

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 127



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 57

29 kwietnia 2014

Spis treści

I Akty ustawodawcze

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/40/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w sprawie produkcji, prezentowania i sprzedaży wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów oraz uchylająca dyrektywę 2001/37/WE ⁽¹⁾ 1
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/42/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zabezpieczenia i konfiskaty narzędzi służących do popełnienia przestępstwa i korzyści pochodzących z przestępstwa w Unii Europejskiej 39
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE ⁽¹⁾ 51
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów 129
- ★ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zgodności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE ⁽¹⁾ 134

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

I

(Akty ustawodawcze)

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/40/UE

z dnia 3 kwietnia 2014 r.

w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w sprawie produkcji, prezentowania i sprzedaży wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów oraz uchylająca dyrektywę 2001/37/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 53 ust. 1 oraz art. 62 i 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2001/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ określono obowiązujące na poziomie Unii przepisy dotyczące wyrobów tytoniowych. Aby odzwierciedlić postęp naukowy, zmianę sytuacji rynkowej i zmiany na szczeblu międzynarodowym, należałoby dokonać znacznych zmian do tej dyrektywy, powinna ona zatem zostać uchylona i należy ją zastąpić nową dyrektywą.
- (2) W swoich sprawozdaniach z 2005 i 2007 r. w sprawie stosowania dyrektywy 2001/37/WE Komisja wskazała obszary, w których należałoby podjąć działania dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. W 2008 i 2010 r. Komitet Naukowy Komisji ds. Pojawiających się i Nowo Rozpoznanych Zagrożeń dla Zdrowia (SCE-NIHR) przekazał Komisji opinie naukowe w sprawie wyrobów tytoniowych bezdymnych i dodatków do tytoniu. W 2010 r. odbyły się szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami, po których nastąpiły konsultacje z poszczególnymi grupami zainteresowanych podmiotów; ponadto zlecono zewnętrznym konsultantom opracowanie stosownych analiz. W procesie tym zasięgano także opinii państw członkowskich. Parlament Europejski i Rada kilkakrotnie wzywały Komisję do przeglądu i aktualizacji dyrektywy 2001/37/WE.
- (3) W niektórych obszarach objętych dyrektywą 2001/37/WE państwa członkowskie są prawnie lub praktycznie pozbawione możliwości skutecznego dostosowywania swoich przepisów do zmian sytuacji. Dotyczy to w szczególności przepisów w zakresie etykietowania – państwa członkowskie nie mogą zwiększyć rozmiaru ostrzeżeń zdrowotnych, zmienić ich miejsca na pojedynczym opakowaniu („opakowanie jednostkowe”) ani zastąpić innymi informacjami wprowadzających w błąd ostrzeżeń o poziomie wydzielania substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla.

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 65.⁽²⁾ Dz.U. C 280 z 27.9.2013, s. 57.⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 14 marca 2014 r.⁽⁴⁾ Dyrektywa 2001/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 czerwca 2001 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich, dotyczących produkcji, prezentowania i sprzedaży wyrobów tytoniowych (Dz.U. L 194 z 18.7.2001, s. 26).

- (4) W innych obszarach wciąż istnieją znaczne różnice między przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi państw członkowskich w sprawie produkcji, prezentowania i sprzedaży wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów, które powodują utrudnienia w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego. W świetle postępu naukowego, zmian sytuacji rynkowej i zmian na szczeblu międzynarodowym można spodziewać się, że różnice te jeszcze się powiększą. Dotyczy to również papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych do papierosów elektronicznych („pojemniki zapasowe”), wyrobów ziołowych do palenia, składników i wydzielanych substancji wyrobów tytoniowych, pewnych aspektów etykietowania i opakowań oraz transgranicznej sprzedaży wyrobów tytoniowych na odległość.
- (5) Należy usunąć te utrudnienia, a w tym celu należy w większym stopniu zbliżyć przepisy dotyczące produkcji, prezentowania i sprzedaży wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów.
- (6) Ze względu na rozmiary rynku wewnętrznego wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów, coraz wyraźniejszą tendencję producentów wyrobów tytoniowych do koncentracji produkcji przeznaczonej dla całej Unii tylko w niewielkiej liczbie zakładów produkcyjnych w Unii oraz z powodu związanej z tym znacznej skali transgranicznego handlu wyrobami tytoniowymi i powiązanymi wyrobami, osiągnięcie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego wymaga przyjęcia bardziej zdecydowanych działań ustawodawczych na poziomie Unii zamiast na poziomie krajowym.
- (7) Działania ustawodawcze na poziomie Unii są także konieczne w celu wdrożenia Ramowej konwencji Światowej Organizacji Zdrowia o ograniczeniu użycia tytoniu („konwencja”) z maja 2003 r, której postanowienia wiążą Unię i jej państwa członkowskie. Przepisy konwencji dotyczące składu wyrobów tytoniowych, informacji jawnych o wyrobach tytoniowych, pakowania i oznakowania wyrobów tytoniowych, reklamy i nielegalnego obrotu wyrobami tytoniowymi są szczególnie istotne. Strony konwencji, w tym Unia i jej państwa członkowskie, przyjęły, w trakcie różnych konferencji, w drodze konsensusu szereg wytycznych w sprawie wdrażania postanowień konwencji.
- (8) Zgodnie z art. 114 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) za podstawę wniosków ustawodawczych należy przyjąć wysoki poziom ochrony zdrowia, uwzględniając w szczególności wszelkie zmiany oparte na faktach naukowych. Wyroby tytoniowe nie są zwykłymi towarami, a wobec szczególnie szkodliwego wpływu tytoniu na zdrowie ludzkie należy nadać priorytet ochronie zdrowia, w szczególności ograniczeniu palenia wśród młodych ludzi.
- (9) Konieczne jest wprowadzenie szeregu nowych definicji, aby zagwarantować, że niniejsza dyrektywa będzie jednolicie stosowana przez państwa członkowskie. Jeśli różne obowiązki nałożone niniejszą dyrektywą mają zastosowanie do różnych kategorii wyrobów, a odpowiedni wyrób należy do więcej niż jednej kategorii (np. fajka, tytoń do samodzielnego skręcania papierosów) zastosowanie powinny mieć surowsze obowiązki.
- (10) W dyrektywie 2001/37/WE ustanowiono maksymalne poziomy zawartości w papierosach substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla, które należy stosować również do papierosów wywożonych z Unii. Te maksymalne poziomy oraz to podejście pozostają w mocy.
- (11) Do pomiaru zawartości substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla w dymie papierosowym należy stosować odpowiednie, uznane na szczeblu międzynarodowym normy ISO. Należy zapobiegać wpływowi przemysłu tytoniowego na weryfikację tych zawartości, dlatego należy korzystać z niezależnych laboratoriów, w tym należących do państw lub prowadzonych przez państwa. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość korzystania z laboratoriów umiejscowionych w innych państwach członkowskich. W przypadku innych wydzielanych substancji wyrobów tytoniowych nie uzgodniono na szczeblu międzynarodowymi norm ani badań służących do pomiaru ich maksymalnych limitów. Należy popierać podejmowane na szczeblu międzynarodowym starania na rzecz opracowania takich norm lub badań.
- (12) Jeżeli chodzi o ustalanie maksymalnych dozwolonych poziomów wydzielanych substancji, w późniejszym okresie może pojawić się potrzeba obniżenia tych poziomów wydzielanych substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla lub ustalenia maksymalnych poziomów dla innych wydzielanych substancji z wyrobów tytoniowych, przy uwzględnieniu ich toksyczności i właściwości uzależniających.

- (13) Do wykonywania zadań regulacyjnych państwa członkowskie i Komisja potrzebują kompleksowych informacji o składnikach i wydzielanych substancjach z wyrobów tytoniowych, aby móc ocenić atrakcyjność, właściwości uzależniające i toksyczność wyrobów tytoniowych oraz zagrożenia dla zdrowia związane z używaniem takich wyrobów. W tym celu należy zwiększyć istniejące obowiązki w zakresie zgłaszania składników i wydzielanych substancji. Należy przewidzieć dodatkowe zwiększone obowiązki w zakresie sprawozdawczości dla dodatków umieszczonych w wykazie priorytetowym, aby ocenić między innymi ich toksyczność, właściwości uzależniające oraz właściwości rakotwórcze, mutagenne lub szkodliwy wpływ na rozrodczość („właściwości CMR”), także w formie spalonej. W miarę możliwości należy ograniczyć obciążenia takich zwiększonych obowiązków w zakresie sprawozdawczości dla MŚP. Uważa się, że takie obowiązki dotyczące sprawozdawczości pozostają w zgodzie z nałożonym na Unię obowiązkiem zapewnienia wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego.
- (14) Obecnie stosowane są różne formaty zgłoszeń, co utrudnia producentom i importerom wykonywanie ich obowiązków zgłoszeniowych oraz sprawia, że porównywanie i analiza otrzymywanych informacji oraz wyciąganie z nich wniosków jest uciążliwe dla państw członkowskich i dla Komisji. W związku z tym należy wprowadzić wspólny obowiązkowy format zgłaszania składników i wydzielanych substancji. Należy zapewnić możliwie jak największą przejrzystość informacji o wyrobach dla ogółu społeczeństwa, zapewniając jednocześnie odpowiednie uwzględnienie tajemnic handlowych producentów wyrobów tytoniowych. Należy uwzględnić istniejące systemy krajowe służące zgłaszaniu składników.
- (15) Brak zharmonizowanego podejścia do przepisów dotyczących składników wyrobów tytoniowych wpływa na prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz ma negatywny wpływ na swobodny przepływ towarów w Unii. Niektóre państwa członkowskie przyjęły przepisy w tej dziedzinie bądź zawarły wiążące porozumienia z przemysłem, dopuszczając stosowanie niektórych dodatków lub ich zakazując. W rezultacie pewne składniki są regulowane tylko w niektórych państwach członkowskich. Państwa członkowskie przyjmują także różne podejście do dodatków w filtrach papierosów oraz do dodatków barwiących dym tytoniowy. Bez harmonizacji należy spodziewać się w najbliższych latach zwiększenia przeszkód w prawidłowym funkcjonowaniu rynku wewnętrznego, biorąc pod uwagę wdrażanie konwencji i odpowiednich wytycznych do niej w całej Unii oraz w świetle doświadczeń państw spoza Unii. Wytyczne konwencji dotyczące przepisów o składzie wyrobów tytoniowych oraz przepisów dotyczących informacji jawnych o wyrobach tytoniowych wzywają w szczególności do usunięcia składników, które poprawiają właściwości smakowe, stwarzają wrażenie, że wyroby tytoniowe przynoszą korzyści dla zdrowia, są kojarzone z energią i witalnością lub mają właściwości barwiące.
- (16) Prawdopodobieństwo zróżnicowania przepisów dodatkowo zwiększają obawy dotyczące wyrobów tytoniowych o aromacie charakterystycznym innym niż aromat tytoniu, które mogłyby sprzyjać wzrostowi początkowego spożycia tytoniu lub wpływać na strukturę spożycia. Należy unikać środków, które w nieuzasadniony sposób różnicowałyby traktowanie różnych typów aromatyzowanych papierosów. Natomiast wyroby o charakterystycznym aromacie, których wielkość sprzedaży jest wysoka, należy wycofywać stopniowo w dłuższym okresie, by dać konsumentom czas na przestawienie się na inne wyroby.
- (17) Zakaz dotyczący wyrobów tytoniowych o aromacie charakterystycznym nie wyklucza stosowania poszczególnych dodatków, lecz zobowiązuje producentów do ograniczenia liczby dodatków lub ich kombinacji w takim stopniu, by nie powodowały one powstawania aromatu charakterystycznego. Należy dopuścić stosowanie dodatków niezbędnych w produkcji wyrobów tytoniowych, na przykład cukru, który zastępuje cukier utracany podczas procesu utwardzania, o ile nie powodują one powstania aromatu charakterystycznego ani nie zwiększają właściwości uzależniających, toksyczności lub właściwości CMR wyrobu. Podejmując takie decyzje, należy korzystać z pomocy niezależnego europejskiego panelu doradczego. Stosowanie niniejszej dyrektywy nie powinno prowadzić do dyskryminacji pomiędzy poszczególnymi odmianami tytoniu, ani uniemożliwiać różnicowania wyrobów.
- (18) Niektóre dodatki są stosowane w celu wywołania wrażenia, że wyroby tytoniowe są korzystne dla zdrowia, stwarzają mniejsze zagrożenie dla zdrowia bądź podnoszą sprawność umysłową i wydolność fizyczną. Aby zapewnić jednolite zasady w całej Unii oraz wysoki poziom ochrony zdrowia, należy zakazać stosowania tych dodatków, a także dodatków, które wykazują właściwości CMR przed wypaleniem. Należy również zakazać stosowania dodatków, które zwiększają toksyczność i właściwości uzależniające wyrobów.

- (19) Ze względu na ukierunkowanie niniejszej dyrektywy na młodych ludzi należy zwolnić z niektórych wymogów dotyczących składników wyroby tytoniowe inne niż papierosy i tytoń do samodzielnego skręcania papierosów, o ile nie nastąpi istotna zmiana okoliczności pod względem wielkości sprzedaży lub struktury spożycia wśród młodych ludzi.
- (20) Ze względu na ogólny zakaz sprzedaży tytoniu do stosowania doustnego w Unii odpowiedzialność za uregulowanie dotyczące składników tytoniu do stosowania doustnego, co wymaga gruntownej wiedzy o specyficznych właściwościach tego produktu i strukturze jego spożycia, powinna – zgodnie z zasadą pomocniczości – spoczywać na Szwecji, w której sprzedaż tego wyrobu jest dozwolona zgodnie z art. 151 Aktu przystąpienia Austrii, Finlandii i Szwecji.
- (21) Zgodnie z celami niniejszej dyrektywy, mianowicie ułatwieniem funkcjonowania rynku wewnętrznego wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów, przyjmując za podstawę wysoki poziom ochrony zdrowia, zwłaszcza w odniesieniu do młodych ludzi, oraz zgodnie z zaleceniem Rady 2003/54/WE⁽¹⁾, należy zachęcać państwa członkowskie do przeciwdziałania sprzedaży takich produktów dzieciom i młodzieży poprzez przyjęcie odpowiednich środków ustanawiających i egzekwujących ograniczenia wiekowe.
- (22) Nadal istnieją różnice między przepisami krajowymi dotyczącymi etykietowania wyrobów tytoniowych, na przykład w odniesieniu do stosowania mieszanych ostrzeżeń zdrowotnych składających się z obrazka i tekstu, informacji o pomocy w zaprzestaniu palenia oraz w odniesieniu do elementów promocyjnych w i na opakowaniach jednostkowych.
- (23) Takie różnice mogą stanowić barierę w handlu i utrudniać prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego wyrobów tytoniowych, powinny zatem zostać wyeliminowane. Ponadto możliwe jest, że konsumenci w niektórych państwach członkowskich są lepiej informowani o zagrożeniach związanych z wyrobami tytoniowymi dla zdrowia niż konsumenci w innych państwach członkowskich. Jeżeli nie zostaną podjęte działania na poziomie Unii, istniejące różnice mogą pogłębić się w nadchodzących latach.
- (24) Zmiana przepisów dotyczących etykietowania jest również niezbędna w celu dostosowania przepisów mających zastosowanie na poziomie Unii do zmian na szczeblu międzynarodowym. Na przykład w wytycznych konwencji dotyczących pakowania i etykietowania wyrobów tytoniowych wzywa się do zamieszczania dużych ostrzeżeń obrazkowych na obu głównych płaszczyznach opakowania, do obowiązkowego zamieszczania informacji zachęcających do zaprzestania palenia oraz do przyjęcia rygorystycznych przepisów dotyczących informacji wprowadzających w błąd. Przepisy dotyczące informacji wprowadzających w błąd uzupełnią ogólny zakaz stosowania wprowadzających w błąd praktyk handlowych w relacji przedsiębiorstwo-konsument, ustanowiony w dyrektywie 2005/29/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾.

Państwa członkowskie, które stosują znaki akcyzy lub krajowe znaki identyfikacyjne do celów fiskalnych na opakowaniach wyrobów tytoniowych, mogą w niektórych przypadkach być zmuszone do zapewnienia zmiany miejsca ich umieszczenia, aby umożliwić umieszczenie mieszanych ostrzeżeń obrazkowych w górnej części głównych płaszczyzn przeznaczonych na ostrzeżenia, zgodnie z niniejszą dyrektywą i z wytycznymi zawartymi w konwencji. Należy przewidzieć przepisy przejściowe umożliwiające państwom członkowskim utrzymanie znaków akcyzy lub krajowych znaków identyfikacyjnych używanych do celów fiskalnych w górnej części opakowania jednostkowego przez pewien okres po transpozycji niniejszej dyrektywy.

- (25) Przepisy dotyczące etykietowania należy dostosować także do nowych dowodów naukowych. Na przykład dowiedziono, że informacje o poziomie wydzielanych substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla w dymie papierosowym, zamieszczane na opakowaniach jednostkowych papierosów, wprowadzają konsumentów w błąd, gdyż na ich podstawie konsumenci sądzą, że pewne papierosy są mniej szkodliwe niż inne. Z istniejących badań wynika także, że duże mieszane oświadczenia zdrowotne złożone z ostrzeżenia tekstowego i odpowiadającej mu kolorowej fotografii są bardziej skuteczne niż same ostrzeżenia tekstowe. W rezultacie należy wprowadzić w całej Unii obowiązek stosowania mieszanych ostrzeżeń zdrowotnych, zajmujących znaczną, widoczną część powierzchni opakowania jednostkowego. Należy ustanowić minimalne wymiary wszystkich ostrzeżeń zdrowotnych, aby zapewnić ich widoczność i skuteczność.

⁽¹⁾ Zalecenie Rady 2003/54/WE z dnia 2 grudnia 2002 r. w sprawie zapobiegania paleniu oraz inicjatyw zmierzających do większego ograniczenia użycia tytoniu (Dz.U. L 22 z 25.1.2003, s. 31).

⁽²⁾ Dyrektywa 2005/29/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. dotycząca nieuczciwych praktyk handlowych stosowanych przez przedsiębiorstwa wobec konsumentów na rynku wewnętrznym oraz zmieniająca dyrektywę Rady 84/450/EWG, dyrektywę 97/7/WE, 98/27/WE i 2002/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady („Dyrektywa o nieuczciwych praktykach handlowych”) (Dz.U. L 149 z 11.6.2005, s. 22).

- (26) Dla wyrobów tytoniowych do palenia, innych niż papierosy i tytoń do samodzielnego skręcania papierosów, spożywanych głównie przez starszych konsumentów i niewielkie grupy ludności, powinna nadal istnieć możliwość ich zwolnienia z niektórych wymogów dotyczących etykietowania, o ile nie nastąpi istotna zmiana okoliczności pod względem wielkości sprzedaży lub struktury spożycia wśród młodych ludzi. Etykietowanie tych innych wyrobów tytoniowych powinno podlegać zasadom określonym specjalnie dla takich wyrobów. Należy zapewnić widoczność ostrzeżeń zdrowotnych na wyrobach tytoniowych bezdymnych. Ostrzeżenia zdrowotne powinny być zatem zamieszczane na dwóch głównych płaszczyznach opakowania wyrobu tytoniowego bezdymnego. Jeżeli chodzi o tytoń do fajki wodnej, który jest często postrzegany jako mniej szkodliwy niż tradycyjne wyroby tytoniowe do palenia, zastosowanie powinien mieć pełen zestaw przepisów dotyczących opakowań, aby uniknąć wprowadzania konsumentów w błąd.
- (27) Wyroby tytoniowe i ich opakowanie mogłyby wprowadzać konsumentów w błąd, w szczególności młodych ludzi, gdy sugerują, że dane wyroby są mniej szkodliwe. Dotyczy to na przykład niektórych napisów lub cech, takich jak „niska zawartość substancji smolistych”, „light”, „ultralight”, „łagodne”, „naturalne”, „organiczne”, „bez dodatków”, „bez substancji aromatyzujących”, „slim”, a także nazw, obrazków, symboli graficznych i innych znaków. Inne elementy wprowadzające w błąd mogą obejmować, ale nie wyłącznie, wkłaki lub inne dodatkowe materiały, takie jak naklejki, nalepki, nakładki reklamowe, zdrapki i etui, lub też mogą być związane z kształtem samego wyrobu tytoniowego. Niektóre opakowania i wyroby tytoniowe mogą również wprowadzać w błąd konsumentów przez sugerowanie korzyści w związku z utratą wagi, atrakcyjnością fizyczną, statusem społecznym, życiem towarzyskim lub takimi cechami, jak kobiecość, męskość lub elegancja. Również rozmiar i wygląd poszczególnych papierosów mogłyby wprowadzać konsumentów w błąd, wywołując wrażenie, że są one mniej szkodliwe. Opakowania jednostkowe wyrobów tytoniowych ani ich opakowania zbiorcze nie powinny zawierać materiałów drukowanych, ofert zniżkowych, kuponów ani innych podobnych ofert mogących sugerować konsumentom korzyści ekonomiczne, nakłaniając ich w ten sposób do zakupu tych wyrobów.
- (28) W celu zapewnienia spójności i widoczności ostrzeżeń zdrowotnych oraz zmaksymalizowania ich skuteczności należy uregulować ich wymiar zdrowotny, a także niektóre aspekty wyglądu opakowania jednostkowego wyrobu tytoniowego, w tym kształtu oraz mechanizmu otwierania. Gdy państwa członkowskie zalecają kształt prostopadłościanu dla opakowania jednostkowego, należy uznać za dopuszczalną możliwość zaokrąglonych lub ukośnie ściętych krawędzi, pod warunkiem że ostrzeżenie zdrowotne zajmuje taką samą powierzchnię jak na opakowaniu jednostkowym bez takich krawędzi. Państwa członkowskie stosują różne przepisy dotyczące liczby papierosów w opakowaniu. Należy ujednolicić te przepisy, aby zapewnić swobodny obrót tymi wyrobami.
- (29) Do obrotu wprowadzane są znaczne ilości nielegalnych wyrobów, niespełniających wymogów dyrektywy 2001/37/WE, i istnieją wskazania, że ich ilość może jeszcze wzrosnąć. Takie nielegalne wyroby zagrażają swobodnemu obrotowi wyrobami zgodnymi z przepisami i podważają ochronę przewidzianą przepisami o ograniczeniu użycia tytoniu. Ponadto konwencja zobowiązuje Unię do zwalczania nielegalnych wyrobów tytoniowych, w tym wyrobów nielegalnie wwiezionych do Unii, w ramach kompleksowej polityki Unii ograniczania użycia tytoniu. Należy zatem wprowadzić przepisy przewidujące oznakowanie opakowań jednostkowych wyrobów tytoniowych w niepowtarzalny i bezpieczny sposób oraz uregulować rejestrowanie przemieszczeń tych opakowań, tak by można było śledzić ruch i pochodzenie tych wyrobów w Unii, a także monitorować i lepiej egzekwować ich zgodność z niniejszą dyrektywą. Ponadto należy wprowadzić zabezpieczenia, które ułatwią sprawdzanie autentyczności wyrobów tytoniowych.
- (30) Należy ustanowić interoperacyjny system śledzenia ruchu i pochodzenia oraz zabezpieczenia na poziomie Unii. We wstępnym okresie tylko papierosy i tytoń do samodzielnego skręcania papierosów będą objęte systemem śledzenia ruchu i pochodzenia oraz będą opatrzone zabezpieczeniami. Dzięki temu producenci innych wyrobów tytoniowych będą mogli skorzystać ze zdobytych przed wprowadzeniem systemu śledzenia ruchu i pochodzenia w stosunku do wyrobów.
- (31) Aby zapewnić niezależność i przejrzystość systemu śledzenia ruchu i pochodzenia, producenci wyrobów tytoniowych powinni zawierać umowy w sprawie przechowywania danych z niezależnymi stronami trzecimi. Komisja powinna zatwierdzić adekwatność tych niezależnych stron trzecich, a niezależny audytor zewnętrzny powinien monitorować ich działania. Dane związane z systemem śledzenia ruchu i pochodzenia powinny być przechowywane osobno od innych danych dotyczących przedsiębiorstwa oraz powinny podlegać kontroli właściwych organów państw członkowskich i Komisji oraz być dla nich stale dostępne.

- (32) W dyrektywie Rady 89/622/EWG ⁽¹⁾ wprowadzono zakaz sprzedaży w państwach członkowskich pewnych rodzajów tytoniu do stosowania doustnego. Zakaz ten potwierdzono w dyrektywie 2001/37/WE. Artykuł 151 Aktu przystąpienia Austrii, Finlandii i Szwecji przyznaje Szwecji odstępstwo od zakazu. Należy utrzymać zakaz sprzedaży tytoniu do stosowania doustnego, aby uniknąć wprowadzenia w Unii (z wyjątkiem Szwecji) tego wyrobu, który powoduje uzależnienie i ma niepożądane skutki dla zdrowia. W przypadku innych wyrobów tytoniowych bezdymnych, które nie są produkowane na rynek masowy, rygorystyczne przepisy dotyczące etykietowania i niektórych składników są uważane za wystarczające, by rynek tych wyrobów nie rozwinął się poza ich tradycyjne użycie.
- (33) Transgraniczna sprzedaż wyrobów tytoniowych na odległość mogłaby ułatwiać dostęp do wyrobów tytoniowych, które nie są zgodne z niniejszą dyrektywą. Istnieje również ryzyko zwiększonego dostępu młodych ludzi do wyrobów tytoniowych. W związku z powyższym istnieje ryzyko, że przepisy dotyczące ograniczania użycia tytoniu zostałyby osłabione. Z tego względu państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia zakazu transgranicznej sprzedaży na odległość. W przypadkach gdy transgraniczna sprzedaż na odległość nie zostanie zakazana, właściwe będą wspólne zasady dotyczące rejestracji punktów detalicznych prowadzących taką sprzedaż, aby zapewnić skuteczność przepisów niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie powinny, zgodnie z art. 4 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), współpracować, by ułatwić wdrożenie niniejszej dyrektywy, zwłaszcza w zakresie środków podjętych w odniesieniu do transgranicznej sprzedaży wyrobów tytoniowych na odległość.
- (34) Wszystkie wyroby tytoniowe potencjalnie przyczyniają się do śmierci, choroby i niepełnosprawności. W związku z tym należy uregulować ich produkcję, dystrybucję i spożycie. Należy zatem monitorować zmiany sytuacji w zakresie nowatorskich wyrobów tytoniowych. Na producentów i importerów należy nałożyć obowiązek zgłaszania nowatorskich wyrobów tytoniowych, bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich do wprowadzenia zakazu na wyroby nowatorskie lub udzielania na nie zezwoleń.
- (35) Aby zapewnić równe warunki działania, nowatorskie wyroby tytoniowe, będące wyrobami tytoniowymi w rozumieniu niniejszej dyrektywy, powinny być zgodne z wymaganiami niniejszej dyrektywy.
- (36) Papierosy elektroniczne i pojemniki zapasowe do tych papierosów powinny zostać uregulowane w niniejszej dyrektywie, chyba że – ze względu na ich prezentację lub funkcję – podlegają dyrektywie 2001/83/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ lub dyrektywie Rady 93/42/EWG ⁽³⁾. Z uwagi na fakt, że między państwami członkowskimi istnieją rozbieżne przepisy i praktyki dotyczące tych wyrobów, w tym wymogi związane z bezpieczeństwem, należałoby podjąć działania na poziomie Unii celem poprawienia prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Ustanawiając przepisy dotyczące tych wyrobów, należy mieć na uwadze wysoki poziom ochrony zdrowia publicznego. Aby umożliwić państwom członkowskim wykonywanie ich funkcji w zakresie nadzoru i kontroli, na producentów i importerów papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych należy nałożyć wymóg zgłaszania odpowiednich wyrobów przed ich zamierzonym wprowadzeniem do obrotu.
- (37) Państwa członkowskie powinny zapewnić zgodność papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych z wymogami niniejszej dyrektywy. W przypadku gdy producent odpowiedniego wyrobu nie ma siedziby w Unii, odpowiedzialność za zgodność tych wyrobów z niniejszą dyrektywą powinien ponosić importer.
- (38) Należy zezwolić na wprowadzanie do obrotu płynu zawierającego nikotynę na mocy niniejszej dyrektywy jedynie w przypadkach, gdy stężenie nikotyny nie przekracza 20 mg/ml. Takie stężenie pozwala na dostarczenie nikotyny, która jest porównywalna z dozwoloną dawką nikotyny uzyskanej ze zwykłego papierosa, w czasie potrzebnym do jego wypalenia. Aby ograniczyć zagrożenia związane z nikotyną, należy określić maksymalne rozmiary pojemników zapasowych, zbiorniczków i kartridży.
- (39) Na mocy niniejszej dyrektywy należy zezwolić na wprowadzenie do obrotu jedynie papierosów elektronicznych dawkujących nikotynę w jednolity sposób. Jednolite dawkowanie nikotyny w warunkach normalnego użytkowania jest niezbędne do celów ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i jakości, w tym w celu uniknięcia ryzyka przypadkowego spożycia dużych dawek.
- (40) Papierosy elektroniczne i pojemniki zapasowe mogłyby stwarzać zagrożenie dla zdrowia, gdyby znajdowały się w rękach dzieci. Należy zatem zapewnić, by takie wyroby były zabezpieczone przed dziećmi i miały zamknięcie uniemożliwiające ich przypadkowe otwarcie, w tym poprzez etykietowanie, zamknięcia i mechanizm otwierający wyrobu zabezpieczające przed dziećmi.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 89/622/EWG z dnia 13 listopada 1989 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących etykietowania wyrobów tytoniowych oraz zakazu wprowadzania do obrotu niektórych rodzajów wyrobów tytoniowych do spożycia doustnego (Dz.U. L 359 z 8.12.1989, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa 2001/83/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 listopada 2001 r. w sprawie wspólnotowego kodeksu odnoszącego się do produktów leczniczych stosowanych u ludzi (Dz.U. L 311 z 28.11.2001, s. 67).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 93/42/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. dotycząca wyrobów medycznych (Dz.U. L 169 z 12.7.1993, s. 1).

- (41) Ze względu na fakt, że nikotyna jest substancją toksyczną, i z uwagi na potencjalne zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa także osób, dla których wyrób ten nie jest przeznaczony, płyn zawierający nikotynę powinien być wprowadzany do obrotu w papierosach elektronicznych i pojemnikach zapasowych jedynie, gdy spełnia określone wymogi bezpieczeństwa i jakości. Należy zapewnić, by papierosy elektroniczne nie ulegały uszkodzeniom i nie przeciekały podczas korzystania z nich i uzupełniania ich płynem.
- (42) Etykietowanie i opakowanie tych wyrobów powinny zawierać wystarczające i stosowne informacje na temat bezpieczeństwa ich stosowania w celu ochrony ludzkiego zdrowia i bezpieczeństwa oraz odpowiednie ostrzeżenia zdrowotne, nie powinny natomiast zawierać żadnych elementów ani cech wprowadzających w błąd.
- (43) Rozbieżności między krajowymi przepisami i praktykami dotyczącymi reklamowania i sponsorowania papierosów elektronicznych stanowią przeszkodę w swobodnym przepływie towarów i w swobodzie świadczenia usług oraz stwarzają znaczne ryzyko zakłóceń konkurencji. Bez dalszych działań na szczeblu unijnym istniejące rozbieżności prawdopodobnie powiększą się w nadchodzących latach, biorąc również pod uwagę rozwijający się rynek papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych. Dlatego też należy zbliżyć krajowe przepisy dotyczące reklamowania i sponsorowania tych wyrobów, mających skutki transgraniczne, przyjmując za podstawę wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego. Papierosy elektroniczne mogą doprowadzić do uzależnienia od nikotyny, a ostatecznie do tradycyjnego spożycia tytoniu, ponieważ naśladują czynność palenia papierosów i przyzwyczajają do niej. Z tego powodu właściwe jest przyjęcie restrykcyjnego podejścia do reklamowania papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych.
- (44) Aby móc pełnić swoje zadania regulacyjne, Komisja oraz państwa członkowskie potrzebują kompleksowych informacji na temat rozwoju rynku papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych. W tym celu na producentów i importerów tych wyrobów należy nałożyć obowiązki sprawozdawcze w zakresie wielkości sprzedaży, preferencji różnych grup konsumentów oraz sposobów sprzedaży. Należy zapewnić, że informacje te udostępniane są ogółowi społeczeństwa, z należyтым uwzględnieniem potrzeby ochrony tajemnic handlowych.
- (45) Aby zapewnić stosowny nadzór państw członkowskich nad rynkiem, niezbędny jest odpowiedni system służący producentom, importerom i dystrybutorom do monitorowania, rejestrowania oraz zgłaszania właściwym organom podejrzewanych działań niepożądanych w celu podjęcia odpowiednich działań. Państwa członkowskie powinny zatem być w stanie podjąć odpowiednie działania. Zagwarantowana jest klauzula ochronna umożliwiająca państwom członkowskim podjęcie działań mających na celu przeciwdziałanie poważnym zagrożeniom dla zdrowia publicznego.
- (46) W kontekście rozwijającego się rynku papierosów elektronicznych istnieje możliwość, że mimo zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy, określone papierosy elektroniczne lub pojemniki zapasowe bądź rodzaj papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych wprowadzone do obrotu stworzą nieprzewidziane zagrożenie dla zdrowia ludzkiego. Wskazane jest zatem ustanowienie procedury w celu przeciwdziałania takiemu zagrożeniu, co powinno obejmować możliwość przyjęcia przez państwo członkowskie odpowiednich środków tymczasowych. Takie odpowiednie środki tymczasowe mogłyby obejmować zakaz wprowadzania do obrotu określonych papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych bądź rodzaju papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych. W tym kontekście Komisja powinna być upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu objęcia zakazem wprowadzania do obrotu określonych papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych bądź rodzaju papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych. Należy upoważnić Komisję do takiego działania, jeżeli co najmniej trzy państwa członkowskie w sposób należyty uzasadniły objęcie te wyroby zakazem i konieczne jest wprowadzenie tego zakazu we wszystkich państwach członkowskich, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego wyrobów zgodnych z niniejszą dyrektywą i niestanowiących podobnego zagrożenia dla zdrowia. Komisja powinna zgłosić potencjalne zagrożenia związane z papierosami elektronicznymi wielokrotnie napelniania nie później niż dnia 20 maja 2016 r.
- (47) Niniejsza dyrektywa nie harmonizuje wszystkich aspektów papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych. Na przykład odpowiedzialność za przyjmowanie przepisów dotyczących aromatów spoczywa na państwach członkowskich. Wskazane może być, by państwa członkowskie rozważyły zezwolenie na wprowadzanie do obrotu aromatyzowanych wyrobów. Dokonując tego, powinny one mieć na uwadze potencjalną atrakcyjność takich wyrobów dla młodych ludzi i osób niepalących. Wszelkie zakazy dotyczące takich aromatyzowanych wyrobów musiałyby być uzasadnione i notyfikowane zgodnie z dyrektywą 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾.

(¹) Dyrektywa 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz.U. L 204 z 21.7.1998, s. 37).

- (48) Ponadto niniejsza dyrektywa nie harmonizuje przepisów dotyczących środowisk wolnych od dymu tytoniowego, krajowych ustaleń dotyczących sprzedaży lub reklamowania na poziomie krajowym, rozszerzania marki, ani nie wprowadza ograniczeń wiekowych w odniesieniu do papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych. W każdym razie prezentacja i reklamowanie tych wyrobów nie powinny prowadzić do propagowania spożywania tytoniu lub powodowania mylnego utożsamiania ich z wyrobami tytoniowymi. Państwa członkowskie zachowują swobodę w zakresie regulowania takich kwestii w ramach ich jurysdykcji i są do tego zachęcane.
- (49) Poszczególne państwa członkowskie w różny sposób regulują wyroby ziołowe do palenia, które są często postrzegane jako nieszkodliwe lub mniej szkodliwe mimo zagrożenia dla zdrowia spowodowanego ich spalaniem. W wielu przypadkach konsumenci nie znają składników takich wyrobów. Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i poprawić informowanie konsumentów, należy wprowadzić na poziomie Unii wspólne przepisy dotyczące etykietowania i zgłaszania składników dla tych wyrobów.
- (50) Należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze, aby zapewnić jednolite warunki wdrażania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do sporządzenia i aktualizowania wykazu priorytetowego dodatków objętych zwiększonym obowiązkiem w zakresie sprawozdawczości, ustanawiania i aktualizacji formatu zgłaszania składników i rozpowszechniania tych informacji, ustalania, czy wyroby tytoniowe mają aromat charakterystyczny lub podwyższony poziom toksyczności, właściwości uzależniające lub właściwości CMR, metodyki ustalania, czy dany wyrób tytoniowy ma charakterystyczny aromat, procedury dotyczące ustanowienia i działania niezależnego panelu doradczego dla ustalenia wyrobów tytoniowych o charakterystycznym aromacie, dokładne umiejscowienie ostrzeżenia zdrowotnego na torebkach z tytoniem do samodzielnego skręcania papierosów, specyfikacji technicznych dotyczących wyglądu, układu i kształtu ostrzeżeń zdrowotnych, norm technicznych dotyczących ustanowienia i funkcjonowania systemu śledzenia ruchu i pochodzenia (tracking and tracing), zapewniającego zgodność systemów niepowtarzalnych identyfikatorów oraz zabezpieczeń, jak również ustanawiające wspólny wzór zgłoszenia dla papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych oraz normy techniczne mechanizmu ponownego napełniania dla takich wyrobów. Te uprawnienia wykonawcze powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (51) Aby zapewnić pełne działanie niniejszej dyrektywy oraz dostosować ją do postępu technicznego i naukowego oraz międzynarodowych zmian w przemyśle tytoniowym oraz w dziedzinie spożycia i regulacji wyrobów tytoniowych, należy zgodnie z art. 290 TFUE przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów w zakresie przyjmowania i dostosowywania maksymalnych poziomów wydzielanych substancji i metod ich pomiaru, ustalania maksymalnych poziomów dodatków, które powodują charakterystyczny aromat lub które zwiększają toksyczność lub właściwości uzależniające, zniesienia niektórych zwolnień przyznanych w odniesieniu do wyrobów tytoniowych innych niż papierosy i tytoń do samodzielnego skręcania papierosów; dostosowanie brzmienia ostrzeżeń zdrowotnych; w zakresie ustanowienia i dostosowywania biblioteki obrazów, a także w zakresie określania kluczowych elementów umów w sprawie przechowywania danych, które mają być zawierane celem śledzenia ruchu i pochodzenia; i rozszerzania zakresu środków przyjętych przez państwa członkowskie dla całej Unii dotyczących określonych papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych lub ich rodzajów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (52) Komisja powinna monitorować rozwój sytuacji dotyczący wdrażania i wpływu niniejszej dyrektywy i złożyć sprawozdanie dnia 21 maja 2021 r., a następnie – wtedy, gdy jest to niezbędne, aby ocenić, czy potrzebne są zmiany niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie powinno zawierać informacje na temat płaszczyzn opakowania wyrobów tytoniowych, które nie podlegają przepisom niniejszej dyrektywy, zmian na rynku w zakresie nowatorskich wyrobów tytoniowych, zmian na rynku stanowiących istotną zmianę okoliczności, zmian na rynku w zakresie cienkich papierosów, tytoniu do fajki wodnej oraz papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych oraz w zakresie postrzegania tych wyrobów przez konsumentów.

Komisja powinna opracować sprawozdanie na temat wykonalności, korzyści i wpływu europejskiego systemu na regulację składników używanych w wyrobach tytoniowych, w tym wykonalności oraz korzyści ustanowienia wykazu składników na poziomie Unii, które mogą być stosowane lub obecne w wyrobach tytoniowych lub też

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

dodawane do tych wyrobów – tzw. „wykaz pozytywny”. Przy przygotowywaniu tego sprawozdania Komisja powinna dokonać oceny, między innymi, dostępnych dowodów naukowych dotyczących toksycznego i uzależniającego działania składników.

- (53) Wyroby tytoniowe i powiązane wyroby, które są zgodne z niniejszą dyrektywą, powinny korzystać ze swobodnego przepływu towarów. Jednak w świetle różnego stopnia harmonizacji osiągniętego przez tę dyrektywę państwa członkowskie powinny utrzymać, pod pewnymi warunkami, uprawnienia do nakładania – w odniesieniu do niektórych aspektów – dalszych wymogów służących ochronie zdrowia publicznego. Chodzi na przykład o prezentację i opakowanie – w tym kolory – wyrobów tytoniowych inne niż ostrzeżenia zdrowotne, w odniesieniu do których niniejsza dyrektywa przewiduje pierwszy zestaw podstawowych wspólnych zasad. Państwa członkowskie mogą na przykład wprowadzić przepisy przewidujące dalszą normalizację opakowań wyrobów tytoniowych, o ile przepisy te są zgodne z TFUE i zobowiązaniami w ramach WTO oraz nie wpływają na pełne stosowanie niniejszej dyrektywy.
- (54) Poza tym, aby uwzględnić ewentualne przyszłe zmiany sytuacji rynkowej, państwa członkowskie powinny mieć również możliwość zakazywania pewnej kategorii wyrobów tytoniowych lub powiązanych wyrobów z uwagi na szczególną sytuację danego państwa członkowskiego i pod warunkiem, że przepisy te uzasadnione są potrzebą ochrony zdrowia publicznego, biorąc pod uwagę wysoki poziom ochrony zapewniany przez niniejszą dyrektywę. Państwa członkowskie powinny powiadomić Komisję o wprowadzeniu tych surowszych przepisów krajowych.
- (55) Państwo członkowskie powinno zachować swobodę w zakresie utrzymywania lub wprowadzania przepisów krajowych stosowanych do wszystkich wyrobów wprowadzonych do obrotu na jego terytorium krajowym, w odniesieniu do kwestii nieuregulowanych niniejszą dyrektywą, o ile przepisy te są zgodne z TFUE i nie zagrażają pełnemu stosowaniu niniejszej dyrektywy. Zgodnie z tymi warunkami i na ich mocy państwa członkowskie mogłyby między innymi wprowadzić przepisy dotyczące akcesoriów używanych do zażywania wyrobów tytoniowych (w tym dotyczące fajek wodnych) i wyrobów ziołowych do palenia lub zakazać używania tych akcesoriów, jak również wprowadzić przepisy dotyczące wyrobów przypominających wyglądem wyrób tytoniowy lub powiązany lub zakazać tych wyrobów. Wymagane jest uprzednie zgłaszanie krajowych przepisów technicznych zgodnie z dyrektywą 98/34/WE.
- (56) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby dane osobowe były przetwarzane wyłącznie zgodnie z zasadami i środkami zabezpieczającymi ustanowionymi dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾.
- (57) Niniejsza dyrektywa nie narusza przepisów Unii regulujących użycie i etykietowanie organizmów zmodyfikowanych genetycznie.
- (58) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną państw członkowskich i Komisji z dnia 28 września 2011 r. dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁽²⁾ państwa członkowskie zobowiązały się do dołączania, w uzasadnionych przypadkach, do powiadomienia o środkach transpozycji co najmniej jednego dokumentu wyjaśniającego związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycji. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uznaje, że przekazanie tych dokumentów jest uzasadnione.
- (59) Niniejsza dyrektywa nie zmienia obowiązku poszanowania praw podstawowych i zasad prawnych ustanowionych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. Niniejsza dyrektywa ma wpływ na niektóre prawa podstawowe. Należy zatem zapewnić, by obowiązki nałożone na producentów, importerów i dystrybutorów tytoniu i powiązanych wyrobów nie tylko gwarantowały wysoki poziom ochrony zdrowia i konsumenta, ale także chroniły inne prawa podstawowe i były proporcjonalne względem prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Niniejsza dyrektywa powinna być stosowana z poszanowaniem prawa Unii i stosownych zobowiązań międzynarodowych.
- (60) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, tj. zbliżenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących produkcji, prezentacji i sprzedaży wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na

⁽¹⁾ Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

⁽²⁾ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

ich skalę i skutki możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

TYTUŁ I

PRZEPISY WSPÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Celem niniejszej dyrektywy jest zbliżenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących:

- a) składników wyrobów tytoniowych i substancji wydzielanych przez te wyroby oraz związanych z tym obowiązków sprawozdawczych, w tym maksymalnego poziomu wydzielanych substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla w papierosach;
- b) wybranych aspektów dotyczących etykietowania i opakowania wyrobów tytoniowych, w tym ostrzeżeń zdrowotnych, które należy zamieszczać na opakowaniach jednostkowych oraz wszystkich zbiorczych opakowaniach wyrobów tytoniowych, a także identyfikowalności i zabezpieczeń, które stosuje się do wyrobów tytoniowych w celu zapewnienia ich zgodności z niniejszą dyrektywą;
- c) zakazu wprowadzania do obrotu tytoniu do stosowania doustnego;
- d) transgranicznej sprzedaży na odległość wyrobów tytoniowych;
- e) obowiązku zgłaszania nowatorskich wyrobów tytoniowych;
- f) wprowadzania do obrotu i etykietowania pewnych wyrobów powiązanych z wyrobami tytoniowymi, mianowicie papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych oraz wyrobów ziołowych do palenia;

w celu ułatwienia prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów, mając na celu wysoki poziom ochrony zdrowia, zwłaszcza młodych ludzi, i wypełnienie obowiązków Unii wynikających z Ramowej konwencji Światowej Organizacji Zdrowia o ograniczeniu użycia tytoniu („konwencja”).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „tytoń” oznacza liście oraz inne naturalne, przetworzone lub nieprzetworzone części roślin tytoniu, w tym tytoń ekspandowany i tytoń odtworzony;
- 2) „tytoń fajkowy” oznacza tytoń, który może być spożywany w drodze procesu spalania, przeznaczony wyłącznie do użycia w fajce;
- 3) „tytoń do samodzielnego skręcania papierosów” oznacza tytoń, z którego konsumenci lub punkty detaliczne mogą zrobić papierosy;
- 4) „wyroby tytoniowe” oznaczają wyroby przeznaczone do spożycia przez konsumentów, składające się, nawet częściowo, z tytoniu, w tym zmodyfikowanego genetycznie;
- 5) „wyrób tytoniowy bezdymny” oznacza wyrób tytoniowy, z którym nie wiąże się proces spalania, w tym tytoń do żucia, tytoń do nosa i tytoń do stosowania doustnego;
- 6) „tytoń do żucia” oznacza wyrób tytoniowy bezdymny przeznaczony wyłącznie do żucia;
- 7) „tytoń do nosa” oznacza wyrób tytoniowy bezdymny, który może być zażywany przez nos;
- 8) „tytoń do stosowania doustnego” oznacza wszelkie wyroby tytoniowe do stosowania doustnego, z wyjątkiem tych przeznaczonych do inhalacji bądź żucia, wytworzone całkowicie lub częściowo z tytoniu, w postaci proszku, cząstek lub też połączenia tych postaci, szczególnie takie, które są porcjowane w saszetki lub dostępne w perforowanych saszetkach;
- 9) „wyroby tytoniowe do palenia” oznacza wyroby tytoniowe inny niż wyrób tytoniowy bezdymny;

- 10) „papieros” oznacza zrolowany tytoń, który może być spożywany w drodze procesu spalania; bardziej szczegółowa definicja zawarta jest w art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 2011/64/UE ⁽¹⁾;
- 11) „cygaro” oznacza zrolowany tytoń, który może być spożywany w drodze procesu spalania; bardziej szczegółowa definicja określona jest w art. 4 ust. 1 dyrektywy 2011/64/UE;
- 12) „cygaretką” oznacza rodzaj małego cygara; bardziej szczegółowa definicja zawarta jest w art. 8 ust. 1 dyrektywy Rady 2007/74/WE ⁽²⁾;
- 13) „tytoń do fajki wodnej” oznacza wyrób tytoniowy, który może być spożywany w fajce wodnej. Do celów niniejszej dyrektywy tytoń do fajki wodnej jest uważany za wyrób tytoniowy do palenia. Jeśli dany wyrób może być wykorzystywany w fajkach wodnych i jako tytoń do samodzielnego skręcania papierosów, uznaje się go za tytoń do samodzielnego skręcania papierosów;
- 14) „nowatorski wyrób tytoniowy” oznacza wyrób tytoniowy, który:
 - a) nie jest żadnym z następujących: papieros, tytoń do samodzielnego skręcania papierosów, tytoń fajkowy, tytoń do fajki wodnej, cygaro, cygaretką, tytoń do żucia, tytoń do nosa lub tytoń do stosowania doustnego; oraz
 - b) zostaje wprowadzony do obrotu po dniu 19 maja 2014 r.;
- 15) „wyrób ziołowy do palenia” oznacza wyrób na bazie roślin, ziół lub owoców, który nie zawiera tytoniu i może być spożywany w drodze procesu spalania;
- 16) „papieros elektroniczny” oznacza wyrób, który może być wykorzystywany do spożycia pary zawierającej nikotynę za pomocą ustnika lub wszelkie elementy tego wyrobu, w tym kartridże, zbiorniczki i urządzenia bez kartridża lub zbiorniczka. Papierosy elektroniczne mogą być jednorazowego użytku albo wielokrotnego napełniania, za pomocą pojemnika zapasowego lub zbiorniczka lub wielokrotnego ładowania za pomocą kartridży jednorazowych;
- 17) „pojemnik zapasowy” oznacza naczynie z płynem zawierającym nikotynę, który można wykorzystać do ponownego napełnienia papierosa elektronicznego;
- 18) „składnik” oznacza tytoń, dodatek, a także wszystkie substancje lub elementy występujące w gotowym wyrobie tytoniowym lub powiązanim wyrobie, w tym papier, filtr, tusz, kapsułki i kleje;
- 19) „nikotyna” oznacza alkaloidy nikotynowe;
- 20) „substancje smoliste” oznaczają surowy, bezwodny beznikotynowy kondensat dymu tytoniowego;
- 21) „wydzielane substancje” oznaczają substancje uwalniane podczas używania tytoniu lub wyrobu tytoniowego zgodnie z przeznaczeniem, takie jak substancje znajdujące się w dymie, lub substancje uwalniane w procesie używania wyrobów tytoniowych bezdymnych;
- 22) „maksymalny poziom” lub „maksymalny poziom wydzielanych substancji” oznacza maksymalną ilość substancji w wyrobie tytoniowym lub maksymalną ilość substancji wydzielanych przez wyrób tytoniowy, mierzoną w miligramach (poziom lub zawartość może wynosić 0);
- 23) „dodatek” oznacza substancję, inną niż tytoń, dodaną do wyrobu tytoniowego, jego opakowania jednostkowego lub opakowania zbiorczego;
- 24) „środek aromatyzujący” oznacza dodatek nadający zapach lub smak;
- 25) „aromat charakterystyczny” oznacza wyraźnie wyczuwalny zapach lub smak inny niż zapach lub smak tytoniu, wynikający z zastosowania dodatku lub kombinacji dodatków, w tym zapach lub smak owoców, przypraw, ziół, alkoholu, słodczy, mentolu lub wanilii, który jest zauważalny przed spożyciem wyrobu tytoniowego lub w trakcie spożywania;
- 26) „właściwości uzależniające” oznaczają potencjał farmakologiczny substancji w zakresie wywoływania uzależnienia – stanu, który wpływa na zdolność osoby do kontrolowania swojego zachowania, zwykle poprzez pobudzenie układu nagrody lub złagodzenie objawów odstawienia, bądź na oba z tych sposobów;

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 2011/64/UE z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie struktury oraz stawek akcyzy stosowanych do wyrobów tytoniowych (Dz.U. L 176 z 5.7.2011, s. 24).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 2007/74/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie zwolnienia towarów przywożonych przez osoby podróżujące z państw trzecich z podatku od wartości dodanej i akcyzy (Dz.U. L 346 z 29.12.2007, s. 6).

- 27) „toksyczność” oznacza stopień, w jakim dana substancja może wywołać szkodliwe skutki dla organizmu człowieka, w tym skutki rozłożone w czasie, zwykle będące następstwem regularnego lub stałego spożycia takiej substancji lub narażenia na jej działanie;
- 28) „istotna zmiana okoliczności” oznacza wzrost wielkości sprzedaży danej kategorii wyrobu o co najmniej 10% w co najmniej pięciu państwach członkowskich, według danych dotyczących sprzedaży przekazanych zgodnie z art. 5 ust. 6 lub wzrost częstości spożycia wyrobów tytoniowych w grupie konsumentów poniżej 25 roku życia o co najmniej pięć punktów procentowych w co najmniej pięciu państwach członkowskich według sprawozdania Eurobarometru nr 385 z maja 2012 r. lub według równoważnych badań częstości spożycia wyrobów tytoniowych; w każdym razie, uznaje się, że do istotnej zmiany okoliczności nie doszło, jeżeli wielkość detalicznej sprzedaży danej kategorii wyrobów nie przekroczyła 2,5 % całkowitej sprzedaży wyrobów tytoniowych na poziomie unijnym;
- 29) „opakowanie zbiorcze” oznacza każde opakowanie, w którym wprowadza się wyroby tytoniowe lub powiązane wyroby do obrotu, a które zawiera opakowanie jednostkowe lub zbiór opakowań jednostkowych; przezroczyste osłony nie są uważane za opakowanie zbiorcze;
- 30) „opakowanie jednostkowe” oznacza najmniejsze wprowadzane do obrotu pojedyncze opakowanie wyrobu tytoniowego lub powiązanego wyrobu;
- 31) „torebka” oznacza opakowanie jednostkowe tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów, albo w formie prostokątnej kieszeni z klapką przykrywającą zamknięcie, albo w formie stojącej torebki;
- 32) „ostrzeżenie zdrowotne” oznacza ostrzeżenie dotyczące niekorzystnego wpływu wyrobu na zdrowie ludzkie lub innych niepożądanych konsekwencji jego spożycia, w tym ostrzeżenia tekstowe, mieszane ostrzeżenia zdrowotne, ostrzeżenia ogólne i wiadomości informacyjne, przewidziane w niniejszej dyrektywie;
- 33) „mieszane ostrzeżenie zdrowotne” oznacza ostrzeżenie zdrowotne, składające się z połączenia ostrzeżenia tekstowego i odpowiadającej mu fotografii lub ilustracji, przewidziane w niniejszej dyrektywie;
- 34) „transgraniczna sprzedaż na odległość” oznacza sprzedaż konsumentom na odległość, w przypadku której w momencie zamawiania wyrobu w punkcie detalicznym konsument znajduje się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie lub państwo trzecie, w którym znajduje się siedziba punktu detalicznego; uważa się, że siedziba punktu detalicznego znajduje się w państwie członkowskim:
- a) w przypadku osoby fizycznej – gdy jej miejsce prowadzenia działalności znajduje się w tym państwie członkowskim;
 - b) w innych przypadkach – gdy punkt detaliczny ma swoją siedzibę statutową, zarząd lub miejsce prowadzenia działalności, włączając oddział, agencję lub innego rodzaju zakład, w tym państwie członkowskim;
- 35) „konsument” oznacza osobę fizyczną działającą w celach niemieszczących się w ramach jej działalności handlowej, gospodarczej, rzemieślniczej lub zawodowej;
- 36) „system sprawdzania wieku” oznacza system obliczeniowy, który w jednoznaczny sposób potwierdza elektronicznie wiek konsumenta zgodnie z wymogami krajowymi;
- 37) „producent” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która produkuje wyrób lub posiada zaprojektowany i wyprodukowany wyrób, i wprowadza ten wyrób do obrotu pod własną nazwą firmową lub własnym znakiem handlowym;
- 38) „przywóz wyrobów tytoniowych lub powiązanych wyrobów” oznacza wprowadzenie na terytorium Unii takich wyrobów, chyba że wyroby te były objęte zawieszającą procedurą celną, w chwili wprowadzenia ich do Unii, a także ich zwolnienie z zawieszającej procedury celnej;

- 39) „importer wyrobów tytoniowych lub powiązanych wyrobów” oznacza właściciela wyrobów tytoniowych lub powiązanych wyrobów lub osobę mającą prawo do rozporządzania tymi wyrobami, które zostały wprowadzone na terytorium Unii;
- 40) „wprowadzanie do obrotu” oznacza udostępnianie wyrobów, niezależnie od miejsca ich produkcji, konsumentom w Unii, za opłatą lub nieodpłatnie, w tym w drodze sprzedaży na odległość; w przypadku transgranicznej sprzedaży na odległość za miejsce wprowadzenia do obrotu wyrobu uznaje się państwo członkowskie, w którym znajduje się konsument;
- 41) „punkt detaliczny” oznacza każdy punkt, w którym wyroby tytoniowe są wprowadzane do obrotu, w tym przez osobę fizyczną.

TYTUŁ II

WYROBY TYTONIOWE

ROZDZIAŁ I

Składniki i wydzielane substancje

Artykuł 3

Maksymalny poziom wydzielanych substancji dla substancji smolistych, nikotyny, tlenku węgla i innych substancji

1. Maksymalny poziom wydzielanych substancji w dymie papierosowym papierosów wprowadzonych do obrotu lub wyprodukowanych w państwach członkowskich („maksymalny poziom wydzielanych substancji”) nie przekracza:

- a) w przypadku substancji smolistych – 10 mg w przeliczeniu na jednego papierosa;
- b) w przypadku nikotyny – 1 mg w przeliczeniu na jednego papierosa;
- c) w przypadku tlenku węgla – 10 mg w przeliczeniu na jednego papierosa.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu obniżania maksymalnych poziomów wydzielanych substancji określonych w ust. 1, jeśli jest to konieczne w związku z normami uzgodnionymi na szczeblu międzynarodowym.

3. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji wszelkie ustanowione przez siebie maksymalne poziomy wydzielanych przez papierosy substancji innych niż substancje wydzielane, o których mowa w ust. 1, oraz substancje wydzielane przez wyroby tytoniowe inne niż papierosy.

4. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 27 w celu włączenia norm uzgodnionych przez strony ramowej konwencji lub WHO odnoszących się do maksymalnych poziomów wydzielanych przez papierosy substancji innych niż te, o których mowa w ust. 1, oraz substancji wydzielanych przez wyroby tytoniowe inne niż papierosy do prawa unijnego.

Artykuł 4

Metody pomiaru

1. Wydzielane substancje smoliste, nikotyna i tlenek węgla w dymie papierosowym mierzone są na podstawie norm ISO: 4387 dla substancji smolistych, ISO: 10315 dla nikotyny i ISO:8454 dla tlenku węgla.

Dokładność podawanych pomiarów dotyczących zawartości substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla ustala się zgodnie z normą ISO 8243.

2. Pomiary, o których mowa w ust. 1, weryfikuje się w laboratoriach, które są zatwierdzone i monitorowane przez właściwe organy państw członkowskich.

Laboratoria te nie mogą należeć do przemysłu tytoniowego ani być przez ten przemysł bezpośrednio lub pośrednio kontrolowane.

Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz zatwierdzonych laboratoriów, określając kryteria ich zatwierdzania oraz stosowane metody monitorowania oraz uaktualniają ten wykaz przy okazji każdej zmiany. Komisja podaje do publicznej wiadomości te wykazy zatwierdzonych laboratoriów.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu dostosowania metod pomiaru wydzielanych substancji smolistych, nikotyny i tlenku węgla, jeśli jest to konieczne w związku ze zmianami w wiedzy naukowej i technicznej lub normami uzgodnionymi na szczeblu międzynarodowym.

4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich metodach pomiaru, których używają do pomiaru substancji wydzielanych przez papierosy, innych niż te, o których mowa w ust. 3, oraz substancji wydzielanych przez wyroby tytoniowe inne niż papierosy.

5. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 27 w celu włączenia do prawa unijnego norm uzgodnionych przez strony konwencji lub WHO odnoszących się do metod pomiaru.

6. Państwa członkowskie mogą pobierać od producentów i importerów wyrobów tytoniowych opłaty o proporcjonalnej wysokości za weryfikację pomiarów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 5

Zgłaszanie składników i wydzielanych substancji

1. Państwa członkowskie nakładają na producentów i importerów wyrobów tytoniowych wymóg przedkładania właściwym organom następujących informacji, w podziale na marki i rodzaje:

- a) wykazu wszystkich składników, wraz z ich ilościami, używanych do produkcji wyrobów tytoniowych, w porządku malejącym według masy każdego ze składników zawartych w danym wyrobie tytoniowym;
- b) poziomu substancji wydzielanych, o których mowa w art. 3 ust. 1 i 4;
- c) o ile są dostępne, informacje na temat innych wydzielanych substancji i ich poziomów.

W przypadku wyrobów już wprowadzonych do obrotu informacje te przekazuje się do dnia 20 listopada 2016 r.

Producenci lub importerzy powiadamiają właściwe organy danych państw członkowskich w przypadku zmiany składu wyrobu, wpływającej na informacje przekazywane na podstawie niniejszego artykułu

W przypadku nowych lub zmodyfikowanych wyrobów tytoniowych informacje wymagane na podstawie niniejszego artykułu przedkładane są przed wprowadzeniem do obrotu tych wyrobów.

2. Wykazowi składników, o których mowa w ust. 1 lit. a), towarzyszy oświadczenie określające powody użycia takich składników w tych wyrobach tytoniowych. W wykazie tym podaje się również status składników, w tym wskazuje się, czy zostały one zarejestrowane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, a także podaje się klasyfikację tych składników zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 ⁽²⁾.

3. Wykazowi, o którym mowa w ust. 1 lit. a), towarzyszą także istotne dane toksykologiczne dotyczące tych składników w postaci spalonej lub niespalonej, w zależności od przypadku, ze szczególnym odniesieniem do ich wpływu na zdrowie konsumentów, przy uwzględnieniu m.in. ich skutków uzależniających.

Ponadto w przypadku papierosów i tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów dokument techniczny, w którym przedstawiany jest ogólny opis używanych dodatków i ich właściwości, jest przekazywany przez producenta lub importera.

W przypadku składników innych niż substancje smoliste, nikotyna i tlenek węgla oraz w odniesieniu do wydzielanych substancji, o których mowa w art. 4 ust. 4, producenci i importerzy podają użyte metody pomiaru wydzielanych składników. Państwa członkowskie mogą także nałożyć na producentów lub importerów wymóg przeprowadzenia innych badań, które mogą być zalecane przez właściwe organy, w celu ustalenia wpływu składników na zdrowie, przy uwzględnieniu m.in. ich właściwości uzależniających i toksyczności.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przedłożone zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu i art. 6 były udostępniane ogółowi społeczeństwa na stronie internetowej. Rozpowszechniając powyższe informacje, państwa członkowskie należą do uwzględnienia potrzebę ochrony tajemnicy handlowej. Państwa członkowskie wymagają od producentów i importerów, by przedkładając informacje zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu i art. 6, wyszczególniali informacje, które uznają za tajemnice handlowe.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniającego dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniającego i uchylającego dyrektywę 67/548/EWG i 1999/45/WE oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dz.U. L 353 z 31.12.2008, s. 1).

5. W drodze aktów wykonawczych Komisja określa i, w razie potrzeby, aktualizuje format, w jakim należy przedkładać i udostępniać informacje, o których mowa w ust. 1 i 6 niniejszego artykułu i art. 6. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

6. Państwa członkowskie nakładają na producentów i importerów wymóg przedkładania dostępnych im wewnętrznych i zewnętrznych analiz w zakresie badania rynku i preferencji różnych grup konsumentów, w tym młodych ludzi i aktualnych palaczy, dotyczących składników i wydzielanych substancji, jak również streszczeń wszelkich badań rynkowych przeprowadzonych przy okazji wprowadzania nowych wyrobów. Państwa członkowskie nakładają także na producentów i importerów wymóg corocznego przekazywania danych dotyczących wielkości ich sprzedaży w podziale na marki i rodzaje, w sztukach lub w kilogramach, w podziale według państw członkowskich, począwszy od dnia 1 stycznia 2015 r. Państwa członkowskie przekazują wszelkie dodatkowe dostępne im dane dotyczące wielkości sprzedaży.

7. Przekazywanie wszystkich danych i informacji do państw członkowskich i przez państwa członkowskie na podstawie niniejszego artykułu i art. 6 odbywa się w formie elektronicznej. Państwa członkowskie przechowują informacje w formie elektronicznej i zapewniają Komisji oraz innym państwom członkowskim dostęp do nich do celów stosowania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają zachowanie tajemnic handlowych i innych poufnych informacji zgodnie z zasadami poufności.

8. Za otrzymywanie, przechowywanie, przetwarzanie, analizę i publikowanie informacji przekazanych państwom członkowskim na podstawie niniejszego artykułu mogą one pobierać od producentów i importerów wyrobów tytoniowych opłaty o proporcjonalnej wysokości.

Artykuł 6

Priorytetowy wykaz dodatków oraz zwiększone obowiązki sprawozdawcze

1. Oprócz obowiązków sprawozdawczych, określonych w art. 5, do niektórych dodatków zawartych w papierosach i tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów, znajdujących się w wykazie priorytetowym, zastosowanie mają zwiększone obowiązki sprawozdawcze. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające, a następnie aktualizujące taki wykaz priorytetowy dodatków. Wykaz ten zawiera dodatki:

- a) w przypadku których istnieją wstępne wskazania, wyniki badań lub uregulowania w innych systemach prawnych, sugerujące, że posiadają one jedną z właściwości określonych w ust. 2 lit. a)–d) niniejszego artykułu; oraz
- b) które należą do najpowszechniej stosowanych dodatków według wagi lub liczby zgodnie z przepisami dotyczącymi sprawozdawczości dotyczącej składników na mocy art. 5 ust. 1 i 3.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2. Pierwszy wykaz dodatków zostaje przyjęty przed dniem 20 maja 2016 r. i zawiera co najmniej 15 dodatków.

2. Państwa członkowskie wymagają od producentów i importerów papierosów i tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów zawierających dodatek, który znajduje się w wykazie priorytetowym określonym w ust. 1, by przeprowadzili oni kompleksowe badania w celu stwierdzenia, czy dodatek:

- a) przyczynia się do toksyczności lub właściwości uzależniających danych wyrobów oraz czy w związku z tym zwiększa się znacznie lub w wymiernym stopniu toksyczność lub właściwości uzależniające któregokolwiek z danych wyrobów;
- b) nadaje aromat charakterystyczny;
- c) ułatwia inhalację lub absorpcję nikotyny; lub
- d) powoduje powstawanie substancji mających właściwości CMR, wraz z podaniem ich ilości oraz czy w związku z tym zwiększają się znacznie lub w wymiernym stopniu właściwości CMR któregokolwiek z danych wyrobów.

3. W badaniach tych uwzględnia się przeznaczenie wyrobów oraz ocenia się w szczególności substancje wydzielane w procesie spalania z udziałem danego dodatku. W badaniach ocenia się również interakcję tego dodatku z innymi składnikami zawartymi w danych wyrobach. Producenci lub importerzy stosujący ten sam dodatek w swoich wyrobach tytoniowych mogą przeprowadzać wspólne badania, jeżeli skład wyrobów zawierających ten dodatek jest porównywalny.

4. Producenci lub importerzy sporządzają sprawozdanie zawierające wyniki tych badań. Sprawozdanie to zawiera streszczenie oraz kompleksowy przegląd zawierający kompilację dostępnej literatury naukowej na temat tego dodatku oraz streszczający wewnętrzne dane dotyczące skutków tego dodatku.

Producenci lub importerzy przedkładają te sprawozdania Komisji, a ich kopie właściwym organom państw członkowskich, w których wyrób tytoniowy zawierający dany dodatek jest wprowadzony do obrotu nie później niż 18 miesięcy po umieszczeniu tego dodatku w wykazie priorytetowym, ustanowionym zgodnie z ust. 1. Komisja i zainteresowane państwa członkowskie mogą również żądać od producentów lub importerów informacji uzupełniających na temat odnośnego dodatku. Informacje uzupełniające umieszczane są w sprawozdaniu.

Komisja i zainteresowane państwa członkowskie mogą wymagać poddania tych sprawozdań wzajemnej ocenie przez niezależny organ naukowy, szczególnie pod względem kompleksowości, metodyki i wniosków. Otrzymane w ten sposób informacje są wykorzystywane przez Komisję i państwa członkowskie w podejmowanych decyzjach na mocy art. 7. Państwa członkowskie i Komisja mogą pobierać od producentów i importerów wyrobów tytoniowych za te wzajemne oceny opłaty o proporcjonalnej wysokości.

5. Małe i średnie przedsiębiorstwa, zdefiniowane w zaleceniu Komisji 2003/361/WE⁽¹⁾, są zwolnione z obowiązków przewidzianych w niniejszym artykule, jeżeli sprawozdanie na temat odnośnego dodatku sporządza inny producent lub importer.

Artykuł 7

Przepisy dotyczące składników

1. Państwa członkowskie zakazują wprowadzania do obrotu wyrobów tytoniowych o charakterystycznym aromacie.

Państwa członkowskie nie zakazują stosowania dodatków niezbędnych w produkcji wyrobów tytoniowych, na przykład cukru, który zastępuje cukier utracany podczas procesu suszenia, o ile zastosowanie tych dodatków nie prowadzi do nadania wyrobowi aromatu charakterystycznego i nie zwiększa znacznie lub w wymiernym stopniu właściwości uzależniających, toksyczności lub właściwości CMR wyrobu tytoniowego.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach przyjętych na podstawie niniejszego ustępu.

2. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, czy dany wyrób tytoniowy jest objęty zakresem ustępu 1; Komisja może też wydawać takie akty wykonawcze z własnej inicjatywy. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające jednolite zasady dotyczące procedur, według których ustala się, czy dany wyrób tytoniowy jest objęty zakresem ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

4. Na poziomie Unii ustanowiony zostaje niezależny panel doradczy. Państwa członkowskie i Komisja mogą prowadzić konsultacje z tym panelem przed przyjęciem środka na mocy ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające procedury dotyczące ustanowienia i działania tego panelu.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

5. W przypadku gdy poziom zawartości lub stężenia niektórych dodatków lub ich kombinacji spowodował wprowadzenie zakazów zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu w co najmniej trzech państwach członkowskich, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu określenia maksymalnych poziomów zawartości dla tych dodatków lub kombinacji tych dodatków, nadających aromat charakterystyczny.

6. Państwa członkowskie zakazują wprowadzania do obrotu wyrobów tytoniowych zawierających następujące dodatki:

- a) witaminy lub inne dodatki, które stwarzają wrażenie, że wyrób tytoniowy jest korzystny dla zdrowia lub wiąże się z nim zmniejszone zagrożenie dla zdrowia;
- b) kofeinę lub taurynę, lub inne dodatki i związki pobudzające, kojarzone z energią i witalnością;
- c) dodatki mające właściwości barwiące dla wydzielanych substancji;

⁽¹⁾ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36).

- d) w przypadku wyrobów tytoniowych do palenia – dodatki, które ułatwiają inhalację lub absorpcję nikotyny; oraz
- e) dodatki, które w formie niespalonej mają właściwości CMR.

7. Państwa członkowskie zakazują wprowadzania do obrotu wyrobów tytoniowych zawierających środki aromatyzujące w jakichkolwiek ich komponentach, takich jak filtry, papier, opakowania, kapsułki, lub nadawania wyrobom tytoniowym właściwości technicznych, które pozwalają na zmianę zapachu lub smaku danych wyrobów tytoniowych lub intensywności ich dymu. Filtry, papier i kapsułki nie zawierają tytoniu ani nikotyny.

8. Państwa członkowskie zapewniają, aby przepisy i warunki określone w rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006 były, w stosownych przypadkach, stosowane do wyrobów tytoniowych.

9. W oparciu o dowody naukowe państwa członkowskie zakazują wprowadzania do obrotu wyrobów tytoniowych zawierających dodatki w ilościach, które zwiększają toksyczne lub uzależniające skutki wyrobów tytoniowych lub ich właściwości CMR na etapie spożycia znacznie lub w wymiernym stopniu.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o środkach przyjętych na podstawie niniejszego ustępu.

10. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja określa, w drodze aktu wykonawczego, czy dany wyrób tytoniowy jest objęty zakresem ust. 9; Komisja może też wydać taki akt wykonawczy z własnej inicjatywy. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2, na podstawie najnowszych dowodów naukowych.

11. W przypadku gdy dowiedziono, że dodatek lub pewna jego ilość wzmacnia toksyczne lub uzależniające skutki wyrobu tytoniowego, oraz gdy spowodowało to wprowadzenie zakazów zgodnie z ust. 9 niniejszego artykułu w co najmniej trzech państwach członkowskich, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu określenia maksymalnych poziomów zawartości tych dodatków. W takim przypadku maksymalny poziom zawartości jest ustalany jako najniższy maksymalny poziom, który doprowadził do zakazów krajowych, o których mowa w niniejszym ustępie.

12. Wyroby tytoniowe inne niż papierosy i tytoń do samodzielnego skręcania papierosów są zwolnione z zakazów określonych w ust. 1 i 7. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 27 w celu zniesienia tego zwolnienia w odniesieniu do konkretnej kategorii wyrobu, jeżeli nastąpi istotna zmiana okoliczności stwierdzona w sprawozdaniu Komisji.

13. Państwa członkowskie i Komisja mogą pobierać opłaty o proporcjonalnej wysokości od producentów i importerów wyrobów tytoniowych za dokonanie oceny, czy dany wyrób tytoniowy ma aromat charakterystyczny, czy użyte zostały zakazane dodatki lub aromaty oraz czy wyrób tytoniowy zawiera dodatki w ilościach, które znacznie i w wymiernym stopniu zwiększają jego toksyczne i uzależniające skutki lub właściwości CMR.

14. W przypadku wyrobów tytoniowych o charakterystycznym aromacie, których wielkość sprzedaży w całej Unii wynosi 3 % lub więcej w danej kategorii wyrobu, przepisy niniejszego artykułu zaczyna się stosować od dnia 20 maja 2020 r.

15. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do tytoniu do stosowania doustnego.

ROZDZIAŁ II

Etykietowanie i opakowania

Artykuł 8

Przepisy ogólne

1. Na każdym opakowaniu jednostkowym wyrobu tytoniowego i opakowaniu zbiorczym zamieszcza się ostrzeżenia zdrowotne, określone w niniejszym rozdziale w języku bądź językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym wyrób jest wprowadzany do obrotu.

2. Ostrzeżenia zdrowotne zajmują całą przeznaczoną dla nich płaszczyznę opakowania jednostkowego lub opakowania zbiorczego; nie można zamieszczać uwag do tych ostrzeżeń, przeformułowywać ich ani odnosić się do nich w jakikolwiek sposób.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby podczas wprowadzania wyrobów tytoniowych do obrotu ostrzeżenia zdrowotne na opakowaniu jednostkowym i na opakowaniu zbiorczym były nadrukowane w sposób nieusuwalny, były trwałe i w pełni widoczne, w tym by nie były one częściowo lub całkowicie ukryte lub zasłonięte przez znaki akcyzy, oznaczenia ceny, zabezpieczenia, osłony, obwoluty, pudełka lub inne elementy. Na jednostkowych opakowaniach wyrobów tytoniowych innych niż papierosy i na torebkach z tytoniem do samodzielnego skręcania papierosów ostrzeżenia zdrowotne mogą zostać umieszczone w formie nalepek, pod warunkiem że są one nieusuwalne. Ostrzeżenia zdrowotne nie mogą zostać naruszone na skutek otwarcia opakowania jednostkowego, z wyjątkiem opakowań, których

wieczko otwierane jest do góry (typu „flip-top”). W tym ostatnim przypadku ostrzeżenia zdrowotne mogą zostać podzielone na skutek otwarcia opakowania, ale jedynie w sposób zapewniający spójność graficzną i widoczność tekstu, fotografii i informacji o zaprzestaniu palenia.

4. Ostrzeżenia zdrowotne w żaden sposób nie ukrywają ani nie zasłaniają znaków akcyzy, oznaczeń ceny, oznaczeń umożliwiających śledzenie ruchu i pochodzenia ani zabezpieczeń na opakowaniach jednostkowych.

5. Rozmiar ostrzeżeń zdrowotnych, o których mowa w art. 9, 10, 11 i 12, oblicza się w stosunku do danej płaszczyzny przy opakowaniu zamkniętym.

6. Ostrzeżenia zdrowotne otoczone są czarną ramką o szerokości 1 mm w obrębie płaszczyzny przeznaczonej na te ostrzeżenia, z wyjątkiem ostrzeżeń zdrowotnych, umieszczanych zgodnie z art. 11.

7. Dostosowując ostrzeżenie zdrowotne zgodnie z art. 9 ust. 5, art. 10 ust. 3 i art. 12 ust. 3, Komisja zapewnia, że są one oparte na faktach albo że państwa członkowskie mają do wyboru dwa ostrzeżenia, z których jedno oparte jest na faktach.

8. Wygląd opakowań jednostkowych i opakowań zbiorczych, przeznaczonych dla konsumentów w Unii, jest zgodny przepisami niniejszego rozdziału.

Artykuł 9

Ogólne ostrzeżenia tekstowe i wiadomości informacyjne dotyczące wyrobów tytoniowych do palenia

1. Na każdym opakowaniu jednostkowym i opakowaniu zbiorczym wyrobów tytoniowych do palenia zamieszcza się jedno z następujących ostrzeżeń ogólnych:

„Palenie zabija – rzuć teraz!”

lub

„Palenie zabija”.

Państwa członkowskie ustalają, z którego z ostrzeżeń ogólnych, o których mowa w akapicie pierwszym, skorzystać.

2. Na każdym opakowaniu jednostkowym i opakowaniu zbiorczym wyrobów tytoniowych do palenia zamieszcza się następującą wiadomość informacyjną:

„Dym tytoniowy zawiera ponad 70 substancji powodujących raka”.

3. W przypadku opakowań papierosów i tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów w opakowaniach o kształcie prostopadłościanu ostrzeżenie ogólne jest umieszczone w dolnej części jednej z bocznych płaszczyzn opakowań jednostkowych, a wiadomość informacyjna jest umieszczona w dolnej części innej bocznej płaszczyzny. Te ostrzeżenia zdrowotne mają szerokość co najmniej 20 mm.

W przypadku opakowań w formie pudełka z uchylnym wieczkiem w stylu papierosnicy, w których płaszczyzna boczna dzieli się na dwie części podczas otwierania opakowania, ostrzeżenie ogólne i wiadomość informacyjną umieszcza się w całości na większej części podzielonej płaszczyzny. Ostrzeżenie ogólne jest również umieszczane wewnątrz opakowania na górnej płaszczyźnie widocznej po otwarciu opakowania.

Boczna płaszczyzna tego typu opakowania ma wysokość co najmniej 16 mm.

W przypadku torebek z tytoniem do samodzielnego skręcania papierosów ostrzeżenie ogólne i wiadomość informacyjną drukuje się na płaszczyznach zapewniających pełną widoczność tych ostrzeżeń zdrowotnych. W przypadku tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów w opakowaniach w kształcie walca ostrzeżenie ogólne umieszcza się na zewnętrznej płaszczyźnie wieczka, a wiadomość informacyjną na wewnętrznej płaszczyźnie wieczka.

Zarówno ostrzeżenie ogólne, jak i wiadomość informacyjna zajmują 50 % płaszczyzny, na której są wydrukowane.

4. Ostrzeżenie ogólne i wiadomość informacyjna, o których mowa w ust. 1 i 2, są:

- a) drukowane czarną, pogrubioną czcionką Helvetica na białym tle. W celu dostosowania wymogów językowych państwa członkowskie mogą ustalić rozmiar czcionki, pod warunkiem że rozmiar czcionki określony w przepisach krajowych zapewnia, że wymagany tekst zajmuje proporcjonalnie możliwie największą część powierzchni przeznaczonej dla ostrzeżenia zdrowotnego; oraz
- b) wyśrodkowane w obszarze przeznaczonym do ich umieszczenia, a na opakowaniach w kształcie prostopadłościanu i opakowaniach zbiorczych są umieszczone równolegle do bocznych krawędzi opakowania jednostkowego lub opakowania zbiorczego.

5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu dostosowania brzmienia wiadomości informacyjnej określonej w ust. 2 do postępu naukowego i zmian sytuacji rynkowej.

6. Komisja w drodze aktów wykonawczych określa dokładne umiejscowienie ostrzeżenia ogólnego i wiadomości informacyjnej na torebkach z tytoniem do samodzielnego skręcania papierosów, biorąc pod uwagę różne kształty torebek.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

Artykuł 10

Mieszane ostrzeżenia tekstowe dotyczące wyrobów tytoniowych do palenia

1. Na każdym opakowaniu jednostkowym i opakowaniu zbiorczym wyrobów tytoniowych do palenia zamieszcza się mieszane ostrzeżenia zdrowotne. Mieszane ostrzeżenia zdrowotne:

- a) zawierają jedno z ostrzeżeń tekstowych wymienionych w załączniku I oraz odpowiadającą mu kolorową fotografię z biblioteki obrazów w załączniku II;
- b) zawierają informacje o zaprzestaniu palenia, takie jak numery telefonów, adresy e-mail lub adresy stron internetowych, gdzie konsumenci mogą zasięgnąć informacji o programach wsparcia dla osób, które chcą rzucić palenie;
- c) zajmują 65 % zewnętrznego obszaru zarówno przedniej, jak i tylnej płaszczyzny opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego. Na opakowaniach w kształcie walca powinny znajdować się dwa mieszane ostrzeżenia zdrowotne znajdujące się w równej odległości od siebie, a każde ostrzeżenie zdrowotne zajmuje 65 % przypadającej na nie połowy zaokrąglonej płaszczyzny;
- d) widoczne są w takiej samej formie na obu stronach opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego;
- e) widoczne są przy górnej krawędzi opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego i są umieszczone w tym samym kierunku, co wszystkie inne informacje umieszczone na tej płaszczyźnie opakowania. W państwach członkowskich, w których pozostają obowiązkowe znaki akcyzy lub krajowe znaki identyfikacyjne używane do celów fiskalnych, można stosować przejściowe zwolnienia z obowiązku dotyczącego umiejscowienia mieszanego ostrzeżenia zdrowotnego:
 - (i) w tych przypadkach, jeśli znaki akcyzy lub krajowe znaki identyfikacyjne używane do celów fiskalnych są umieszczone przy górnej krawędzi opakowania jednostkowego wykonanego z kartonu, mieszane ostrzeżenie zdrowotne, które ma być umieszczone na tylnej płaszczyźnie, może być umieszczone bezpośrednio pod znakiem akcyzy lub krajowym znakiem identyfikacyjnym;
 - (ii) w przypadku opakowania jednostkowego wykonanego z miękkiego materiału państwa członkowskie mogą zezwolić na prostokątną płaszczyznę dla znaku akcyzy lub krajowego znaku identyfikacyjnego używanego do celów fiskalnych, której wysokość nie przekracza 13 mm pomiędzy górną krawędzią opakowania a górnym krańcem mieszanych ostrzeżeń zdrowotnych.

Zwolnienia, o których mowa w ppkt (i) oraz (ii) stosuje się przez okres trzech lat od dnia 20 maja 2016 r. Nad ostrzeżeniem zdrowotnym nie umieszcza się nazw marek ani logo;

- f) zachowuje format, układ, wygląd i proporcje określone przez Komisję na podstawie ust. 3;

g) w przypadku opakowań jednostkowych papierosów przestrzega się następujących wymiarów:

(i) wysokość: nie mniejsza niż 44 mm;

(ii) szerokość: nie mniejsza niż 52 mm.

2. Mieszane ostrzeżenia zdrowotne pogrupowane są w trzy zestawy, jak określono w załączniku II, i każdy zestaw wykorzystywany jest w danym roku, i stosowany na zmianę z innym zestawem w kolejnym roku. Państwa członkowskie zapewniają, aby każde mieszane ostrzeżenie zdrowotne dostępne do wykorzystania w danym roku było zamieszczane, w możliwie największym przybliżeniu, równie często na wyrobach tytoniowych każdej marki.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu:

a) dostosowania ostrzeżeń tekstowych wymienionych w załączniku I do postępu naukowego i zmian sytuacji rynkowej;

b) utworzenia i dostosowania biblioteki obrazów, o której mowa w ust. 1 lit. a) niniejszego artykułu, do postępu naukowego i zmian sytuacji rynkowej.

4. Komisja w drodze aktów wykonawczych określa specyfikacje techniczne dotyczące układu, wyglądu i kształtu mieszanych ostrzeżeń zdrowotnych z uwzględnieniem różnych kształtów opakowań.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

Artykuł 11

Etykietowanie wyrobów tytoniowych do palenia innego niż papierosy, tytoń do samodzielnego skręcania papierosów i tytoń do fajki wodnej

1. Państwa członkowskie mogą zwolnić wyroby tytoniowe do palenia innego niż papierosy, tytoń do samodzielnego skręcania papierosów i tytoń do fajki wodnej z obowiązków w zakresie zamieszczania wiadomości informacyjnej określonej w art. 9 ust. 2 oraz zamieszczania mieszanych ostrzeżeń zdrowotnych określonych w art. 10. W takim przypadku, oprócz ostrzeżenia ogólnego określonego w art. 9 ust. 1, na każdym opakowaniu jednostkowym i opakowaniu zbiorczym takich wyrobów zamieszcza się jedno z ostrzeżeń tekstowych wymienionych w załączniku I. Ostrzeżenie ogólne określone w art. 9 ust. 1 zawiera informacje o pomocy w zaprzestaniu palenia, o której mowa w art. 10 ust. 1 lit. b).

Ostrzeżenie ogólne widoczne jest na najbardziej widocznej płaszczyźnie opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego.

Państwa członkowskie zapewniają, aby każde ostrzeżenie tekstowe było umieszczane, w możliwie największym zakresie, równie często na wyrobach każdej marki. Ostrzeżenia tekstowe widoczne są na drugiej pod względem widoczności płaszczyźnie opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego.

W przypadku opakowań jednostkowych z uchylnym wieczkiem drugą pod względem widoczności płaszczyzną jest płaszczyzna widoczna po otwarciu opakowania.

2. Ostrzeżenie ogólne, o którym mowa w ust. 1, zajmuje 30 % odpowiedniej płaszczyzny opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego. Proporcja ta wzrasta do 32 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują dwa języki urzędowe, oraz do 35 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują więcej niż dwa języki urzędowe.

3. Ostrzeżenie tekstowe, o którym mowa w ust. 1, zajmuje 40 % odpowiedniej zewnętrznej płaszczyzny opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego. Proporcja ta wzrasta do 45 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują dwa języki urzędowe, oraz do 50 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują więcej niż dwa języki urzędowe.

4. W przypadku gdy ostrzeżenia zdrowotne, o których mowa w ust. 1, mają być widoczne na płaszczyźnie większej niż 150 cm², ostrzeżenia zajmują powierzchnię 45 cm². Powierzchnia ta wzrasta do 48 cm² w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują dwa języki urzędowe, oraz do 52,5 cm² w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują więcej niż dwa języki urzędowe.

5. Ostrzeżenia zdrowotne, o których mowa w ust. 1, spełniają wymogi określone w art. 9 ust. 4. Tekst ostrzeżeń zdrowotnych jest równoległy względem tekstu głównego na płaszczyźnie zarezerwowanej dla tych ostrzeżeń.

Ostrzeżenia zdrowotne są otoczone czarną ramką o szerokości od 3 do 4 mm. Ta ramka widoczna jest poza płaszczyzną przeznaczoną na ostrzeżenia zdrowotne.

6. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 27 w celu zniesienia możliwości przyznawania zwolnień dotyczących danej kategorii wyrobów, o których mowa w ust. 1, jeżeli nastąpi istotna zmiana okoliczności stwierdzona w sprawozdaniu Komisji w odniesieniu do danej kategorii wyrobów.

Artykuł 12

Etykietowanie wyrobów tytoniowych bezdymnych

1. Na każdym opakowaniu jednostkowym i opakowaniu zbiorczym wyrobów tytoniowych bezdymnych zamieszcza się następujące ostrzeżenie zdrowotne:

„Ten wyrób tytoniowy szkodzi Twojemu zdrowiu i powoduje uzależnienie”.

2. Ostrzeżenie zdrowotne ustanowione w ust. 1 spełnia wymogi określone w art. 9 ust. 4. Tekst ostrzeżeń zdrowotnych jest równoległy względem tekstu głównego na płaszczyźnie zarezerwowanej dla tych ostrzeżeń.

Ponadto ostrzeżenie to:

- a) widoczne jest na dwóch największych płaszczyznach opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego;
- b) zajmuje 30 % płaszczyzny opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego. Proporcja ta wzrasta do 32 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują dwa języki urzędowe, oraz do 35 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują więcej niż dwa języki urzędowe.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu dostosowania brzmienia ostrzeżenia zdrowotnego określonego w ust. 1 do postępu naukowego.

Artykuł 13

Prezentacja wyrobów

1. Ani etykietowanie opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego, ani sam wyrób tytoniowy nie mogą zawierać jakiegokolwiek elementu lub cechy, które:

- a) promują wyrób tytoniowy lub zachęcają do jego spożycia, stwarzając błędne wrażenie co do cech tego wyrobu, jego skutków dla zdrowia, związanych z nim zagrożeń i wydzielanych przez niego substancji; etykiety nie zawierają żadnych informacji o zawartości nikotyny, substancji smolistych lub tlenku węgla wyrobów tytoniowych;
- b) sugerują, że dany wyrób tytoniowy jest mniej szkodliwy niż inne, że jego celem jest ograniczenie skutków niektórych szkodliwych składników dymu papierosowego lub że jest ożywczy, dodaje energii, ma lecznicze, odmładzające, naturalne, organiczne właściwości lub że przynosi inne korzyści związane ze zdrowiem lub stylem życia;
- c) odnoszą się do smaku, zapachu, środków aromatyzujących lub innych dodatków bądź ich braku;
- d) sprawiają, że wyrób przypomina produkt spożywczy lub kosmetyczny;
- e) sugerują, że dany wyrób tytoniowy ma zwiększoną biodegradowalność lub inne cechy korzystne pod względem ochrony środowiska.

2. Opakowania jednostkowe i opakowania zbiorcze nie sugerują korzyści ekonomicznych w postaci dołączonych do nich drukowanych kuponów lub ofert wyrobów po obniżonej cenie lub darmowych, ofert „dwa w cenie jednego” lub innych podobnych ofert.

3. Elementy lub cechy, które są zakazane zgodnie z ust. 1 i 2, mogą obejmować m.in. teksty, symbole, nazwy, znaki towarowe, oznaczenia graficzne i inne.

Artykuł 14

Wygląd i zawartość opakowań jednostkowych

1. Opakowanie jednostkowe papierosów ma kształt prostopadłościanu. Opakowanie jednostkowe tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów ma kształt prostopadłościanu lub walca lub ma formę torebki. Opakowanie jednostkowe papierosów zawiera co najmniej 20 papierosów. Opakowanie jednostkowe tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów zawiera co najmniej 30 g tytoniu.
2. Jednostkowe pakowanie papierosów może być wykonane z kartonu lub z miękkiego materiału, jednakże nie może posiadać zamknięcia, które można ponownie zamknąć lub zakleić po pierwszym otwarciu, innego niż wieczko otwierane do góry (typu „flip-top”) lub uchylne wieczko w pudełku w stylu papierośnicy. W przypadku opakowań z wieczkiem otwieranym do góry (typu „flip-top”) i wieczkiem uchylnym wieczko przymocowanie jest tylko do tylnej części opakowania jednostkowego.

Artykuł 15

Identyfikowalność

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie opakowania jednostkowe wyrobów tytoniowych były opatrzone niepowtarzalnym identyfikatorem. Aby zapewnić integralność niepowtarzalnych identyfikatorów, drukuje się je lub umieszcza w nieusuwalny, trwały sposób, w żaden sposób nie ukrywa się go ani nie zasłania, w tym znakami akcyzy lub oznaczeniami ceny; identyfikator ten nie może być też ukrywany ani zasłaniany poprzez otwarcie opakowania jednostkowego. W przypadku wyrobów tytoniowych wyprodukowanych poza Unią obowiązki określone w niniejszym artykule mają zastosowanie tylko do wyrobów przeznaczonych lub wprowadzanych na rynek Unii.
2. Niepowtarzalny identyfikator umożliwia ustalenie:
 - a) daty i miejsca produkcji;
 - b) zakładu produkcyjnego;
 - c) maszyny użytej do produkcji wyrobów tytoniowych;
 - d) zmiany produkcyjnej lub czasu produkcji;
 - e) opisu wyrobu;
 - f) rynku, na którym wyrób ma być wprowadzany do sprzedaży detalicznej;
 - g) planowanej trasy transportu;
 - h) w stosownych przypadkach, importera do Unii;
 - i) rzeczywistej trasy transportu z miejsca produkcji do pierwszego punktu detalicznego, w tym wszystkich wykorzystanych magazynów, a także daty transportu, celu transportu, miejsca rozpoczęcia transportu i odbiorcy;
 - j) danych wszystkich podmiotów, które nabyły wyrób, na jego drodze od miejsca produkcji do pierwszego punktu detalicznego; oraz
 - k) faktury, numeru zamówienia i dowodów płatności wszystkich podmiotów, które nabyły wyrób, na jego drodze od producenta do pierwszego punktu detalicznego.
3. Informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a), b), c), d), e), f), g) oraz, w stosownych przypadkach, w lit. h), są zawarte w identyfikatorze lub są możliwe do odczytania bezpośrednio z identyfikatora.
4. Państwa członkowskie zapewniają elektroniczną dostępność informacji, o których mowa w ust. 2 lit. i), j) oraz k), poprzez powiązanie z niepowtarzalnym identyfikatorem.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie podmioty gospodarcze uczestniczące w obrocie wyrobami tytoniowymi, od producenta do ostatniego podmiotu gospodarczego przed pierwszym punktem detalicznym, rejestrowały moment wejścia w posiadanie każdego opakowania jednostkowego, a także wszystkie przemieszczenia tych opakowań aż do momentu, w którym podmioty te przestały być w posiadaniu tych wyrobów. Obowiązek ten może być wykonywany poprzez oznaczanie i rejestrowanie nagromadzonych opakowań, takich jak kartony, pudła czy palety, o ile pozostaje możliwość śledzenia ruchu i pochodzenia opakowań jednostkowych.

6. Państwa członkowskie zapewniają, że wszystkie osoby fizyczne i prawne zaangażowane w łańcuch dostaw wyrobów tytoniowych prowadzą kompletne i dokładne rejestry wszystkich istotnych transakcji.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby producenci wyrobów tytoniowych przekazywali wszystkim podmiotom gospodarczym uczestniczącym w obrocie wyrobami tytoniowymi, od producenta do ostatniego podmiotu gospodarczego przed pierwszym punktem detalicznym, w tym importerom, przedsiębiorstwom prowadzącym magazyny i przedsiębiorstwom transportowym, niezbędne urządzenia umożliwiające rejestrowanie wyrobów tytoniowych, które podmioty te nabywają, sprzedają, przechowują, transportują lub na których dokonują innego rodzaju czynności. Urządzenia te mogą odczytywać i przekazywać zarejestrowane dane w formie elektronicznej do ośrodka przechowywania danych zgodnego z ust. 8.

8. Państwa członkowskie zapewniają, aby producenci i importerzy wyrobów tytoniowych zawarli umowy w sprawie przechowywania danych z niezależną stroną trzecią, która prowadzi ośrodek przechowywania wszystkich istotnych danych. Ośrodek przechowywania danych fizycznie znajduje się na terytorium Unii. Odpowiedniość strony trzeciej, w szczególności jej niezależność i zdolności techniczne, jak też samą umowę w sprawie przechowywania danych, zatwierdza Komisja.

Działania strony trzeciej są monitorowane przez audytora zewnętrznego, zaproponowanego i opłacanego przez producenta tytoniu oraz zatwierdzonego przez Komisję. Audytor zewnętrzny składa roczne sprawozdanie właściwym organom i Komisji, oceniając zwłaszcza wszelkie naruszenia dotyczące dostępu.

Państwa członkowskie zapewniają, aby Komisja, właściwe organy państw członkowskich oraz niezależny audytor miały pełny dostęp do ośrodka przechowywania danych. W należycie uzasadnionych przypadkach Komisja lub państwa członkowskie mogą udzielić producentom lub importerom dostępu do przechowywanych danych, o ile tajemnice handlowe pozostają pod odpowiednią ochroną zgodnie ze stosownymi przepisami unijnymi i krajowymi.

9. Zarejestrowane dane nie mogą zostać zmodyfikowane bądź usunięte przez żaden podmiot gospodarczy uczestniczący w obrocie wyrobami tytoniowymi.

10. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane osobowe były przetwarzane wyłącznie zgodnie z zasadami i środkami zabezpieczającymi określonymi w dyrektywie 95/46/WE.

11. Komisja w drodze aktów wykonawczych:

- a) ustanawia normy techniczne ustanowienia i funkcjonowania systemu śledzenia ruchu i pochodzenia określone w niniejszym artykule, w tym w odniesieniu do oznaczania przy pomocy niepowtarzalnego identyfikatora, rejestrowania, przekazywania, przetwarzania oraz przechowywania danych oraz w odniesieniu do dostępu do przechowywanych danych;
- b) ustanawia normy techniczne celem zapewnienia pełnej zgodności systemów używanych do niepowtarzalnych identyfikatorów oraz powiązanych funkcji z innymi systemami w całej Unii.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

12. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu określenia głównych elementów umów w sprawie przechowywania danych, o której mowa w ust. 8 niniejszego artykułu – takich jak czas trwania, możliwość przedłużenia, wymagana wiedza specjalistyczna lub poufność – w tym regularne monitorowanie i ocenę tych umów.

13. Ustępy 1–10 stosuje się do papierosów i tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów od dnia 20 maja 2019 r., a do wyrobów tytoniowych innych niż papierosy i tytoń do samodzielnego skręcania papierosów od dnia 20 maja 2024 r.

Artykuł 16

Zabezpieczenie

1. Państwa członkowskie wprowadzają wymóg, by oprócz niepowtarzalnego identyfikatora, o którym mowa w art. 15, wszystkie wprowadzane do obrotu opakowania jednostkowe wyrobów tytoniowych były opatrzone zabezpieczeniem odpornym na ingerencję, złożonym z widocznego i niewidocznego elementu. Zabezpieczenie drukuje się lub umieszcza w nieusuwalny, trwały sposób, w żaden sposób nie ukrywa się go ani nie zasłania, w tym znakami akcyzy lub oznaczeniami ceny lub innymi elementami wymaganymi prawem.

Państwa członkowskie, które wymagają stosowania znaków akcyzy lub krajowych znaków identyfikacyjnych używanych do celów fiskalnych, mogą zezwolić na ich wykorzystanie jako takich zabezpieczeń gwarancyjnych, pod warunkiem że znaki akcyzy lub krajowe znaki identyfikacyjne spełniają wszystkie techniczne normy i funkcje wymagane na mocy niniejszego artykułu.

2. Komisja w drodze aktów wykonawczych określa normy techniczne dotyczące zabezpieczenia oraz ich ewentualnej rotacji, a także dostosowuje je do postępu naukowego i technicznego oraz do zmian sytuacji rynkowej.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

3. Ustęp 1 stosuje się do papierosów i tytoniu do samodzielnego skręcania papierosów od dnia 20 maja 2019 r., a do wyrobów tytoniowych innych niż papierosy i tytoń do samodzielnego skręcania papierosów od dnia 20 maja 2024 r.

Rozdział III

Tytoń do stosowania doustnego, transgraniczna sprzedaż wyrobów tytoniowych na odległość i nowatorskie wyroby tytoniowe

Artykuł 17

Tytoń do stosowania doustnego

Państwa członkowskie zakazują wprowadzania do obrotu tytoniu do stosowania doustnego, bez uszczerbku dla postanowień art. 151 Aktu przystąpienia Austrii, Finlandii i Szwecji.

Artykuł 18

Transgraniczna sprzedaż wyrobów tytoniowych na odległość

1. Państwa członkowskie mogą zakazać transgranicznej sprzedaży wyrobów tytoniowych konsumentom na odległość. Państwa członkowskie współpracują w celu zapobiegania takiej sprzedaży. Punkty detaliczne zajmujące się transgraniczną sprzedażą wyrobów tytoniowych na odległość nie mogą dostarczać takich wyrobów konsumentom w państwach członkowskich, w których zakazano takiej sprzedaży. Państwa członkowskie, które nie zakazują takiej sprzedaży, wprowadzają wymóg, by punkty detaliczne, które zamierzają prowadzić transgraniczną sprzedaż na odległość konsumentom znajdującym się w Unii, podlegały rejestracji we właściwych organach w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba punktu detalicznego, oraz w państwie członkowskim, w którym znajdują się rzeczywisci lub potencjalni konsumenci. Punkty detaliczne, których siedziba znajduje się poza Unią, podlegają rejestracji we właściwych organach państwa członkowskiego, w którym znajdują się rzeczywisci lub potencjalni konsumenci. Wszystkie punkty detaliczne, które zamierzają prowadzić transgraniczną sprzedaż na odległość, przekazują właściwym organom co najmniej następujące informacje:

- a) nazwę punktu lub nazwę przedsiębiorstwa oraz stały adres miejsca prowadzenia działalności, z którego nastąpi dostawa wyrobów tytoniowych;
- b) termin rozpoczęcia działalności polegającej na oferowaniu wyrobów tytoniowych w ramach transgranicznej sprzedaży na odległość konsumentom w drodze usług społeczeństwa informacyjnego, w rozumieniu art. 1 pkt 2 dyrektywy 98/34/WE;
- c) adresy strony internetowej lub stron internetowych wykorzystywanych do tego celu oraz wszelkie stosowne informacje niezbędne do zidentyfikowania tych stron.

2. Właściwe organy państw członkowskich zapewniają konsumentom dostęp do wykazu wszystkich punktów detalicznych zarejestrowanych w tych organach. Udostępniając wykaz, państwa członkowskie zapewniają zgodność z zasadami i środkami zabezpieczającymi określonymi w dyrektywie 95/46/WE. Punkty detaliczne mogą rozpocząć wprowadzanie do obrotu wyrobów tytoniowych w drodze transgranicznej sprzedaży na odległość po otrzymaniu potwierdzenia ich rejestracji w odpowiednich właściwych organach.

3. Państwa członkowskie przeznaczenia wyrobu tytoniowego sprzedanego poprzez transgraniczną sprzedaż na odległość mogą wprowadzić wymóg, by punkt detaliczny wyznaczył osobę fizyczną odpowiedzialną za sprawdzanie, zanim wyroby tytoniowe dotrą do konsumentów, czy są one zgodne z przepisami krajowymi przyjętymi na podstawie niniejszej dyrektywy w państwie członkowskim przeznaczenia, o ile taka weryfikacja jest konieczna do zapewnienia zgodności z prawem i ułatwienia jego egzekwowania.

4. Punkty detaliczne prowadzące transgraniczną sprzedaż na odległość posiadają system sprawdzania wieku, który w momencie sprzedaży sprawdza, czy konsument nabywający wyrób spełnia wymogi dotyczące minimalnego wieku określone w przepisach krajowych państwa członkowskiego przeznaczenia. Punkt detaliczny lub wyznaczona, zgodnie z ust. 3, osoba fizyczna przekazuje właściwym organom tego państwa członkowskiego szczegółowe informacje na temat systemu sprawdzania wieku oraz opis jego działania.

5. Sklepy detaliczne przetwarzają dane osobowe konsumenta wyłącznie zgodnie z dyrektywą 95/46/WE, a dane te nie są ujawniane producentowi wyrobów tytoniowych, przedsiębiorstwom wchodzącym w skład tej samej grupy przedsiębiorstw ani żadnym innym stronom trzecim. Danych osobowych nie wykorzystuje się ani nie przekazuje do celów innych niż dana transakcja sprzedaży. Dotyczy to również sytuacji, w której punkt detaliczny należy do producenta wyrobów tytoniowych.

Artykuł 19

Zgłaszanie nowatorskich wyrobów tytoniowych

1. Państwa członkowskie wprowadzają wymóg, by producenci i importerzy nowatorskich wyrobów tytoniowych zgłaszali właściwym organom państw członkowskich wszystkie takie wyroby, które zamierzają wprowadzić do obrotu krajowego. Zgłoszenia dokonuje się w formie elektronicznej sześć miesięcy przed zamierzonym wprowadzeniem wyrobu do obrotu. Towarzyszy mu szczegółowy opis danego nowatorskiego wyrobu tytoniowego, jak również instrukcja jego użytkowania oraz informacje o składnikach i wydzielanych substancjach zgodnie z art. 5. Ponadto producenci i importerzy zgłaszający nowatorski wyrób tytoniowy przekazują właściwym organom:

- a) dostępne badania naukowe dotyczące toksyczności, właściwości uzależniających i atrakcyjności nowatorskiego wyrobu tytoniowego, w szczególności w odniesieniu do jego składników i wydzielanych substancji;
- b) dostępne analizy, ich streszczenia i badania rynku na temat preferencji różnych grup konsumentów, w tym młodych ludzi i aktualnych palaczy;
- c) inne dostępne i istotne informacje, w tym analizę stosunku ryzyka do korzyści związanych z wyrobem, analizę jego spodziewanych skutków w kontekście zaprzestania i rozpoczęcia spożycia tytoniu oraz przewidywań dotyczących sposobu postrzegania wyrobu przez konsumentów.

2. Państwa członkowskie wprowadzają wymóg, by producenci i importerzy nowatorskich wyrobów tytoniowych przekazywali ich właściwym organom wszelkie nowe lub zaktualizowane informacje dotyczące analiz, badań i inne informacje, o których mowa w ust. 1 lit. a)–c). Państwa członkowskie mają prawo nałożyć na producentów lub importerów nowatorskich wyrobów tytoniowych obowiązek przeprowadzania dodatkowych badań lub przekazywania dodatkowych informacji. Państwa członkowskie przekazują Komisji wszystkie informacje otrzymane na podstawie niniejszego artykułu.

3. Państwa członkowskie mają prawo wprowadzić system wymagający uzyskania zezwolenia na nowatorskie wyroby tytoniowe. Państwa członkowskie mogą pobierać od producentów i importerów opłaty o proporcjonalnej wysokości za takie zezwolenie.

4. Nowatorskie wyroby tytoniowe wprowadzane do obrotu spełniają wymogi niniejszej dyrektywy. Zastosowanie przepisów niniejszej dyrektywy do nowatorskich wyrobów tytoniowych zależy od tego, czy dany wyrób wchodzi w zakres definicji wyrobu tytoniowego bezdymnego czy definicji wyrobu tytoniowego tytoniu do palenia.

TYTUŁ III

PAPIEROSY ELEKTRONICZNE ORAZ WYROBY ZIOŁOWE DO PALENIA

Artykuł 20

Papierosy elektroniczne

1. Państwa członkowskie zapewniają, by papierosy elektroniczne i pojemniki zapasowe były wprowadzane do obrotu, jedynie jeżeli są zgodne z niniejszą dyrektywą i wszelkimi innymi stosownymi przepisami unijnymi.

Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych podlegających wymogowi uzyskania pozwolenia na mocy dyrektywy 2001/83/WE lub wymogom określonym w dyrektywie 93/42/EWG.

2. Producenci i importerzy papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych zgłaszają dany wyrób właściwym organom państw członkowskich o każdym takim wyrobie, jaki mają zamiar wprowadzić do obrotu. Powiadomienie to dokonywane jest w formie elektronicznej, sześć miesięcy przed planowaną datą wprowadzenia do obrotu. W przypadku papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych wprowadzonych do obrotu do dnia 20 maja 2016 r. przedmiotowe powiadomienie dokonywane jest w ciągu sześciu miesięcy od tej daty. W przypadku każdej istotnej modyfikacji wyrobu dokonuje się nowego powiadomienia.

W zależności od tego, czy dany wyrób to papieros elektroniczny czy pojemnik zapasowy, przedmiotowe zgłoszenie zawiera następujące informacje:

- a) nazwę i dane kontaktowe producenta, odpowiedzialnej osoby prawnej lub fizycznej na terytorium Unii oraz, w stosownych przypadkach, importera do Unii;
- b) wykaz wszystkich składników i substancji wydzielanych w wyniku korzystania z wyrobu, w podziale na marki i rodzaje, wraz z ich ilościami;
- c) dane toksykologiczne dotyczące składników i substancji wydzielanych w produkcji, w tym po podgrzaniu, ze szczególnym odniesieniem do wpływu ich wdychania na zdrowie konsumentów, uwzględniając m.in. ich działanie uzależniające;
- d) informacje na temat dawki nikotyny i jej absorpcji podczas spożywania wyrobu w normalnych lub racjonalnie przewidywalnych warunkach;
- e) opis komponentów wyrobu, w tym, w stosownych przypadkach, mechanizmu otwierania i ponownego napełniania papierosa elektronicznego lub pojemników zapasowych;
- f) opis procesu produkcji, w tym, czy jest to produkcja seryjna, i oświadczenie, że proces produkcji zapewnia zgodność z wymogami niniejszego artykułu;
- g) oświadczenie, że producent lub importer ponoszą pełną odpowiedzialność za jakość i bezpieczeństwo wyrobu wprowadzonego do obrotu i wykorzystywanego w normalnych lub racjonalnie przewidywalnych warunkach.

W przypadku gdy państwa członkowskie uznają, że przekazane informacje są niekompletne, mają one prawo zażądać uzupełnienia takich danych.

Państwa członkowskie mogą pobierać od producentów i importerów proporcjonalne opłaty za otrzymywanie, przechowywanie, przetwarzanie i analizę przekazanych im informacji.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) płyn zawierający nikotynę był wprowadzany do obrotu wyłącznie w specjalnie przeznaczonych do tego pojemnikach zapasowych, których pojemność nie przekracza 10 ml, a w przypadku papierosów elektronicznych jednorazowego użytku lub kartridżach jednorazowych pojemność kartridży jednorazowych lub zbiorniczków nie przekracza 2 ml;
- b) zawartość nikotyny w płynie nie przekraczała 20 mg/ml;
- c) płyn zawierający nikotynę nie zawierał dodatków wymienionych w art. 7 ust. 6;
- d) do produkcji płynu zawierającego nikotynę wykorzystywano jedynie składniki o wysokiej czystości, a substancje inne niż składniki, o których mowa w ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu, były obecne w płynie zawierającym nikotynę w śladowych ilościach, jeśli nie ma technicznych możliwości wyeliminowania takich śladowych ilości podczas produkcji;

- e) w płynach zawierających nikotynę, oprócz nikotyny, wykorzystywano jedynie składniki, które – w postaci podgrzanej lub niepodgrzanej – nie zagrażają ludzkiemu zdrowiu;
- f) papierosy elektroniczne dawkowały nikotynę w jednolity sposób w normalnych warunkach użytkowania;
- g) papierosy elektroniczne i pojemniki zapasowe były zabezpieczone przed dziećmi i miały zabezpieczenie uniemożliwiające ich przypadkowe otwarcie; papierosy elektroniczne i pojemniki zapasowe były zabezpieczone przed rozbiciem i przeciekaniem oraz posiadały mechanizm zapewniający ponowne napełnianie bez wycieków.

4. Państwa członkowskie zapewniają, by:

- a) do opakowania jednostkowego papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych dołączona była ulotka z instrukcją dotyczącą:

- (i) użytkowania i przechowywania wyrobu, obejmująca informacje o tym, że wyrób nie jest zalecany dla ludzi młodych i osób niepalących;
- (ii) informacji o przeciwwskazaniach;
- (iii) ostrzeżenia dla grup szczególnego ryzyka;
- (iv) możliwych niekorzystnych skutków;
- (v) właściwości uzależniających i toksyczności; oraz
- (vi) danych kontaktowych producenta lub importera i prawnej lub fizycznej osoby wyznaczonej do kontaktów na terytorium Unii;

- b) opakowania jednostkowe i opakowania zbiorcze papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych:

- (i) zawierały wykaz wszystkich składników wyrobu w porządku malejącym według masy, wskazanie zawartości nikotyny w wyrobie i jej ilości w przyjmowanej dawce, numer serii i ostrzeżenie dotyczące ochrony przed dziećmi;
- (ii) bez uszczerbku dla ppkt (i) niniejszej litery nie posiadały elementów lub cech, o których mowa w art. 13, z wyłączeniem art. 13 ust. 1 lit. a) i c) dotyczącego informacji o zawartości nikotyny i środków aromatyzujących; oraz
- (iii) przedstawiały jedno z następujących ostrzeżeń zdrowotnych:

„Wyrób zawiera nikotynę, która powoduje szybkie uzależnienie. Niezalecany dla osób niepalących.”

lub

„Wyrób zawiera nikotynę, która powoduje szybkie uzależnienie.”.

Państwa członkowskie ustalają, z którego z tych ostrzeżeń zdrowotnych skorzystać;

- c) ostrzeżenia zdrowotne były zgodne z wymaganiami określonymi w art. 12 ust. 2.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) przekazy handlowe, mające na celu promowanie papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych lub których bezpośrednim lub pośrednim skutkiem jest takie promowanie, były zabronione w ramach usług społeczeństwa informacyjnego, w prasie i innych wydawnictwach, z wyłączeniem wydawnictw przeznaczonych wyłącznie dla osób zajmujących się zawodowo handlem papierosami elektronicznymi lub pojemnikami zapasowymi i w przypadku wydawnictw drukowanych i publikowanych w państwach trzecich, które nie są zasadniczo skierowane na rynek unijny;
- b) przekazy handlowe w radio, mające na celu bezpośrednie lub pośrednie promowanie papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych były zabronione;

- c) zabronione były wszelkie formy publicznego lub prywatnego wsparcia programów radiowych, mającego na celu bezpośrednie lub pośrednie promowanie papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych;
- d) zabronione były wszelkie formy publicznego lub prywatnego wsparcia imprezy, działania lub osoby działającej w celu promowanie papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych lub których bezpośrednim lub pośrednim skutkiem jest ich promowanie i które obejmowałyby kilka państw członkowskich lub odbywałyby się w kilku państwach członkowskich lub wywierał jakiegokolwiek transgraniczne skutki;
- e) zabronione były audiowizualne przekazy handlowe, do których stosuje się dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/13/UE ⁽¹⁾ dotyczące papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych.

6. Art. 18 niniejszej dyrektywy ma zastosowanie do transgranicznej sprzedaży papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych.

7. Państwa członkowskie wprowadzają wymóg, by producenci i importerzy papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych przedkładali co roku właściwym organom:

- (i) wyczerpujące dane na temat wielkości sprzedaży, w podziale na marki i rodzaje wyrobu;
- (ii) informacje co do preferencji różnych grup konsumentów, w tym ludzi młodych, osób niepalących i głównych grup dotychczasowych użytkowników;
- (iii) informacje na temat kanałów sprzedaży wyrobów; oraz
- (iv) streszczenia wszelkich badań rynku przeprowadzonych w wyżej wymienionym zakresie, wraz z ich przekładem na język angielski.

Państwa członkowskie monitorują rozwój rynku papierosów elektronicznych, a także rynek pojemników zapasowych, w tym wszelkie dowody wskazujące, że stosowanie przedmiotowych wyrobów staje się drogą do uzależnienia od nikotyny, a ostatecznie do tradycyjnego spożycia tytoniu.

8. Państwa członkowskie zapewniają udostępnianie ogółowi społeczeństwa poprzez stronę internetową informacje otrzymane na podstawie ust. 2. Państwa członkowskie rozpowszechniając powyższe informacje, państwa członkowskie należyście uwzględniają potrzebę ochrony tajemnicy handlowej.

Państwa członkowskie, na wniosek, udostępniają Komisji i innym państwom członkowskim wszelkie informacje otrzymane na podstawie niniejszego artykułu. Państwa członkowskie i Komisja zapewniają zachowanie tajemnic handlowych i innych poufnych informacji zgodnie z zasadami poufności.

9. Państwa członkowskie wymagają, by producenci, importerzy i dystrybutorzy papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych ustanowili i utrzymywali system zbierania informacji o wszystkich podejrzanym i niepożądanych dla zdrowia ludzkiego działaniach tych wyrobów.

Jeśli którykolwiek ze wspomnianych podmiotów gospodarczych sądzi lub ma powody, żeby sądzić, że posiadane przez niego papierosy elektroniczne lub pojemniki zapasowe, które mają zostać wprowadzone do obrotu lub już znajdują się w obrocie, nie są bezpieczne lub nie są dobrej jakości lub w inny sposób są niezgodne z niniejszą dyrektywą, ten podmiot gospodarczy bezzwłocznie podejmuje działania naprawcze niezbędne do – zależnie od przypadku – dostosowania tego wyrobu do wymogów niniejszej dyrektywy, jego zwrotu lub wycofania go z rynku. W takich przypadkach podmiot gospodarczy jest również zobowiązany do bezzwłocznego powiadomienia organów nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których udostępniono wyrób lub w których zamierza go wprowadzić, z podaniem szczegółowych informacji, zwłaszcza o zagrożeniach dla zdrowia i bezpieczeństwa ludzkiego oraz o wszelkich podjętych działaniach naprawczych i o rezultatach tych działań.

Państwa członkowskie mogą również zażądać od podmiotu gospodarczego dodatkowych informacji, na przykład dotyczących aspektów bezpieczeństwa i jakości lub wszelkich działań niepożądanych papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych.

10. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie potencjalnych zagrożeń dla zdrowia publicznego związanych ze stosowaniem papierosów elektronicznych wielokrotnego napełniania do dnia 20 maja 2016 r., i w stosownych przypadkach również później.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/13/UE z dnia 10 marca 2010 r. w sprawie koordynacji niektórych przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących świadczenia audiowizualnych usług medialnych (dyrektywa o audiowizualnych usługach medialnych) (Dz.U. L 95 z 15.4.2010, s. 1).

11. W przypadku papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych spełniających wymogi niniejszego artykułu, gdzie właściwy organ stwierdzi lub ma uzasadnione powody do obaw, iż określone papierosy elektroniczne lub pojemniki zapasowe, bądź dany rodzaj papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych, może stanowić poważne zagrożenie dla ludzkiego zdrowia, organ ten może podjąć odpowiednie środki tymczasowe. Bezzwłocznie powiadamia on Komisję i właściwe organy innych państw członkowskich o podjętych środkach i przekazuje wszelkie dane uzupełniające. Komisja ustala bezzwłocznie po otrzymaniu tych informacji, czy podjęte środki tymczasowe są uzasadnione. Komisja informuje zainteresowane państwo członkowskie o wynikach swojej oceny, tak by mogło ono zapewnić odpowiednie działania następcze.

Jeśli w wyniku zastosowania pierwszego akapitu niniejszego ustępu wprowadzenie do obrotu określonych papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych, bądź danego rodzaju papierosów elektronicznych lub pojemników zapasowych zostało z należycie uzasadnionych powodów zakazane w co najmniej trzech państwach członkowskich, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 27 aktów delegowanych w celu rozszerzenia takiego zakazu na wszystkie państwa członkowskie, jeśli takie rozszerzenie są uzasadnione i proporcjonalne.

12. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu dostosowania treści ostrzeżenia zdrowotnego określonego w ust. 4 lit. b) niniejszego artykułu. Przy wprowadzaniu zmian do ostrzeżenia zdrowotnego Komisja zapewnia, by były one oparte na faktach.

13. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór zgłoszenia określony w ust. 2 i normy techniczne mechanizmu ponownego napełniania, określone w ust. 3 lit. g).

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 2.

Artykuł 21

Wyroby ziołowe do palenia

1. Na każdym opakowaniu jednostkowym i opakowaniu zbiorczym wyrobów ziołowych do palenia zamieszcza się następujące ostrzeżenie zdrowotne:

„Palenie tego produktu szkodzi Twojemu zdrowiu”.

2. Ostrzeżenie zdrowotne umieszcza się na przedniej i tylnej zewnętrznej płaszczyźnie opakowania jednostkowego i na opakowaniu zbiorczym.

3. Ostrzeżenie zdrowotne spełnia wymogi określone w art. 9 ust. 4. Zajmuje ono 30 % obszaru opakowania jednostkowego i opakowania zbiorczego. Proporcja ta wzrasta do 32 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują dwa języki urzędowe, oraz do 35 % w przypadku państw członkowskich, w których obowiązują więcej niż dwa języki urzędowe.

4. Opakowania jednostkowe i opakowania zbiorcze wyrobów ziołowych do palenia nie zawierają żadnych elementów lub cech określonych w art. 13 ust. 1 lit. a), b) i d), oraz nie podaje się na nich, że wyrób nie zawiera dodatków ani środków aromatyzujących.

Artykuł 22

Zgłaszanie składników wyrobów ziołowych do palenia

1. Państwa członkowskie wymagają od producentów i importerów wyrobów ziołowych do palenia przedkładania właściwym organom wykazu wszystkich składników, wraz z ich ilościami, używanych do produkcji takich wyrobów, w podziale na marki i rodzaje. Producenci lub importerzy powiadamiają również właściwe organy danego państwa członkowskiego w przypadku zmiany składu wyrobu, wpływającej na informacje przedkładane na podstawie niniejszego artykułu. Informacje wymagane na podstawie niniejszego artykułu przedkładane są przed wprowadzeniem do obrotu nowego lub zmodyfikowanego wyrobu ziołowego do palenia.

2. Państwa członkowskie zapewniają publikację informacji przedłożonych zgodnie z ust. 1 na stronie internetowej dostępnej dla ogółu społeczeństwa. Rozpowszechniając publicznie powyższe informacje, państwa członkowskie należycie uwzględniają potrzebę ochrony tajemnic handlowych. Podmioty gospodarcze dokładnie określają, które informacje uważają za tajemnicę handlową.

TYTUŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 23

Współpraca i egzekwowanie prawa

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby producenci i importerzy wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów w stosownych terminach przekazywali Komisji i właściwym organom państw członkowskich pełne i prawidłowe informacje wymagane na podstawie niniejszej dyrektywy. Obowiązek przekazywania wymaganych informacji spoczywa w pierwszym rzędzie na producencie, jeżeli ma on siedzibę w Unii. Obowiązek przekazywania wymaganych informacji spoczywa w pierwszym rzędzie na importerze, jeżeli producent ma siedzibę poza Unią, zaś importer ma siedzibę na jej terytorium. Obowiązek przekazywania wymaganych informacji spoczywa łącznie na producencie i importerze, jeżeli oba te podmioty mają siedzibę poza Unią.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby nie wprowadzano do obrotu wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów, które nie spełniają wymogów niniejszej dyrektywy, w tym aktów wykonawczych i delegowanych w niej ustanowionych. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyroby tytoniowe ani wyroby powiązane nie były wprowadzane do obrotu, jeśli nie dopełniono wobec nich obowiązków sprawozdawczych określonych w niniejszej dyrektywie.

3. Państwa członkowskie wprowadzają przepisy dotyczące sankcji, które są nakładane za naruszenie przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz wprowadzają wszystkie środki niezbędne do zapewnienia, aby sankcje te były egzekwowane. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Wszelkie sankcje finansowo-administracyjne, które mogą być nałożone za umyślne naruszenia, są ustalane tak, by równoważyły spodziewane korzyści gospodarcze, do jakich dążono, popełniając naruszenie.

4. Właściwe organy państw członkowskich współpracują ze sobą oraz z Komisją w celu zapewnienia właściwego stosowania i odpowiedniego egzekwowania niniejszej dyrektywy i przekazują sobie wszelkie informacje niezbędne do jej jednolitego stosowania.

Artykuł 24

Swobodny przepływ

1. Państwa członkowskie nie mogą – z uwagi na kwestie regulowane niniejszą dyrektywą, oraz z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 niniejszego artykułu – zakazać ani ograniczać wprowadzenia do obrotu wyrobów tytoniowych lub powiązanych wyrobów, które są zgodne z niniejszą dyrektywą.

2. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państwa członkowskiego do utrzymania lub wprowadzenia dodatkowych wymogów dotyczących standaryzacji opakowań wyrobów tytoniowych, mających zastosowanie do wszystkich wyrobów tytoniowych na jego rynku, gdy jest to uzasadnione z uwagi na zdrowie publiczne, uwzględniając wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego gwarantowany przez niniejszą dyrektywę. Środki te są jednak proporcjonalne i nie mogą stanowić środka arbitralnej dyskryminacji ani ukrytych ograniczeń w handlu między państwami członkowskimi. Środki te zgłasza się Komisji wraz z podaniem powodów ich utrzymania lub wprowadzenia.

3. Państwo członkowskie może również zakazać określonej kategorii wyrobów tytoniowych lub powiązanych wyrobów z uwagi na szczególną sytuację tego państwa członkowskiego i pod warunkiem, że przepisy te uzasadnione są potrzebą ochrony zdrowia ludzkiego, biorąc pod uwagę wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego gwarantowany przez niniejszą dyrektywę. Takie przepisy krajowe zgłasza się Komisji wraz z podaniem względów, dla których zostały wprowadzone. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania zgłoszenia na mocy niniejszego ustępu Komisja po sprawdzeniu zatwierdza lub odrzuca przepisy krajowe, biorąc pod uwagę wysoki poziom ochrony zdrowia gwarantowany przez niniejszą dyrektywę, czy przepisy te są uzasadnione, niezbędne i proporcjonalne do ich celu oraz czy nie stanowią one środka arbitralnej dyskryminacji lub ukrytego ograniczenia handlu między państwami członkowskimi. Jeżeli Komisja nie wyda decyzji w terminie sześciu miesięcy, uznaje się, że przepisy krajowe zostały zatwierdzone.

*Artykuł 25***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.
4. W przypadku niewydania opinii przez komitet Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 26***Właściwe organy**

Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy odpowiedzialne za wykonywanie i egzekwowanie obowiązków określonych w niniejszej dyrektywie w ciągu 3 miesięcy od dnia 20 maja 2016 r. Państwa członkowskie bezzwłocznie informują Komisję, jakie organy wyznaczyły. Komisja publikuje te informacje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 27***Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule..
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 3 ust. 2 i 4, art. 4 ust. 3 i 5, art. 7 ust. 5, 11 i 12, art. 9 ust. 5, art. 10 ust. 3, art. 11 ust. 6, art. 12 ust. 3, art. 15 ust. 12, art. 20 ust. 11 i 12, powierza się Komisji na okres 5 lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3 ust. 2 i 4, art. 4 ust. 3 i 5, art. 7 ust. 5, 11 i 12, art. 9 ust. 5, art. 10 ust. 3, art. 11 ust. 6, art. 12 ust. 3, art. 15 ust. 12, art. 20 ust. 11 i 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 3 ust. 2 i 4, art. 4 ust. 3 i 5, art. 7 ust. 5, 11 i 12, art. 9 ust. 5, art. 10 ust. 3, art. 11 ust. 6, art. 12 ust. 3, art. 15 ust. 12, art. 20 ust. 11 i 12, wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski lub Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 28

Sprawozdanie

1. Nie później niż pięć lat od dnia 20 maja 2016 r., a następnie gdy tylko zajdzie taka potrzeba, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy.

W pracach nad sprawozdaniem Komisja korzysta z pomocy naukowców i ekspertów technicznych w celu zebrania wszelkich niezbędnych informacji.

2. W sprawozdaniu Komisja wskazuje w szczególności te kwestie dyrektywy, które należy zmienić lub dostosować w świetle osiągnięć naukowo-technicznych, w tym w świetle uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym przepisów i norm dotyczących wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów. Komisja zwraca szczególną uwagę na:

- a) doświadczenia zebrane w zakresie wyglądu płaszczyzn opakowania nieuregulowanych w niniejszej dyrektywie, przy uwzględnieniu zmian w sytuacji krajowej, międzynarodowej, prawnej i gospodarczej oraz przy uwzględnieniu postępu naukowego;
- b) zmiany sytuacji rynkowej dotyczącej nowatorskich wyrobów tytoniowych, biorąc pod uwagę między innymi zgłoszenia otrzymane na podstawie art. 19;
- c) zmiany sytuacji rynkowej, które stanowią istotną zmianę okoliczności;
- d) wykonalność, korzyści i możliwe skutki europejskiego systemu regulacji składników wykorzystywanych w wyrobach tytoniowych, w tym sporządzenia, na poziomie unijnym, wykazu składników, które mogą być wykorzystywane lub obecne w wyrobach tytoniowych lub które mogą być dodawane do takich wyrobów – uwzględniając między innymi informacje gromadzone na mocy art. 5 i 6;
- e) zmiany sytuacji rynkowej w odniesieniu do papierosów o średnicy mniejszej niż 7,5 mm, a także na sposób postrzegania przez konsumentów ich szkodliwości i wprowadzającego w błąd charakteru takich papierosów;
- f) wykonalność, korzyści i możliwe skutki unijnej bazy danych zawierającej informacje – gromadzone na mocy art. 5 i 6 – na temat składników wyrobów tytoniowych i wydzielanych przez te wyroby substancji;
- g) zmiany sytuacji rynkowej dotyczącej papierosów elektronicznych i pojemników zapasowych, uwzględniając między innymi informacje zebrane na mocy art. 20, w tym na temat podejmowania konsumpcji takich wyrobów przez młodych ludzi i osoby niepalące, skutków takich wyrobów w kontekście działań na rzecz zaprzestania palenia, a także środków podejmowanych przez państwa członkowskie w zakresie aromatów;
- h) zmiany sytuacji rynkowej i preferencje konsumentów w odniesieniu do tytoniu do fajki wodnej, koncentrując się zwłaszcza na jego aromatach.

Państwa członkowskie udzielają Komisji pomocy i wszelkich dostępnych informacji potrzebnych do oceny sytuacji i sporządzenia sprawozdania.

3. W następstwie sprawozdania przygotowane zostaną wnioski dotyczące zmian w niniejszej dyrektywie, których wprowadzenie Komisja uznaje za niezbędne w celu dostosowania jej do zmian w dziedzinie wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów, w zakresie koniecznym do funkcjonowania rynku wewnętrznego, oraz w celu uwzględnienia wszelkich zmian wynikających z faktów udowodnionych naukowo oraz ze zmian uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym norm dotyczących wyrobów tytoniowych powiązanych wyrobów.

Artykuł 29

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 20 maja 2016 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te środki od dnia 20 maja 2016 r., bez uszczerbku dla art. 7 ust. 14, art. 10 ust. 1 lit. e), art. 15 ust. 13 i art. 16 ust. 3.

2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą odczytuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie.

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

Artykuł 30

Przepisy przejściowe

Państwa członkowskie mogą zezwolić, by następujące wyroby, które nie spełniają wymogów niniejszej dyrektywy, były wprowadzane do obrotu do dnia 20 maja 2017 r.:

- a) wyroby tytoniowe wyprodukowane lub dopuszczone do swobodnego obrotu oraz oznakowane zgodnie z dyrektywą 2001/37/WE przed dniem 20 maja 2016 r.;
- b) papierosy elektroniczne lub pojemniki zapasowe wyprodukowane lub dopuszczone do swobodnego obrotu przed dniem 20 listopada 2016 r.;
- c) wyroby ziołowe do palenia wyprodukowane lub dopuszczone do swobodnego obrotu przed dniem 20 maja 2016 r.

Artykuł 31

Uchylenie

Dyrektywa 2001/37/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2016 r., bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w zakresie terminów transpozycji tej dyrektywy do prawa krajowego.

Odniesienia do uchylonej dyrektywy interpretuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy i odczytuje się zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 32

Wejście w życie

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

Artykuł 33

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ OSTRZEŻEŃ TEKSTOWYCH**(określonych w art. 10 i art. 11 ust. 1)**

- 1) Palenie powoduje 90 % przypadków raka płuc
 - 2) Palenie powoduje raka jamy ustnej i gardła
 - 3) Palenie niszczy płuca
 - 4) Palenie jest przyczyną zawałów serca
 - 5) Palenie jest przyczyną udarów i niepełnosprawności
 - 6) Palenie jest przyczyną miażdżycy
 - 7) Palenie zwiększa ryzyko utraty wzroku
 - 8) Palenie niszczy zęby i dziąsła
 - 9) Paleniem możesz zabić swoje nienarodzone dziecko
 - 10) Dym szkodzi Twoim dzieciom, rodzinie i przyjaciołom
 - 11) Dzieci palaczy częściej zostają palaczami
 - 12) Rzuć palenie – masz dla kogo żyć
 - 13) Palenie zmniejsza płodność
 - 14) Palenie zwiększa ryzyko impotencji
-

ZAŁĄCZNIK II

BIBLIOTEKA OBRAZÓW

(O KTÓREJ MOWA W ART. 10 UST. 1)

[Biblioteka obrazów zostanie przygotowana przez Komisję zgodnie z art. 10 ust. 3 lit. b)]

ZAŁĄCZNIK III

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 2001/37/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 1	art. 1
art. 2	art. 2
art. 3 ust. 1	art. 3 ust. 1
art. 3 ust. 2 i 3	—
art. 4 ust. 1	art. 4 ust. 1
art. 4 ust. 2	art. 4 ust. 2
art. 4 ust. 3–5	—
art. 5 ust. 1	—
art. 5 ust. 2 lit. a)	art. 9 ust. 1
art. 5 ust. 2 lit. b)	art. 10 ust. 1 lit. a) i art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 1
art. 5 ust. 3	art. 10 ust. 1
art. 5 ust. 4	art. 12
art. 5 ust. 5 akapit pierwszy	art. 9 ust. 3 akapit piąty, art. 11 ust. 2 i 3, art. 12 ust. 2 lit. b)
art. 5 ust. 5 akapit drugi	art. 11 ust. 4
art. 5 ust. 6 lit. a)	art. 9 ust. 4 lit. a)
art. 5 ust. 6 lit. b)	—
art. 5 ust. 6 lit. c)	art. 9 ust. 4 lit. b)
art. 5 ust. 6 lit. d)	art. 8 ust. 6 i art. 11 ust. 5 akapit drugi
art. 5 ust. 6 lit. e)	art. 8 ust. 1
art. 5 ust. 7	art. 8 ust. 3 i 4
art. 5 ust. 8	—

Dyrektywa 2001/37/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 5 ust. 9 akapit pierwszy	art. 15 ust. 1 i 2
art. 5 ust. 9 akapit drugi	art. 15 ust. 11
art. 6 ust. 1 akapit pierwszy	art. 5 ust. 1 akapit pierwszy
art. 6 ust. 1 akapit drugi	art. 5 ust. 2 i 3
art. 6 ust. 1 akapit trzeci	—
art. 6 ust. 2	art. 5 ust. 4
art. 6 ust. 3 i 4	—
art. 7	art. 13 ust. 1 lit. b)
art. 8	art. 17
art. 9 ust. 1	art. 4 ust. 3
art. 9 ust. 2	art. 10 ust. 2 i 3 lit. a)
art. 9 ust. 3	art. 16 ust. 2
art. 10 ust. 1	art. 25 ust. 1
art. 10 ust. 2 i 3	art. 25 ust. 2
art. 11 akapit pierwszy i drugi	art. 28 ust. 1 akapit pierwszy i drugi
art. 11 akapit trzeci	art. 28 ust. 2 akapit pierwszy
art. 11 akapit czwarty	art. 28 ust. 3
art. 12	—
art. 13 ust. 1	art. 24 ust. 1
art. 13 ust. 2	art. 24 ust. 2
art. 13 ust. 3	
art. 14 ust. 1 akapit pierwszy	art. 29 ust. 1 akapit pierwszy

Dyrektywa 2001/37/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 14 ust. 1 akapit drugi	art. 29 ust. 2
art. 14 ust. 2 i 3	art. 30 lit. a)
art. 14 ust. 4	art. 29 ust. 3
art. 15	art. 31
art. 16	art. 32
art. 17	art. 33
załącznik I (Wykaz dodatkowych ostrzeżeń dotyczących zdrowia)	załącznik I (Wykaz ostrzeżeń tekstowych)
załącznik II (Terminy transpozycji i wprowadzenia w życie uchylonych dyrektyw)	—
załącznik III (Tabela korelacji)	załącznik III (Tabela korelacji)

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/42/UE**z dnia 3 kwietnia 2014 r.****w sprawie zabezpieczenia i konfiskaty narzędzi służących do popełnienia przestępstwa i korzyści pochodzących z przestępstwa w Unii Europejskiej**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 82 ust. 2 i art. 83 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Głównym motywem transgranicznej przestępczości zorganizowanej, w tym organizacji przestępczych typu mafijnego, jest uzyskiwanie korzyści finansowych. W związku z tym właściwe organy powinny dysponować środkami pozwalającymi na wykrywanie, zabezpieczanie i konfiskatę korzyści pochodzących z przestępstwa, jak i na zarządzanie tymi korzyściami. Skuteczne zapobieganie przestępczości zorganizowanej i zwalczanie jej powinno jednak polegać na neutralizacji korzyści pochodzących z przestępstwa i powinno zostać rozszerzone, w niektórych przypadkach, na wszelkie mienie pochodzące z działalności przestępczej.
- (2) Zorganizowane grupy przestępcze działają niezależnie od istnienia granic i coraz częściej uzyskują mienie w państwach członkowskich innych niż te, w których głównie działają, oraz w państwach trzecich. Coraz potrzebniejsza staje się skuteczna współpraca międzynarodowa w zakresie odzyskiwania mienia i wzajemnej pomocy prawnej.
- (3) Do najskuteczniejszych metod walki z przestępczością zorganizowaną należy wprowadzenie surowych konsekwencji prawnych popełniania takiego rodzaju przestępstw, jak również skuteczne wykrywanie oraz zabezpieczanie i konfiskata narzędzi służących do popełnienia przestępstwa i korzyści pochodzących z przestępstwa.
- (4) Mimo że danych statystycznych dotyczących tej kwestii jest niewiele, wydaje się, że kwoty odzyskiwane z korzyści pochodzących z przestępstw w Unii nie są wystarczające w porównaniu z szacunkową wysokością takich korzyści. Z przeprowadzonych analiz wynika, że mimo iż procedury konfiskaty są uregulowane przepisami unijnymi i krajowymi, to są one wykorzystywane w zbyt ograniczonym zakresie.
- (5) Przyjęcie minimalnych zasad doprowadzi do zbliżenia systemów zabezpieczania i konfiskaty mienia obowiązujących w państwach członkowskich, a tym samym zwiększy wzajemne zaufanie i ułatwi skuteczną współpracę transgraniczną.

⁽¹⁾ Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 128.

⁽²⁾ Dz.U. C 391 z 18.12.2012, s. 134.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 14 marca 2014 r.

- (6) W programie sztokholmskim oraz w konkluzjach Rady ds. Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych dotyczących konfiskaty i odzyskiwania mienia, które przyjęto w czerwcu 2010 r., podkreślono znaczenie bardziej skutecznej identyfikacji, konfiskaty i ponownego wykorzystywania mienia pochodzącego z przestępstwa.
- (7) Obecne unijne ramy prawne dotyczące zabezpieczania, zajmowania i konfiskaty mienia obejmują wspólne działanie 98/699/WSiSW ⁽¹⁾ oraz następujące decyzje: decyzja ramowa Rady 2001/500/WSiSW ⁽²⁾, decyzja ramowa Rady 2003/577/WSiSW ⁽³⁾, decyzja ramowa Rady 2005/212/WSiSW ⁽⁴⁾ i decyzja ramowa Rady 2006/783/WSiSW ⁽⁵⁾.
- (8) Ze sprawozdań Komisji dotyczących wykonania decyzji ramowych 2003/577/WSiSW, 2005/212/WSiSW i 2006/783/WSiSW wynika, że istniejące systemy służące konfiskacie rozszerzonej oraz wzajemnemu uznawaniu nakazów zabezpieczenia i nakazów konfiskaty nie są w pełni skuteczne. Konfiskata jest utrudniona z powodu różnic w prawie poszczególnych państw członkowskich.
- (9) Celem niniejszej dyrektywy jest zmiana i rozszerzenie zakresu decyzji ramowych 2001/500/WSiSW i 2005/212/WSiSW. Te decyzje ramowe powinny zostać częściowo zastąpione w odniesieniu do państw członkowskich związanych niniejszą dyrektywą.
- (10) Państwa członkowskie zachowują swobodę w wyborze sądu właściwego do prowadzenia postępowań dotyczących konfiskaty związanych ze sprawą karną.
- (11) Konieczne jest doprecyzowanie istniejącego pojęcia korzyści z przestępstwa, tak aby objęło ono bezpośrednie korzyści z działalności przestępczej i wszystkie korzyści pośrednie, w tym uzyskane poprzez ponowne zainwestowanie lub przekształcanie korzyści bezpośrednich. Korzyści mogą zatem obejmować wszelkie mienie, w tym mienie, które zostało przekształcone lub zamienione – w całości lub w części – w inne mienie, oraz mienie, które zostało połączone z mieniem uzyskanym z legalnych źródeł – do wysokości szacowanej wartości włączonych do niego korzyści. Korzyści z przestępstwa mogą też obejmować dochody lub inne wpływy wynikające z korzyści z przestępstwa lub z mienia będącego wynikiem takiego przekształcenia, zamiany lub połączenia.
- (12) Niniejsza dyrektywa wprowadza szeroką definicję mienia, które może zostać poddane zabezpieczeniu i konfiskacie. Definicja ta obejmuje dokumenty lub instrumenty prawne potwierdzające prawo do takiego mienia lub prawo z nim związane. Do takich dokumentów lub instrumentów zaliczyć można na przykład instrumenty finansowe lub dokumenty, które mogą stanowić podstawę roszczeń wierzycieli i które z reguły znajdują się w posiadaniu osób objętych stosownym postępowaniem. Niniejsza dyrektywa nie narusza istniejących krajowych procedur dotyczących zachowywania dokumentów prawnych lub instrumentów potwierdzających prawo do mienia lub prawo z nim związane, ponieważ procedury te są stosowane przez właściwe organy krajowe lub organy publiczne zgodnie z prawem krajowym.
- (13) Zabezpieczenie i konfiskata w rozumieniu niniejszej dyrektywy są niezależnymi pojęciami, co nie powinno uniemożliwić państwom członkowskim wykonywania przepisów niniejszej dyrektywy przy wykorzystaniu instrumentów, które zgodnie z prawem krajowym zostałyby uznane za kary lub środki innego rodzaju.

⁽¹⁾ Wspólne działanie 98/699/WSiSW z dnia 3 grudnia 1998 r. przyjęte przez Radę na podstawie art. K.3 Traktatu o Unii Europejskiej, w sprawie prania brudnych pieniędzy, identyfikacji, wykrywania, zamrażania, zajmowania i konfiskaty narzędzi oraz zysków pochodzących z przestępstwa (Dz.U. L 333 z 9.12.1998, s. 1).

⁽²⁾ Decyzja ramowa Rady 2001/500/WSiSW z dnia 26 czerwca 2001 r. w sprawie prania brudnych pieniędzy oraz identyfikacji, wykrywania, zamrożenia, zajęcia i konfiskaty narzędzi oraz zysków pochodzących z przestępstwa (Dz.U. L 182 z 5.7.2001, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja ramowa Rady 2003/577/WSiSW z dnia 22 lipca 2003 r. w sprawie wykonania w Unii Europejskiej postanowień o zabezpieczeniu mienia i środków dowodowych (Dz.U. L 196 z 2.8.2003, s. 45).

⁽⁴⁾ Decyzja ramowa Rady 2005/212/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie konfiskaty korzyści, narzędzi i mienia pochodzących z przestępstwa (Dz.U. L 68 z 15.3.2005, s. 49).

⁽⁵⁾ Decyzja ramowa Rady 2006/783/WSiSW z dnia 6 października 2006 r. w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do nakazów konfiskaty (Dz.U. L 328, 24.11.2006, p. 59).

- (14) Przy konfiskacie narzędzi służących do popełnienia przestępstwa i korzyści pochodzących z przestępstwa na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego oraz przy konfiskacie mienia stanowiącego równowartość takich narzędzi oraz korzyści powinno być stosowane szerokie rozumienie przestępstw objętych niniejszą dyrektywą. Decyzja ramowa 2001/500/WSiSW nałożyła na państwa członkowskie obowiązek umożliwienia konfiskaty narzędzi służących do popełnienia przestępstwa i korzyści pochodzących z przestępstwa w następstwie prawomocnego wyroku skazującego oraz obowiązek umożliwienia konfiskaty mienia stanowiącego równowartość takich narzędzi oraz korzyści. W odniesieniu do przestępstw nieobjętych niniejszą dyrektywą takie obowiązki należy utrzymać, a pojęcie korzyści – zgodnie z definicją zawartą w niniejszej dyrektywie – należy interpretować w podobny sposób. W stosownych przypadkach i zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskie mogą zdefiniować konfiskatę mienia o równej wartości jako uzupełniającą lub zastępczą względem konfiskaty bezpośredniej.
- (15) Należy wprowadzić możliwość konfiskowania narzędzi służących do popełnienia przestępstwa i korzyści pochodzących z przestępstwa lub mienia, którego wartość odpowiada wartości takich narzędzi lub korzyści, pod warunkiem że w odniesieniu do danego przestępstwa wydany zostanie prawomocny wyrok skazujący. Taki prawomocny wyrok skazujący może również zostać wydany w wyniku postępowania zaocznego. Jeżeli konfiskata nie jest możliwa na podstawie prawomocnego wyroku skazującego, w określonych okolicznościach powinno nadal być możliwe skonfiskowanie narzędzi i korzyści, przynajmniej w przypadku choroby lub ucieczki podejrzanego lub oskarżonego. Jednakże w odniesieniu do przypadków choroby oraz ucieczki możliwość przeprowadzenia w państwach członkowskich postępowania zaocznego byłaby wystarczająca dla spełnienia tego obowiązku. W przypadku ucieczki podejrzanego lub oskarżonego państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie uzasadnione działania i mogą wprowadzić obowiązek wezwania danej osoby w związku z postępowaniem w sprawie konfiskaty lub obowiązek powiadomienia jej o takim postępowaniu.
- (16) Na użytek niniejszej dyrektywy za chorobę należy uznać przedłużającą się niezdolność podejrzanego lub oskarżonego do uczestniczenia w postępowaniu karnym, w wyniku czego postępowanie to nie może się dalej toczyć w normalnych warunkach. Podejrzani lub oskarżeni mogą zostać wezwani do przedstawienia dowodu choroby, którym może być na przykład zaświadczenie lekarskie, a sąd powinien mieć możliwość odmowy uznania takiego dowodu, jeżeli uzna go za niewystarczający. Nie powinno to mieć wpływu na prawo danej osoby do bycia reprezentowaną w postępowaniu przez pełnomocnika.
- (17) Przy wykonywaniu niniejszej dyrektywy w odniesieniu do konfiskaty mienia, którego wartość odpowiada wartości narzędzi, jej odpowiednie przepisy mogłyby mieć zastosowanie, jeżeli w związku ze szczególnymi okolicznościami rozpatrywanej sprawy środek w postaci takiej konfiskaty jest proporcjonalny, mając na uwadze w szczególności wartość danych narzędzi. Państwa członkowskie mogą również uwzględnić, czy i w jakim zakresie skazany ponosi odpowiedzialność za niemożność konfiskaty narzędzi.
- (18) Wykonując niniejszą dyrektywę, państwa członkowskie mogą postanowić, że w wyjątkowych okolicznościach należy odstąpić od zarządzania konfiskaty, w przypadku gdyby zgodnie z prawem krajowym stanowiła ona nadmierne obciążenie dla osoby, której dotyczy, na podstawie okoliczności danej sprawy, które powinny odgrywać decydującą rolę. Państwa członkowskie powinny korzystać z tej możliwości w bardzo ograniczonym zakresie i powinny mieć możliwość dopuszczenia odstąpienia od orzeczenia konfiskaty wyłącznie w przypadkach, w których konfiskata prowadziłaby do postawienia osoby, której dotyczy, w sytuacji w bardzo dużym stopniu utrudniającej jej przeżycie.
- (19) Grupy przestępcze angażują się w różnorodną działalność przestępczą. Aby zapewnić skuteczne zwalczanie przestępczości zorganizowanej, w niektórych sytuacjach właściwe może być dokonanie w następstwie wyroku skazującego konfiskaty nie tylko mienia powiązanego z danym przestępstwem, lecz także dodatkowego mienia, jeżeli sąd ustali, że stanowi ono korzyść z innych przestępstw. Takie podejście nazywa się „konfiskatą rozszerzoną”. W decyzji ramowej 2005/212/WSiSW przewidziano trzy różne zestawy minimalnych wymogów, spośród których państwa członkowskie mogą wybrać w celu zastosowania konfiskaty rozszerzonej. W rezultacie podczas transpozycji tej decyzji ramowej państwa członkowskie wybrały różne warianty, co doprowadziło do rozbieżnych koncepcji konfiskaty rozszerzonej w krajowych systemach jurysdykcji. Rozbieżności te utrudniają współpracę transgraniczną w odniesieniu do przypadków konfiskaty. Dlatego też konieczne jest dalsze ujednolicenie przepisów dotyczących konfiskaty rozszerzonej poprzez określenie jednego minimalnego standardu.
- (20) Przy ustalaniu, czy z danym przestępstwem mogą być związane korzyści majątkowe, państwa członkowskie mogą brać pod uwagę sposób działania, na przykład to, czy warunkiem uznania danego czynu za przestępstwo jest jego popełnienie w ramach przestępczości zorganizowanej lub z zamiarem uzyskiwania stałych dochodów z przestępstw. Nie powinno to jednak co do zasady naruszać możliwości konfiskaty rozszerzonej.

- (21) Konfiskata rozszerzona powinna być możliwa, jeżeli sąd jest przekonany, że dane mienie pochodzi z działalności przestępczej. Nie oznacza to konieczności ustalenia, że dane mienie pochodzi z działalności przestępczej. Państwa członkowskie mogą przewidzieć, że wystarczające może być na przykład stwierdzenie przez sąd, w oparciu o ocenę prawdopodobieństwa, lub w racjonalny sposób założyć, że znacznie bardziej prawdopodobne jest, że dane mienie uzyskano z działalności przestępczej niż z działalności innego rodzaju. W tym kontekście sąd musi rozważyć szczególne okoliczności sprawy, w tym fakty i dostępne dowody, w oparciu o które można wydać decyzję o konfiskacie rozszerzonej. Nieproporcjonalność mienia danej osoby do jej legalnych dochodów może stanowić jedną z okoliczności stanowiących podstawę stwierdzenia przez sąd, iż mienie to pochodzi z działalności przestępczej. Państwa członkowskie mogą również wprowadzić wymóg określonego przedziału czasowego, w trakcie którego mienie można uznać za pochodzące z działalności przestępczej.
- (22) Niniejsza dyrektywa określa zasady minimalne. Nie uniemożliwia państwom członkowskim wprowadzenia szerszych uprawnień w ich prawie krajowym, na przykład w odniesieniu do ich zasad dotyczących dowodów.
- (23) Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do przestępstw, które objęte są zakresem stosowania wymienionych w niej aktów prawnych. W ramach zakresu stosowania tych aktów prawnych państwa członkowskie powinny stosować rozszerzoną konfiskatę przynajmniej w odniesieniu do niektórych przestępstw określonych w niniejszej dyrektywie.
- (24) Powszechną i coraz częściej stosowaną praktyką służącą uniknięciu konfiskaty jest przekazywanie mienia przez podejrzanego lub oskarżonego świadomej tego osobie trzeciej. Obowiązujące unijne ramy prawne nie zawierają wiążących przepisów dotyczących konfiskaty mienia przekazanego osobom trzecim. W związku z tym coraz bardziej konieczne staje się umożliwienie konfiskaty mienia przekazanego osobom trzecim lub nabytego przez te osoby. Nabycie przez osobę trzecią odnosi się na przykład do sytuacji, w których osoba trzecia nabyła mienie – bezpośrednio lub pośrednio, na przykład przez pośrednika – od podejrzanego lub oskarżonego, w tym w przypadku sprawstwa polecającego lub kierowniczego lub popełnienia przestępstwa na rzecz podejrzanego lub oskarżonego, oraz jeżeli oskarżony nie posiada mienia, które można skonfiskować. Konfiskata taka powinna być możliwa przynajmniej w przypadkach, w których osoby trzecie wiedziały lub powinny były wiedzieć – na podstawie konkretnych faktów i okoliczności, takich jak przekazanie nieodpłatne lub przekazanie w zamian za kwotę o wiele niższą niż wartość rynkowa danego mienia – że celem przekazania lub nabycia mienia było uniknięcie konfiskaty. Przepisy dotyczące konfiskaty w stosunku do osób trzecich powinny dotyczyć zarówno osób fizycznych, jak i osób prawnych. W żadnym przypadku nie powinny być naruszane prawa osób trzecich działających w dobrej wierze.
- (25) W stosownych przypadkach i zgodnie z prawem krajowym państwa członkowskie mogą zdefiniować konfiskatę w stosunku do osób trzecich jako uzupełniającą lub zastępczą względem konfiskaty bezpośredniej.
- (26) Konfiskata prowadzi do ostatecznego pozbawienia mienia. Warunkiem wstępnym konfiskaty i ważnym elementem wykonania nakazu konfiskaty może być zajęcie mienia. Mienie jest zabezpieczane poprzez jego zajęcie. Aby zapobiec wyzbywaniu się mienia przed wydaniem nakazu zabezpieczenia, należy przyznać właściwym organom w państwach członkowskich uprawnienia do podjęcia natychmiastowego działania w celu zabezpieczenia tego mienia.
- (27) Ponieważ mienie jest często zajmowane do celów konfiskaty, zabezpieczenie i konfiskata są ze sobą ściśle powiązane. W niektórych systemach prawnych zabezpieczenie do celów konfiskaty jest uznawane za odrębny środek proceduralny o tymczasowym charakterze, poprzedzający ewentualny nakaz konfiskaty. Bez uszczerbku dla różnych krajowych systemów prawnych i decyzji ramowej 2003/577/WSiSW niniejsza dyrektywa powinna doprowadzić do zbliżenia niektórych aspektów krajowych systemów zabezpieczania mienia do celów konfiskaty.
- (28) Zabezpieczenie mienia nie narusza możliwości uznania danej rzeczy za dowód w trakcie postępowania, pod warunkiem że zostanie ona następnie udostępniona w celu skutecznego wykonania nakazu konfiskaty.

- (29) Mienie może zostać zabezpieczone w związku z postępowaniem karnym również w celu ewentualnej późniejszej restytucji lub w celu zapewnienia środków na pokrycie szkody powstałej w wyniku przestępstwa.
- (30) Podejrzani lub oskarżeni często ukrywają mienie przez cały okres trwania postępowania karnego. W rezultacie nie można wykonać nakazów konfiskaty, a osoby, których nakaz ten dotyczy, mogą nadal korzystać ze swojego mienia po odbyciu kary. Konieczne jest zatem umożliwienie określenia dokładnego zakresu mienia, które ma zostać poddane konfiskacie nawet po wydaniu prawomocnego wyroku skazującego, w celu umożliwienia pełnego wykonania nakazów konfiskaty w sytuacji, gdy na początkowym etapie postępowania nie wykryto żadnego mienia lub wykryte mienie nie było wystarczające, a nakaz konfiskaty pozostaje niewykonany.
- (31) Mając na uwadze ograniczenie prawa własności wynikające z nakazów zabezpieczenia, takie tymczasowe środki należy utrzymywać nie dłużej niż jest to konieczne do zapewnienia dostępności mienia na wypadek ewentualnej późniejszej konfiskaty. Może to wymagać kontroli sądowej, która powinna zagwarantować, że cel tych środków, jakim jest zapobieżenie wyzbywaniu się mienia, nadal pozostaje aktualny.
- (32) Mieniem zabezpieczonym do celów przeprowadzenia ewentualnej późniejszej konfiskaty należy odpowiednio zarządzać, tak aby nie doprowadzić do utraty jego wartości ekonomicznej. W celu zminimalizowania takich strat państwa członkowskie powinny podjąć konieczne środki, w tym środki obejmujące możliwość sprzedaży lub przekazania mienia. W celu skutecznego zarządzania zabezpieczonym mieniem przed konfiskatą oraz zachowania jego wartości podczas oczekiwania na decyzję sądu państwa członkowskie powinny podjąć stosowne środki, na przykład ustanowienie krajowych scentralizowanych urzędów ds. zarządzania mieniem, grupy wyspecjalizowanych urzędów lub równoważnych mechanizmów.
- (33) Niniejsza dyrektywa wywiera znaczący wpływ na prawa przysługujące nie tylko podejrzanym lub oskarżonym, lecz także osobom trzecim nieobjętym postępowaniem karnym. W związku z tym, aby zagwarantować przestrzeganie praw podstawowych tych osób podczas wykonywania niniejszej dyrektywy, konieczne jest ustanowienie szczególnych środków zabezpieczających oraz środków zaskarżenia. Obejmują one prawo do bycia wysłuchanym przysługujące osobom trzecim, które twierdzą, że są właścicielem danego mienia lub że przysługują im inne prawa rzeczowe („ius in re”), takie jak prawo użytkowania. Po wykonaniu nakazu zabezpieczenia należy o jego wydaniu możliwie jak najszybciej powiadomić osobę, której nakaz ten dotyczy. Właściwe organy mogą jednak opóźnić powiadomienie osoby, której dotyczy nakaz zabezpieczenia, o takim nakazie, jeśli wymaga tego interes prowadzonego dochodzenia.
- (34) Celem powiadomienia o nakazie zabezpieczenia mienia jest, między innymi, umożliwienie zaskarżenia go. W powiadomieniu o takim nakazie należy zatem wskazać, przynajmniej pokrótce, podstawę lub podstawy jego wydania, przy czym wskazanie takie może być bardzo zwięzłe.
- (35) Państwa członkowskie powinny rozważyć zasadność podjęcia środków, które umożliwią wykorzystanie skonfiskowanego mienia w interesie publicznym lub do celów społecznych. Środki takie mogłyby między innymi obejmować przeznaczanie mienia na rzecz inicjatyw z zakresu egzekwowania prawa i zapobiegania przestępczości, a także na rzecz innych inicjatyw interesu publicznego i użyteczności społecznej. Ten obowiązek rozważenia zasadności podjęcia takich środków oznacza nałożenie na państwa członkowskie obowiązku proceduralnego, takiego jak przeprowadzanie analiz prawnych lub omawianie zalet i wad wprowadzenia środków. Zarządzając zabezpieczonym mieniem i podejmując środki dotyczące wykorzystania skonfiskowanego mienia, państwa członkowskie powinny podjąć odpowiednie działania w celu zapobieżenia infiltracji przez środowisko przestępcze lub innej nielegalnej infiltracji.
- (36) Niewiele jest wiarygodnych źródeł danych dotyczących zabezpieczenia i konfiskaty korzyści pochodzących z przestępstwa. Do przeprowadzenia oceny niniejszej dyrektywy konieczne jest zebranie minimalnego zestawu stosownych porównywalnych danych statystycznych dotyczących zabezpieczania i konfiskaty mienia, wykrywania mienia, działań sądowych oraz rozporządzania mieniem.

- (37) Państwa członkowskie powinny starać się gromadzić na szczeblu centralnym dane potrzebne do niektórych statystyk, by móc następnie przesyłać je Komisji. Oznacza to, że państwa członkowskie powinny podejmować uzasadnione starania w celu gromadzenia takich danych. Nie oznacza to jednak, że państwa członkowskie mają obowiązek rzeczywistego zgromadzenia danych, jeżeli wiązałoby się to z nieproporcjonalnym obciążeniem administracyjnym lub z koniecznością poniesienia przez dane państwo członkowskie wysokich kosztów.
- (38) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „Kartą”) i w Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (zwaną dalej „EKPCz”), zgodnie z wykładnią zawartą w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Praw Człowieka. Niniejsza dyrektywa powinna być wykonywana zgodnie z tymi prawami i zasadami. Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać przepisów prawa krajowego odnoszących się do pomocy prawnej i nie nakłada żadnych obowiązków na istniejące w państwach członkowskich systemy pomocy prawnej, które należy stosować zgodnie z Kartą i EKPCz.
- (39) Należy opracować szczegółowe środki zabezpieczające w celu zapewnienia, by co do zasady nakazy konfiskaty były uzasadniane, chyba że w uproszczonym postępowaniu karnym dotyczącym spraw niewielkiej wagi osoba, której taki nakaz dotyczy, zrezygnowała ze swojego prawa do otrzymania uzasadnienia.
- (40) Przy wykonywaniu niniejszej dyrektywy, należy uwzględnić przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/64/UE ⁽¹⁾, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/13/UE ⁽²⁾ oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/48/UE ⁽³⁾ dotyczących praw w postępowaniu karnym.
- (41) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ułatwienie konfiskaty mienia w sprawach karnych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (42) Zgodnie z art. 3 i art. 4a ust. 1 Protokołu (nr 21) w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii w odniesieniu do przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, załączonego do TUE i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), Irlandia powiadomiła o zamiarze uczestniczenia w przyjęciu i stosowaniu niniejszej dyrektywy. Zgodnie z tym protokołem Irlandia jest związana niniejszą dyrektywą wyłącznie w odniesieniu do przestępstw objętych aktami prawnymi, którymi jest związana.
- (43) Zgodnie z art. 1 i 2 oraz art. 4a ust. 1 Protokołu (nr 21) w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii w odniesieniu do przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, załączonego do TUE i do TFUE, bez uszczerbku dla art. 4 tego protokołu, Zjednoczone Królestwo nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej dyrektywy, nie jest nią związane ani jej nie stosuje. Z zastrzeżeniem możliwości włączenia się Zjednoczonego Królestwa na mocy art. 4 tego protokołu, Zjednoczone Królestwo jest związane niniejszą dyrektywą wyłącznie w odniesieniu do przestępstw objętych aktami prawnymi, którymi jest związane.
- (44) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu (nr 22) w sprawie stanowiska Danii, załączonego do TUE i do TFUE, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej dyrektywy, nie jest nią związana ani jej nie stosuje,

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/64/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie prawa do tłumaczenia ustnego i tłumaczenia pisemnego w postępowaniu karnym (Dz.U. L 280 z 26.10.2010, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/13/UE z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie prawa do informacji w postępowaniu karnym (Dz.U. L 142 z 1.6.2012, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/48/UE z dnia 22 października 2013 r. w sprawie prawa dostępu do adwokata w postępowaniu karnym i w postępowaniu dotyczącym europejskiego nakazu aresztowania oraz w sprawie prawa do poinformowania osoby trzeciej o pozbawieniu wolności i prawa do porozumiewania się z osobami trzecimi i organami konsularnymi w czasie pozbawienia wolności (Dz.U. L 294 z 6.11.2013, s. 1).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsza dyrektywa określa minimalne zasady dotyczące zabezpieczania mienia w celu ewentualnej późniejszej konfiskaty oraz zasady dotyczące konfiskaty mienia w sprawach karnych.
2. Niniejsza dyrektywa nie narusza procedur, które państwa członkowskie mogą stosować w celu konfiskaty tego mienia.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „korzyści” oznaczają wszelkie korzyści majątkowe pochodzące, bezpośrednio lub pośrednio, z przestępstwa; mogą one przybierać dowolną formę mienia i obejmują wszelkie korzyści wynikające z ponownego zainwestowania lub przekształcania korzyści bezpośrednich oraz wszelkie wpływy mające wartość;
- 2) „mienie” oznacza mienie każdego rodzaju, materialne lub niematerialne, ruchome lub nieruchome, oraz dokumenty lub instrumenty prawne potwierdzające prawo do takiego mienia lub prawo z nim związane;
- 3) „narzędzia” oznaczają każde mienie użyte lub które ma zostać użyte w jakikolwiek sposób, w całości lub w części, do popełnienia przestępstwa lub przestępstw;
- 4) „konfiskata” oznacza ostateczne pozbawienie mienia orzeczone przez sąd w związku z przestępstwem;
- 5) „zabezpieczenie” oznacza tymczasowy zakaz przekazywania, niszczenia, przetwarzania, przemieszczania mienia lub rozporządzania nim lub tymczasowe przejęcie pieczy lub kontroli nad mieniem;
- 6) „przestępstwo” oznacza przestępstwo objęte jednym z aktów prawnych wymienionych w art. 3.

Artykuł 3

Zakres stosowania

Niniejszą dyrektywę stosuje się do przestępstw objętych następującymi aktami prawnymi:

- a) Konwencja, sporządzona na podstawie artykułu K.3 ust. 2 lit. c) Traktatu o Unii Europejskiej, w sprawie zwalczania korupcji urzędników Wspólnot Europejskich i urzędników państw członkowskich Unii Europejskiej⁽¹⁾ (zwana dalej „Konwencją w sprawie zwalczania korupcji urzędników”);
- b) decyzja ramowa Rady 2000/383/WSiSW z dnia 29 maja 2000 r. w sprawie zwiększenia ochrony poprzez sankcje karne i inne sankcje za fałszowanie w związku z wprowadzeniem euro⁽²⁾;
- c) decyzja ramowa Rady 2001/413/WSiSW z dnia 28 maja 2001 r. w sprawie zwalczania fałszowania i oszustw związanych z bezgotówkowymi środkami płatniczymi⁽³⁾;

⁽¹⁾ Dz.U. C 195 z 25.6.1997, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 140 z 14.6.2000, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 149 z 2.6.2001, s. 1.

- d) decyzja ramowa Rady 2001/500/WSiSW z dnia 26 czerwca 2001 r. w sprawie prania brudnych pieniędzy oraz identyfikacji, wykrywania, zamrożenia, zajęcia i konfiskaty narzędzi oraz dochodów pochodzących z przestępstwa ⁽¹⁾;
- e) decyzja ramowa Rady 2002/475/WSiSW z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie zwalczania terroryzmu ⁽²⁾;
- f) decyzja ramowa Rady 2003/568/WSiSW z dnia 22 lipca 2003 r. w sprawie zwalczania korupcji w sektorze prywatnym ⁽³⁾;
- g) decyzja ramowa Rady 2004/757/WSiSW z dnia 25 października 2004 r. ustanawiająca minimalne przepisy określające znamiona przestępstw i kar w dziedzinie nielegalnego handlu narkotykami ⁽⁴⁾;
- h) decyzja ramowa Rady 2008/841/WSiSW z dnia 24 października 2008 r. w sprawie zwalczania przestępczości zorganizowanej ⁽⁵⁾;
- i) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/36/UE z dnia 5 kwietnia 2011 r. w sprawie zapobiegania handlowi ludźmi i zwalczania tego procederu oraz ochrony ofiar, zastępująca decyzję ramową Rady 2002/629/WSiSW ⁽⁶⁾;
- j) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/93/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie zwalczania niegodziwego traktowania w celach seksualnych i wykorzystywania seksualnego dzieci oraz pornografii dziecięcej, zastępująca decyzję ramową Rady 2004/68/WSiSW ⁽⁷⁾;
- k) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/40/UE z dnia 12 sierpnia 2013 r. dotycząca ataków na systemy informatyczne i zastępująca decyzję ramową Rady 2005/222/WSiSW ⁽⁸⁾,

a także innymi aktami prawnymi, o ile stanowią one wyrażnie, że niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do przestępstw w nich wymienionych.

Artykuł 4

Konfiskata

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia konfiskaty, w całości lub w części, narzędzi i korzyści lub mienia, którego wartość odpowiada takim narzędziom lub korzyściom, w przypadku wydania prawomocnego wyroku skazującego za przestępstwo, przy czym może być to również wyrok wydany w wyniku postępowania zaocznego.
2. Jeżeli nie jest możliwe przeprowadzenie konfiskaty na podstawie ust. 1, przynajmniej w sytuacji, gdy niemożność ta wynika z choroby lub ucieczki podejrzanego lub oskarżonego, państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia konfiskaty narzędzi i korzyści w przypadkach gdy wszczęte zostało postępowanie karne w odniesieniu do przestępstwa, które może być źródłem – w sposób bezpośredni lub pośredni – korzyści majątkowych, i takie postępowanie mogło doprowadzić do wydania wyroku skazującego, gdyby podejrzany lub oskarżony był w stanie stanąć przed sądem.

Artykuł 5

Konfiskata rozszerzona

1. Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu umożliwienia konfiskaty, w całości lub w części, mienia należącego do osoby skazanej za popełnienie przestępstwa, które może być źródłem – w sposób bezpośredni lub pośredni – korzyści majątkowych, w przypadku gdy sąd na podstawie okoliczności sprawy, w tym konkretnych faktów i dostępnych dowodów, takich jak nieproporcjonalna do legalnego dochodu skazanego wartość jego mienia, jest przekonany, że przedmiotowe mienie pochodzi z działalności przestępczej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 182 z 5.7.2001, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 22.6.2002, s. 3.

⁽³⁾ Dz.U. L 192 z 31.7.2003, s. 54.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 335 z 11.11.2004, s. 8.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 300 z 11.11.2008, s. 42.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 101 z 15.4.2011, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 335 z 17.12.2011, s. 1.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 218 z 14.8.2013, s. 8.

2. Na użytek ust. 1 niniejszego artykułu pojęcie „przestępstwo” obejmuje co najmniej następujące przestępstwa:
- a) czynna i bierna korupcja w sektorze prywatnym, przewidziana w art. 2 decyzji ramowej 2003/568/WSiSW, a także czynna i bierna korupcja z udziałem urzędników instytucji Unii lub urzędników państw członkowskich, przewidziana odpowiednio w art. 2 i 3 Konwencji w sprawie zwalczania korupcji urzędników;
 - b) przestępstwa związane z udziałem w organizacji przestępczej, o których mowa w art. 2 decyzji ramowej 2008/841/WSiSW, przynajmniej w przypadkach, gdy dane przestępstwo było źródłem korzyści majątkowych;
 - c) doprowadzenie lub nakłanianie dziecka do udziału w przedstawieniach pornograficznych lub czerpanie z tego korzyści, bądź inne wykorzystywanie dziecka do takich celów, jeżeli dziecko osiągnęło wiek przyzwolenia, przewidziane w art. 4 ust. 2 dyrektywy 2011/93/UE; dystrybucja, rozpowszechnianie lub przysyłanie pornografii dziecięcej, o których to przestępstwach mowa w art. 5 ust. 4 tej dyrektywy; oferowanie, dostarczanie lub udostępnianie pornografii dziecięcej, przewidziane w art. 5 ust. 5 tej dyrektywy; produkcja pornografii dziecięcej, przewidziana w art. 5 ust. 6 tej dyrektywy;
 - d) niezgodna z prawem ingerencja w systemy i niezgodna z prawem ingerencja w dane, przewidziana odpowiednio w art. 4 i 5 dyrektywy 2013/40/UE, w przypadku gdy działaniem przy wykorzystaniu jednego z narzędzi, wymienionych w art. 7 tej dyrektywy, zaprojektowanego lub dostosowanego głównie do tego celu, dotknięta została znaczna liczba systemów informatycznych; umyślne wytwarzanie, sprzedaż, dostarczanie w celu użycia, przywóz, rozpowszechnianie lub udostępnianie w inny sposób narzędzi do popełniania przestępstw, przynajmniej w przypadkach, które nie są przypadkami mniejszej wagi, przewidzianymi w art. 7 tej dyrektywy;
 - e) przestępstwo zagrożone – zgodnie z odpowiednim aktem prawnym wymienionym w art. 3, lub w przypadku gdy dany akt prawny nie określa zagrożenia karą, zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa krajowego – maksymalną karą pozbawienia wolności na okres co najmniej czterech lat.

Artykuł 6

Konfiskata w stosunku do osób trzecich

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia konfiskaty korzyści lub innego mienia, którego wartość odpowiada korzyściom, jeżeli takie korzyści lub inne mienie podejrzany lub oskarżony przekazał, bezpośrednio lub pośrednio, osobom trzecim lub jeżeli osoby trzecie nabyły je od podejrzanego lub oskarżonego, przynajmniej w przypadkach, gdy te osoby trzecie wiedziały lub powinny były wiedzieć – na podstawie konkretnych faktów i okoliczności, takich jak przekazanie lub nabycie nieodpłatnie lub za kwotę znacznie niższą niż wartość rynkowa danego mienia – że celem przekazania lub nabycia było uniknięcie konfiskaty.
2. Ust. 1 nie narusza praw osób trzecich działających w dobrej wierze.

Artykuł 7

Zabezpieczenie

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia zabezpieczenia mienia w celu ewentualnej późniejszej konfiskaty. Środki takie, o których zastosowaniu decyduje właściwy organ, obejmują pilne działanie, które w razie konieczności należy podjąć w celu zabezpieczenia mienia.
2. Mienie będące w posiadaniu osoby trzeciej, o którym mowa w art. 6, może podlegać środkom zabezpieczającym do celów ewentualnej późniejszej konfiskaty.

Artykuł 8

Środki zabezpieczające

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia osobom, w odniesieniu do których stosuje się środki przewidziane w niniejszej dyrektywie, prawa do wniesienia skutecznego środka zaskarżenia oraz do rzetelnego procesu sądowego w celu umożliwienia im korzystania z przysługujących im praw.
2. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, by jak najszybciej po wykonaniu nakazu zabezpieczenia powiadomić o nim osobę, której nakaz ten dotyczy. W powiadomieniu należy uzasadnić, przynajmniej pokrótce, wydanie takiego nakazu. Jeżeli jest to konieczne dla właściwego przebiegu postępowania karnego, właściwe organy mogą opóźnić powiadomienie o nakazie zabezpieczenia mienia osoby, której nakaz ten dotyczy.
3. Nakaz zabezpieczenia mienia obowiązuje tylko przez okres konieczny do zabezpieczenia mienia ze względu na możliwość późniejszej konfiskaty.
4. Państwa członkowskie zapewniają osobie, której mienia dotyczy nakaz zabezpieczenia, skuteczną możliwość zaskarżenia go przed sądem zgodnie z procedurami przewidzianymi w prawie krajowym. Procedury takie mogą przewidywać, że w przypadku gdy wstępny nakaz zabezpieczenia mienia został wydany przez właściwy organ inny niż organ sądowy, nakaz taki musi najpierw zostać przedłożony organowi sądowemu w celu jego zatwierdzenia lub kontroli, zanim będzie mógł zostać zaskarżony przed sądem.
5. Zabezpieczone mienie, które nie ulega późniejszej konfiskacie, jest niezwłocznie zwracane. Warunki lub zasady proceduralne regulujące zwrot takiego mienia określone są przez prawo krajowe.
6. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, by każdy nakaz konfiskaty zawierał uzasadnienie oraz by o takim nakazie powiadamiać osobę, której on dotyczy. Państwa członkowskie zapewniają osobie, w odniesieniu do której nakazano konfiskatę, możliwość zaskarżenia nakazu konfiskaty przed sądem.
7. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2012/13/UE i dyrektywy 2013/48/UE, w trakcie całego postępowania w sprawie konfiskaty dotyczącego określenia korzyści i narzędzi, osobom, których mienia dotyczy nakaz konfiskaty, zapewnia się prawo dostępu do adwokata, tak by mogły korzystać z przysługujących im praw. Osoby takie są powiadamiane o tym prawie.
8. W postępowaniu, o którym mowa w art. 5, osobie, której dotyczy konfiskata, musi przysługiwać rzeczywista możliwość zakwestionowania okoliczności sprawy, w tym konkretnych faktów i dostępnych dowodów, na podstawie których dane mienie uznano za mienie pochodzące z działalności przestępczej.
9. Osoby trzecie mają prawo wystąpić z roszczeniami wynikającymi z przysługującego im prawa własności lub innych praw rzeczowych, w tym również w przypadkach, o których mowa w art. 6.
10. Jeżeli w związku z popełnieniem przestępstwa ofiary przestępstwa zgłaszają roszczenia w stosunku do osoby, która objęta jest przewidzianym w niniejszej dyrektywie środkiem dotyczącym konfiskaty, państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, by zastosowanie takiego środka nie spowodowało pozbawienia ofiar przestępstwa możliwości wystąpienia o zaspokojenie tych roszczeń.

*Artykuł 9***Skuteczna konfiskata i wykonanie**

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu umożliwienia wykrycia i śledzenia mienia, które ma być objęte zabezpieczeniem i konfiskatą, również po wydaniu prawomocnego wyroku skazującego lub po przeprowadzeniu postępowania w ramach stosowania art. 4 ust. 2, oraz w celu zapewnienia skutecznego wykonania nakazu konfiskaty, jeśli taki nakaz został już wydany.

*Artykuł 10***Zarządzanie mieniem zabezpieczonym i mieniem skonfiskowanym**

1. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, na przykład poprzez utworzenie scentralizowanych urzędów, grupy wyspecjalizowanych urzędów lub równoważnych mechanizmów, w celu zapewnienia należytego zarządzania zabezpieczonym mieniem, z myślą o możliwej późniejszej konfiskacie.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by środki, o których mowa w ust. 1, obejmowały w razie konieczności możliwość sprzedaży lub przekazania mienia.
3. Państwa członkowskie rozważają zasadność podjęcia środków, które umożliwią wykorzystanie skonfiskowanego mienia w interesie publicznym lub do celów społecznych.

*Artykuł 11***Dane statystyczne**

1. Państwa członkowskie systematycznie gromadzą i utrzymują kompleksowe dane statystyczne uzyskiwane od stosownych organów. Co roku zgromadzone dane statystyczne przesyłane są Komisji i obejmują:
 - a) liczbę wykonanych nakazów zabezpieczenia;
 - b) liczbę wykonanych nakazów konfiskaty;
 - c) szacowaną wartość zabezpieczonego mienia, przynajmniej mienia zabezpieczonego, w momencie zabezpieczenia, z myślą o możliwej późniejszej konfiskacie;
 - d) szacowaną wartość skonfiskowanego mienia w momencie konfiskaty.
2. Państwa członkowskie przesyłają również Komisji co roku następujące dane statystyczne, jeżeli takie dane są dostępne na szczeblu centralnym w danym państwie członkowskim:
 - a) liczba wniosków o wydanie nakazu zabezpieczenia, który ma zostać wykonany w innym państwie członkowskim;
 - b) liczba wniosków o wydanie nakazu konfiskaty, który ma zostać wykonany w innym państwie członkowskim;
 - c) wartość lub szacowana wartość mienia skonfiskowanego na skutek wykonania w innym państwie członkowskim.
3. Dane, o których mowa w ust. 2, państwa członkowskie starają się gromadzić na szczeblu centralnym.

Artykuł 12

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 4 października 2015 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.
2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.
3. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 13

Sprawozdawczość

Do dnia 4 października 2018 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające wpływ obowiązujących przepisów krajowych dotyczących konfiskaty i odzyskiwania mienia, któremu, w razie potrzeby, towarzyszą stosowne wnioski.

W sprawozdaniu tym Komisja ocenia również, czy konieczne jest zweryfikowanie wykazu przestępstw zamieszczonego w art. 5 ust. 2.

Artykuł 14

Zastąpienie wspólnego działania 98/699/WSiSW oraz niektórych przepisów decyzji ramowych 2001/500/WSiSW i 2005/212/WSiSW

1. Wspólne działanie 98/699/WSiSW, art. 1 lit. a), art. 3 i 4 decyzji ramowej 2001/500/WSiSW oraz art. 1 pierwsze cztery tiret, oraz art. 3 decyzji ramowej 2005/212/WSiSW zostają zastąpione niniejszą dyrektywą w odniesieniu do związanych nią państw członkowskich, bez uszczerbku dla obowiązków tych państw członkowskich dotyczących terminu transpozycji tych decyzji ramowych do prawa krajowego.
2. W odniesieniu do państw członkowskich związanych niniejszą dyrektywą odesłania do wspólnego działania 98/699/WSiSW i przepisów decyzji ramowych 2001/500/WSiSW i 2005/212/WSiSW, o których mowa w ust. 1, traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Wejście w życie

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

Artykuł 16

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/45/UE**z dnia 3 kwietnia 2014 r.****w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep
oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W swojej białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” Komisja przedstawiła cel „wizji zero” zakładający, że Unia powinna do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. Aby osiągnąć ten cel, technologia motoryzacyjna powinna w znacznym stopniu przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.
- (2) W swoim komunikacie zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” Komisja zaproponowała dalsze obniżenie o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby osiągnąć ten cel, Komisja określiła siedem celów strategicznych oraz określiła działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów, strategię na rzecz ograniczenia liczby osób rannych w wypadkach oraz środki służące zwiększeniu bezpieczeństwa użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, zwłaszcza motocyklistów.
- (3) Badania zdatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, a także przewidywać procedurę rejestracji pojazdów pozwalającą na zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, w przypadku gdy pojazd stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego. Badania okresowe pojazdów powinny stanowić główne narzędzie zapewniania zdatności do ruchu drogowego. Kontrole drogowe pojazdów użytkowych powinny być jedynie uzupełnieniem badań okresowych.
- (4) Państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy.
- (5) Wdrażanie środków służących zapewnieniu zdatności pojazdów do ruchu drogowego może obejmować kampanie uświadamiające skierowane do właścicieli pojazdów i mające na celu rozwijanie dobrych praktyk i nawyków wynikających z podstawowych kontroli ich pojazdów.
- (6) Pojazdy z niesprawnymi układami technicznymi mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków na drogach, powodując obrażenia lub śmierć ofiar. Wpływ ten mógłby zostać zmniejszony, gdyby wprowadzono odpowiednie zmiany do systemu badań zdatności do ruchu drogowego. Wczesne wykrycie usterki mającej wpływ na zdatność do ruchu drogowego pojazdu przyczyniłoby się do usunięcia tej usterki, a tym samym do zapobiegania wypadkom.

⁽¹⁾ Dz.U. C 44 z 15.2.2013, s. 128.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 marca 2014 r.

- (7) Pojazdy z niesprawnymi układami kontroli emisji mają większy wpływ na środowisko niż pojazdy właściwie utrzymywane. Dlatego też system okresowych badań zdatości do ruchu drogowego przyczyniłby się do poprawy stanu środowiska poprzez zmniejszenie średniego poziomu emisji z pojazdów.
- (8) Państwa członkowskie powinny rozważyć odpowiednie środki w celu zapobiegania manipulacjom lub ingerencjom w części lub elementy pojazdu, które mogłyby mieć negatywny wpływ na właściwości pojazdu pod względem wymogów dotyczących bezpieczeństwa i środowiska, w szczególności poprzez okresowe badanie zdatości do ruchu drogowego, w tym proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące sankcje.
- (9) W ciągu ostatnich dwudziestu lat wymogi dotyczące emisji z pojazdów określone w homologacji typu są stale zaostrzane. Jakość powietrza nie poprawiła się jednak w takim stopniu, jaki przewidywano dzięki zaostrzeniu norm emisji z pojazdów, zwłaszcza w odniesieniu do tlenków azotu (NOx) i cząstek stałych. Należy dokładnie przeanalizować możliwość usprawnienia cykli badań, aby dostosować je do warunków na drodze, w celu opracowania rozwiązań na przyszłość, w tym również określić metody badania w zakresie pomiaru poziomów NOx i wartości dopuszczalnych emisji NOx.
- (10) W przypadku pojazdów klas emisji Euro 6 i Euro VI pokładowe układy diagnostyczne (OBD) są coraz skuteczniejsze w ocenie emisji, co uzasadnia ich stosowanie jako równoważnika standardowego badania emisji do celów badań zdatości do ruchu drogowego. Aby przewidzieć stosowanie OBD w badaniach zdatości do ruchu drogowego pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dopuszczenia tej metody badania takich pojazdów zgodnie z zaleceniami producenta i innymi wymogami, w przypadku gdy równoważność, z uwzględnieniem wszelkich odpowiednich przepisów dotyczących homologacji typu została, w stosownych przypadkach, niezależnie sprawdzona.
- (11) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Należy zapewnić, za pomocą systemu okresowych badań zdatości do ruchu drogowego, aby pojazdy w dalszym ciągu spełniały normy bezpieczeństwa. System ten powinien mieć zastosowanie do niektórych kategorii pojazdów określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE ⁽¹⁾, 2003/37/WE ⁽²⁾ i 2007/46/WE ⁽³⁾.
- (12) Ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości projektowej ponad 40 km/h coraz częściej wykorzystywane są zamiast samochodów ciężarowych do zadań transportowych o lokalnym zasięgu oraz do celów komercyjnego drogowego transportu towarów. Zagrożenie związane z ich użytkowaniem jest zbliżone do zagrożenia występującego w przypadku samochodów ciężarowych, dlatego pojazdy tej kategorii, wykorzystywane głównie na drogach publicznych, powinny być poddawane badaniom zdatości do ruchu drogowego.
- (13) Pojazdy mające wartość historyczną mają służyć zachowaniu dziedzictwa epoki, w której zostały zbudowane, i uznaje się, że są one rzadko wykorzystywane na drogach publicznych. Decyzję o określeniu częstotliwości okresowych badań zdatości do ruchu drogowego dla takich pojazdów należy pozostawić w gestii państw członkowskich. Także w przypadku innych rodzajów pojazdów specjalistycznych regulację kwestii badań zdatości do ruchu drogowego należy pozostawić w gestii państw członkowskich.
- (14) Pojazdy użytkowane wyłącznie na odległych terytoriach państw członkowskich, w szczególności na małych wyspach liczących mniej niż 5 000 mieszkańców, lub na obszarach słabo zaludnionych o gęstości zaludnienia mniejszej niż pięć osób na kilometr kwadratowy, są użytkowane na warunkach, jakie mogą wymagać szczególnego systemu badań zdatości do ruchu drogowego. Dlatego państwa członkowskie powinny być upoważnione do zwolnienia takich pojazdów ze stosowania niniejszej dyrektywy.
- (15) Kwestia badań zdatości do ruchu drogowego jest przedmiotem suwerennych działań państw członkowskich, a zatem powinna ona być rozstrzygana przez państwa członkowskie lub przez nadzorowane przez nie podmioty publiczne lub prywatne, którym powierzono prowadzenie takich badań. Państwa członkowskie powinny niezmiennie pozostawać odpowiedzialne za badania zdatości do ruchu drogowego nawet w przypadku gdy w ramach systemu krajowego dopuszcza się przeprowadzanie badań zdatości do ruchu drogowego przez podmioty prywatne, w tym podmioty wykonujące również naprawy pojazdów.

(1) Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz.U. L 124 z 9.5.2002, s. 1).

(2) Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1).

(3) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

- (16) Państwa członkowskie powinny być uprawnione do wyznaczenia stacji kontroli pojazdów znajdujących się poza ich terytorium do przeprowadzania badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, jeżeli te stacje kontroli pojazdów zostały już upoważnione do przeprowadzania badań pojazdów przez państwo członkowskie, w którym się znajdują.
- (17) Na potrzeby kontroli pojazdów, a w szczególności ich elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, kluczowe znaczenie ma posiadanie dostępu do specyfikacji technicznych każdego pojazdu. W związku z tym producenci pojazdów powinni udostępnić dane potrzebne do sprawdzenia sprawności elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Podobnie w tym samym celu należy stosować przepisy dotyczące dostępu do informacji o naprawach i konserwacji, zapewniając stacjom kontroli pojazdów dostęp do wszystkich informacji niezbędnych do badań zdatości do ruchu drogowego. Dane te powinny obejmować szczegółowe informacje umożliwiające monitorowanie sprawności systemów odpowiadających za bezpieczeństwo pojazdów w sposób pozwalający na badanie tych systemów w środowisku okresowych kontroli technicznych. Ma to kluczowe znaczenie, w szczególności w obszarze układów sterowanych elektronicznie i powinno dotyczyć wszystkich części zamontowanych przez producenta.
- (18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatości do ruchu drogowego.
- (19) Dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego wpływu na społeczeństwo ważny jest prawidłowy stan techniczny pojazdów użytkowanych na drogach. W związku z tym nie należy uniemożliwiać państwom członkowskim dopuszczania, na zasadzie dobrowolności, dodatkowych badań zdatości do ruchu drogowego.
- (20) Aby zapewnić posiadaczom dowodu rejestracyjnego i użytkownikom pojazdów określony margines elastyczności, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia kilkutygodniowego terminu, w ramach którego przeprowadzane mają być badania zdatości do ruchu drogowego.
- (21) Badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i niedroge, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągania celów niniejszej dyrektywy.
- (22) Badania zdatości do ruchu drogowego powinny obejmować wszystkie elementy istotne z punktu widzenia projektu, konstrukcji i wyposażenia właściwych dla badanego pojazdu. Kompatybilność między częściami i elementami, na przykład między kołami a piastami, należy traktować jako kwestię o zasadniczym znaczeniu dla bezpieczeństwa, i należy ją sprawdzać podczas badania zdatości do ruchu drogowego. Uwzględniając te elementy oraz bieżący stan zaawansowania technologicznego pojazdów, do wykazu badanych elementów należy włączyć nowoczesne układy elektroniczne. Z myślą o harmonizacji badań zdatości do ruchu drogowego, dla każdego z badanych elementów należy ustalić zalecane metody badań. Elementy te należy uaktualniać, aby uwzględnić rozwój badań naukowych oraz postęp techniczny w dziedzinie bezpieczeństwa pojazdów.
- (23) Aby ułatwić harmonizację i zapewnić spójność standardów, należy stworzyć otwarty wykaz podstawowych kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający w odniesieniu do wszystkich badanych elementów. Aby wypracować spójne podejście w zakresie oceny stanu badanego pojazdu, wykryte nieprawidłowości powinny być oceniane według wspólnego standardu.
- (24) W celu lepszego stosowania zasady swobodnego przepływu w Unii państwa członkowskie powinny uznawać, do celów przerejestrowania pojazdu, świadectwa zdatości do ruchu drogowego wydane w innych państwach członkowskich. Nie powinno to mieć wpływu na prawo państwa członkowskiego do sprawdzenia świadectwa zdatości do ruchu drogowego oraz numeru identyfikacyjnego pojazdu przy przerejestrowywaniu oraz do wymagania przeprowadzenia nowego badania zdatości do ruchu drogowego na warunkach określonych w niniejszej dyrektywie.
- (25) Oszustwo polegające na fałszowaniu przebiegu powinno być traktowane jako przestępstwo podlegające sankcji, ponieważ manipulacja przebiegiem może prowadzić do błędnej oceny stanu zdatości do ruchu drogowego pojazdu. Wykrywanie manipulacji lub ingerencji w stan licznika powinno być łatwiejsze dzięki rejestrowaniu przebiegu w świadectwie zdatości do ruchu drogowego oraz dostępowi diagnostów do tych informacji. Komisja powinna przeanalizować kwestię wymiany informacji o wskazaniach drogomierza między właściwymi organami państw członkowskich.

- (26) Świadectwo zdatności do ruchu drogowego powinno być wydawane po każdym badaniu. Powinno zawierać między innymi informacje dotyczące identyfikacji pojazdu oraz o wynikach badania. Wyniki badania powinny być udostępniane drogą elektroniczną. Z myślą o zapewnieniu właściwych działań następczych po badaniach zdatności do ruchu drogowego, państwa członkowskie powinny gromadzić i przechowywać takie informacje w bazie danych, w szczególności do celów analizy wyników okresowych badań zdatności do ruchu drogowego.
- (27) Posiadacz dowodu rejestracyjnego, a w stosownych przypadkach użytkownik pojazdu przechodzącego badanie zdatności do ruchu drogowego, w trakcie którego wykryto usterki, w szczególności usterki stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinien niezwłocznie usunąć te usterki. W przypadku niebezpiecznych usterek może być konieczne ograniczenie eksploatacji pojazdu do czasu ich całkowitego usunięcia.
- (28) W przypadku gdy badany pojazd należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, państwo to powinno mieć możliwość wymagania, aby poświadczenie przeprowadzenia badania był umieszczony w widocznym miejscu na pojeździe.
- (29) Aby osiągnąć wysoką jakość badań w całej Unii, wyposażenie kontrolno-pomiarowe wykorzystywane podczas badań, ich konserwacja i kalibracja powinny być sprawdzane w odniesieniu do specyfikacji przewidzianych przez państwa członkowskie lub producentów.
- (30) Powinna istnieć możliwość stosowania alternatywnych przyrządów odzwierciedlających postęp technologiczny i innowacje pod warunkiem że zapewniona jest równoważna wysoka jakość badania.
- (31) Upoważniając stacje kontroli pojazdów na swoich terytoriach, państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę fakt, że dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ wyłącza ze swojego zakresu stosowania usługi świadczone w interesie ogólnym w dziedzinie transportu.
- (32) Stacje kontroli pojazdów powinny zapewniać obiektywność i wysoką jakość badań technicznych pojazdów. Aby spełnić minimalne wymagania dotyczące zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów powinny zatem spełniać wymagania określone przez upoważniające państwo członkowskie.
- (33) Wysokie standardy badań zdatności do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji personelu diagnostycznego. Należy ustanowić system szkolenia obejmujący szkolenie wstępne i okresowe szkolenia przypominające lub odpowiedni egzamin. Należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu okresowych szkoleń lub egzaminów. Aby zapewnić wysoki standard szkolenia, kompetencji i kontroli, państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia dodatkowych wymogów dotyczących kompetencji i odpowiedniego szkolenia.
- (34) Przeprowadzając badania zdatności do ruchu drogowego, diagnosty powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Wynagrodzenie diagnostów nie powinno być zatem bezpośrednio związane z wynikami badań zdatności do ruchu drogowego. Państwo członkowskie powinno mieć możliwość określenia wymogów dotyczących rozdziału działalności lub upoważniania podmiotu prywatnego do wykonywania zarówno badań zdatności do ruchu drogowego, jak i napraw pojazdów, nawet w odniesieniu do tego samego pojazdu, w przypadkach gdy organ nadzorczy ustalił w sposób zadowalający, że utrzymano wysoki poziom obiektywności.
- (35) Wyników badań zdatności do ruchu drogowego nie należy zmieniać do celów komercyjnych. Jedynie w przypadku gdy ustalenia z przeprowadzonego przez diagnostę badania zdatności do ruchu drogowego okażą się wyraźnie nieprawidłowe, organ nadzoru powinien mieć możliwość zmiany wyników tego badania.
- (36) Aby zapewnić trwałe utrzymanie wysokiej jakości badań, państwa członkowskie powinny ustanowić system zapewnienia jakości, który obejmuje proces wydawania zezwoleń na prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego, ich nadzoru oraz cofania, zawieszania lub anulowania.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym (Dz.U. L 376 z 27.12.2006, s. 36).

- (37) Akredytacja stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ⁽¹⁾ nie powinna stanowić obowiązku dla państw członkowskich.
- (38) W szeregu państw członkowskich istnieje duża liczba prywatnych upoważnionych stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania zdadności do ruchu drogowego. Aby zapewnić skuteczną wymianę informacji między państwami członkowskimi w tym zakresie, należy wyznaczyć krajowe punkty kontaktowe.
- (39) Badania zdadności do ruchu drogowego stanowią element szerszego systemu regulacyjnego regulującego kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania – od homologacji przez rejestrację i kontrole aż do złomowania. Wymiana informacji zawartych w krajowych i producentckich elektronicznych bazach danych pojazdów powinna co do zasady przyczynić się do poprawy skuteczności całego łańcucha administrowania pojazdami oraz pomóc w obniżeniu kosztów i obciążeń administracyjnych. Komisja powinna przeanalizować wykonalność, koszty i korzyści związane z ustanowieniem elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach z wykorzystaniem istniejących i wdrożonych już rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych, tak aby zminimalizować koszty i uniknąć powielania. Analizując tę kwestię, Komisja powinna rozważyć najbardziej odpowiednie sposoby połączenia istniejących systemów krajowych w celu wymiany informacji na temat danych dotyczących badań zdadności do ruchu drogowego i wskazaniach drogomicznych między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów. Komisja powinna także przeanalizować wykonalność, koszty i korzyści związane z gromadzeniem i przechowywaniem dostępnych informacji dotyczących głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi, a także możliwość udostępnienia diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomicznych, w anonimowej formie.
- (40) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁾.
- (41) Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych dotyczących informacji udostępnianych przez producentów pojazdów do celów badań zdadności do ruchu drogowego w przypadku, gdy komitet ustanowiony zgodnie z niniejszą dyrektywą nie wyda żadnej opinii na temat przedstawionego przez Komisję projektu aktu wykonawczego.
- (42) W celu aktualizacji oznaczenia kategorii pojazdów w art. 2 ust. 1 i w art. 5 ust. 1 i 2, aktualizacji załącznika I pkt 3 w odniesieniu do metod oraz dostosowania załącznika I pkt 3, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod badania i oceny usterek, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (43) Zdadność do ruchu drogowego ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo na drodze, w związku z czym należy ją poddawać okresowym badaniom. Komisja powinna przedstawić sprawozdanie na temat skuteczności przepisów niniejszej dyrektywy, w tym przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, dalszego udoskonalenia systemu zdadności do ruchu drogowego w drodze elektronicznej wymiany informacji, a także na temat ewentualnego wzajemnego uznawania świadectw zdadności do ruchu drogowego w przeszłości.
- (44) Wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do badań w stacjach kontroli pojazdów powinny spełniać wymogi określone dla przeprowadzania badań zdadności do ruchu drogowego. Ponieważ wiąże się to z poważnymi inwestycjami i dostosowaniami, których nie da się przeprowadzić natychmiast, należy zapewnić okres pięciu lat na dostosowanie się do tych wymogów. Podobnie okres pięcioletni należy zapewnić organom nadzoru, aby umożliwić im spełnienie wszystkich kryteriów i wymogów dotyczących upoważniania stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (45) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów w Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiar działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (46) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o których mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (47) Niniejsza dyrektywa zawiera i aktualizuje zasady zawarte w zaleceniu Komisji 2010/378/UE ⁽¹⁾ w celu lepszego uregulowania wyników badań przydatności do ruchu drogowego.
- (48) Niniejsza dyrektywa aktualizuje wymogi techniczne określone w dyrektywie 2009/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ oraz rozszerza ich zakres, aby objąć nim w szczególności przepisy dotyczące ustanawiania stacji kontroli pojazdów i organów ich nadzoru, a także wyznaczanie diagnostów, którym powierza się przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego. Dyrektywę tę należy zatem uchylić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymogi dotyczące systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowanych na drogach publicznych.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE:

- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategoria pojazdów M₁,
- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M₂ i M₃,
- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton – kategoria pojazdów N₁,
- pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N₂ i N₃,
- przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do celów zamieszkania przez osoby, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów O₃ i O₄,
- od dnia 1 stycznia 2022 r. pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³,
- ciągniki kołowe kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/h.

⁽¹⁾ Zalecenie Komisji 2010/378/UE z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie oceny usterek w trakcie badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE (Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 74).

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12).

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium:

- pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe,
- pojazdy objęte immunitetem dyplomatycznym,
- pojazdy użytkowane przez siły zbrojne, siły odpowiedzialne za utrzymanie ładu i porządku, służby pożarnicze, służby ochrony cywilnej lub służby pogotowia i ratownictwa,
- pojazdy użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych,
- pojazdy użytkowane wyłącznie na małych wyspach lub w obszarach słabo zaludnionych,
- pojazdy specjalistyczne przewożące wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h i eksploatowane jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego,
- pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, w przypadku gdy państwa członkowskie wprowadziły skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.

3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdadności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę;
- 2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h;
- 3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;
- 4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz istotna część jej masy oraz masy jej ładunku obciąża pojazd silnikowy;
- 5) „pojazd dwu- lub trzykołowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd dwukołowy, z przyczepą motocyklową lub bez niej, oraz każdy pojazd trzykołowy lub czterokołowy;
- 6) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;
- 7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub przez jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki:
 - został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu,
 - jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany,
 - jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów;

- 8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;
- 9) „badanie zdatności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z załącznikiem I, której celem jest zapewnienie, aby pojazd mógł być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i spełniał wymagane i obowiązkowe kryteria bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- 10) „homologacja” oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE;
- 11) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas badania zdatności do ruchu drogowego;
- 12) „świadczenie zdatności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wynik badania zdatności do ruchu drogowego;
- 13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, w imieniu właściwego organu;
- 14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego;
- 15) „stacja kontroli pojazdów” oznacza organ lub podmiot, publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego;
- 16) „organ nadzoru” oznacza organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów;
- 17) „mała wyspa” oznacza wyspę liczącą mniej niż 5 000 mieszkańców, niepołączoną z pozostałymi częściami terytorium za pomocą mostów lub tuneli drogowych;
- 18) „obszar słabo zaludniony” oznacza określony obszar o gęstości zaludnienia mniejszej niż 5 osób na kilometr kwadratowy;
- 19) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 4

Obowiązki

1. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą w stacjach kontroli pojazdów upoważnionych przez państwo członkowskie, w którym pojazdy te są zarejestrowane.
2. Badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty prywatne.
3. Zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009⁽²⁾ przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych:

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

- a) zestaw informacji technicznych dotyczących układu hamulcowego, kierowniczego, widoczności, świateł, świateł odbłaskowych, elementów układu elektrycznego, osi, kół, opon, zawieszenia, podwozia, elementów przymocowanych do podwozia, innych elementów i uciążliwości, niezbędne do badania zdatności do ruchu drogowego podzespołów podlegających badaniu, oraz wykorzystania zalecanych metod badania, zgodnie z załącznikiem I pkt 3; oraz
- b) szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Producenci udostępniają informacje techniczne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), bezpłatnie lub po uzasadnionej cenie stacjom kontroli pojazdów i odnośnym właściwym organom w sposób niedyskryminujący.

Komisja zbada możliwość ustanowienia jednego punktu dostępu do tych informacji technicznych.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdatność do ruchu drogowego.

ROZDZIAŁ III

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE BADAŃ ZDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

Artykuł 5

Terminy i częstotliwość badań

1. Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 3:

- a) pojazdy kategorii M₁ i N₁: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata;
- b) pojazdy kategorii M₁ użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;
- c) pojazdy kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.

2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.

3. Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust. 1.

4. Niezależnie od daty przeprowadzenia ostatniego badania zdatności pojazdu do ruchu drogowego państwo członkowskie lub odnośny właściwy organ może zażądać, aby pojazd został poddany badaniu zdatności do ruchu drogowego przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 i 2, w następujących przypadkach:

- po wypadku mającym wpływ na główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układy poduszek powietrznych, układ kierowniczy lub hamulce,
- w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska,
- w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu,
- w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km,
- w przypadkach gdy bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie zagrożone.

Artykuł 6

Treść i metody badań

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.

2. W odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadzają badanie zdolności do ruchu drogowego, uwzględniając przynajmniej elementy, o których mowa w załączniku I pkt 3, oraz stosując zalecaną lub równoważną metodę zatwierdzoną przez właściwy organ, mającą zastosowanie do badań tych elementów, zgodnie z załącznikiem I pkt 3. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganiom charakterystyki dotyczącej bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.

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

3. Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³.

Artykuł 7

Ocena usterek

1. W odniesieniu do każdego elementu objętego badaniem w załączniku I zawarto minimalny wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi.

2. Usterki stwierdzone podczas badań okresowych pojazdów są klasyfikowane do jednej z następujących kategorii:

- a) usterki drobne bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływania na środowisko oraz inne drobne niezgodności;
- b) usterki poważne, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności;
- c) usterki niebezpieczne stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziaływujące na środowisko, które uzasadniają możliwość wydania przez państwo członkowskie lub jego właściwe organy zakazu użytkowania pojazdu na drogach publicznych.

3. Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust. 2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterek. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie badania, o którym mowa w załączniku I pkt 2, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli można wykazać, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 8

Świadectwo zdolności do ruchu drogowego

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdolności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydał dla tego pojazdu świadectwo zdolności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy udostępniły osobie, która przedstawiła pojazd do badania, świadectwo zdolności do ruchu drogowego lub – w przypadku ustanowienia elektronicznego systemu świadectw zdolności do ruchu drogowego – uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.

3. Bez uszczerbku dla art. 5, w przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdolności do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdolności do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdolności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania. W przypadku wątpliwości państwo członkowskie dokonujące przerejestrowania może sprawdzić ważność świadectwa zdolności do ruchu drogowego przed jego uznaniem. Państwa członkowskie przekazują Komisji opis świadectwa zdolności do ruchu drogowego przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje komitet, o którym mowa w art. 19. Niniejszy ustęp ten nie ma zastosowania do pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e i L7e.

4. Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 4 oraz ust. 3 niniejszego artykułu państwa członkowskie uznają, co do zasady, ważność świadectwa zdolności do ruchu drogowego w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdolności do ruchu drogowego.

5. Od dnia 20 maja 2018 r., a najpóźniej do dnia 20 maja 2021 r., stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wystawionych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego. Informacje te przekazuje się w rozsądnym terminie po wydaniu każdego świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Do chwili upływu późniejszego z tych terminów stacje kontroli pojazdów mogą przekazywać odnośne informacje właściwemu organowi w dowolny inny sposób. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby – do celów kontroli drogomierza, w przypadku gdy jest on standardowo zainstalowany – informacje dotyczące poprzedniego badania zdatności do ruchu drogowego były dostępne diagnostom niezwłocznie po ich udostępnieniu drogą elektroniczną. Stwierdzone manipulacje mechanizmem drogomierza w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu podlegają skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminującym sankcjom.

7. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdatności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego.

Artykuł 9

Działania następcze w przypadku usterek

1. W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.

2. W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdatności do ruchu drogowego. Ponowne badanie odbywa się w okresie określonym przez państwa członkowskie lub właściwy organ, lecz nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania.

3. W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji, do czasu usunięcia usterek i wydania nowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego potwierdzającego zdatność pojazdu do ruchu drogowego.

Artykuł 10

Poświadczenie przeprowadzenia badania

1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.

Państwa członkowskie przekazują Komisji opis tego poświadczenia przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje następnie komitet, o którym mowa w art. 19.

2. W przypadku gdy pojazd objęty badaniem należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, to państwo członkowskie może wymagać umieszczenia poświadczenia przeprowadzenia badania w widocznym miejscu na tym pojeździe.

3. Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

Artykuł 11

Wypożyczenie i przyrządy do przeprowadzania badań

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego były zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi określonymi w załączniku III.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ utrzymywały wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań w stanie zgodnym ze specyfikacjami dostarczonymi przez producentów.
3. Przyrządy wykorzystywane do pomiarów muszą być okresowo kalibrowane zgodnie z załącznikiem III i sprawdzane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez dane państwo członkowskie lub producenta przyrządów.

Artykuł 12

Stacje kontroli pojazdów

1. Stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania zdatności do ruchu drogowego, są upoważniane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.
2. Aby spełnić minimalne wymagania zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów muszą spełniać wymagania określone przez upoważniające państwo członkowskie. Stacje kontroli pojazdów muszą zapewniać obiektywizm i wysoką jakość badań zdatności do ruchu drogowego.

Artykuł 13

Diagnozy

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby badania zdatności do ruchu drogowego były prowadzone przez diagnostów spełniających minimalne wymagania w zakresie kompetencji i wykształcenia określone w załączniku IV. Państwa członkowskie mogą określić dodatkowe wymagania w odniesieniu do kompetencji i odpowiedniego wykształcenia.
2. Właściwe organy lub, w stosownych przypadkach, zatwierdzone ośrodki szkoleniowe wystawiają świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymagania w zakresie kompetencji i wykształcenia. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku IV pkt 3.
3. Diagnosty, którzy w dniu 20 maja 2018 r. są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów, są zwolnieni z wymogów określonych w załączniku IV pkt 1.
4. Prowadząc badanie zdatności do ruchu drogowego, diagnosty muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.
5. Osobę, która przedstawiła pojazd do badania, informuje się o wszelkich stwierdzonych w pojeździe usterkach wymagających naprawy.
6. Wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd.

Artykuł 14

Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów podlegały nadzorowi.
2. Organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku V pkt 1 oraz musi spełniać wymagania określone w pkt 2 i 3 tego załącznika.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury obejmujące organizację, zadania i wymagania, w tym wymagania dotyczące niezależności, mające zastosowanie do pracowników organu nadzoru.

3. Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu.
4. Można uznać, że wymagania określone w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu są spełnione przez państwa członkowskie, które wymagają akredytacji stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

ROZDZIAŁ V

WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI

Artykuł 15

Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i z Komisją w odniesieniu do stosowania niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

Artykuł 16

Elektroniczna platforma wymiany informacji o pojazdach

Komisja przeanalizuje wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach przy wykorzystaniu istniejących i już wdrożonych rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych z myślą o zminimalizowaniu kosztów i uniknięciu powielania. W ramach analizy tej kwestii Komisja rozważy najbardziej odpowiednie sposoby powiązania istniejących systemów krajowych w celu ułatwienia wymiany informacji na temat danych dotyczących badań zdadności do ruchu drogowego i wskazań drogomierzy między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów.

Komisja przeanalizuje także wykonalność, koszty i korzyści związane z gromadzeniem i przechowywaniem dostępnych informacji odnoszących się do głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi, a także możliwość udostępnienia diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomierza, w anonimowej formie.

ROZDZIAŁ VI

AKTY DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 17

Akty delegowane

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

- aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 i 2, w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany zakresu i częstotliwości badań,
- aktualizacji załącznika I pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu,
- dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.

Artykuł 18

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 17, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 17 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 19

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet („Komitet ds. Zdatości do Ruchu Drogowego”). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 20

Składanie sprawozdań

1. Do dnia 30 kwietnia 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do poziomu harmonizacji okresowych badań zdatości do ruchu drogowego, skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatości do ruchu drogowego w przypadku przejeżdżowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz wyników analiz dotyczących wykonalności wprowadzenia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, o której mowa w art. 16. W sprawozdaniu tym zawarta zostanie również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk. Sprawozdanie zostanie przedłożone po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 19; w stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.

2. Nie później niż w dniu 30 kwietnia 2019 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone w oparciu o niezależne badania dotyczące skuteczności włączenia w zakres niniejszej dyrektywy lekkich przyczep i pojazdów dwu- lub trzykołowych. W sprawozdaniu tym zostanie zawarta ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii oraz porównanie wyników krajowych pomiarów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla każdej z podkategorii pojazdów typu L, z uwzględnieniem średniej odległości pokonywanej przez te pojazdy. W szczególności Komisja oceni, czy normy i koszty okresowych badań każdej kategorii pojazdów są współmierne do wyznaczonych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sprawozdaniu będzie towarzyszyć szczegółowa ocena wpływu wraz z analizą kosztów i korzyści w całej Unii, z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, w stosownych przypadkach, mającego na celu włączenie w zakres niniejszej dyrektywy nowych kategorii.

Artykuł 21

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

Artykuł 22

Przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie mogą zezwolić na wykorzystywanie przez okres nie dłuższy niż pięć lat po dniu 20 maja 2018 r. wyposażenia i przyrządów do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 11, które nie spełniają minimalnych wymogów określonych w załączniku III, do prowadzenia badań zdatości do ruchu drogowego.

2. Państwa członkowskie stosują wymogi określone w załączniku V najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r.

Artykuł 23

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.

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

Artykuł 24

Uchylenie

Dyrektywa 2009/40/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.

Artykuł 25

Wejście w życie

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

Artykuł 26

Adresaci

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE ZAKRESU I ZALECANYCH METOD BADANIA**1. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

Niniejszy załącznik określa układy i podzespoły pojazdu, które podlegają badaniu, oraz zawiera szczegółowy opis zalecanych metod ich badania oraz kryteria, jakie powinny być zastosowane do określenia, czy stan techniczny pojazdu jest zadowalający.

Badanie obejmuje co najmniej elementy wymienione w pkt 3 poniżej, o ile dotyczą one wyposażenia zamontowanego w pojeździe objętym badaniem w danym państwie członkowskim. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymaganiom charakterystyki dotyczącej bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.

W przypadku gdy konstrukcja pojazdu nie pozwala na stosowanie metod badania określonych w niniejszym załączniku, badanie jest prowadzone zgodnie z zalecanymi metodami badania zaakceptowanymi przez właściwe organy. Właściwy organ musi mieć pewność, że normy bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostaną utrzymane.

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

„Kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający” nie stosuje się w przypadku gdy odnoszą się do wymogów, które nie były obowiązujące na mocy odpowiednich przepisów homologacyjnych w chwili pierwszej rejestracji, dopuszczenia pojazdu do ruchu po raz pierwszy bądź wymogów dotyczących modernizacji.

W przypadku gdy wskazaną metodą badania jest metoda wzrokowa, dodatkowo oprócz obejrzenia danych elementów diagnosta w stosownych przypadkach musi również sprawdzić je dotykowo, ocenić wydawany dźwięk lub użyć jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów badania bez użycia przyrządów.

2. ZAKRES BADANIA

Badanie obejmuje co najmniej następujące obszary:

0. Identyfikacja pojazdu.

1. Układ hamulcowy.

2. Układ kierowniczy.

3. Widoczność.

4. Urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego.

5. Osie, koła, opony, zawieszenie.

6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia.

7. Inne wyposażenie.

8. Uciążliwość.

9. Badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M₂ i M₃ przeznaczonych do przewozu osób.

3. ZAKRES I METODY BADANIA; OCENA USTEREK POJAZDU

Badanie obejmuje co najmniej wymienione poniżej elementy i przeprowadza się je zgodnie z minimalnymi wymogami i zalecanymi metodami wymienionymi w poniższej tabeli.

Dla każdego układu i elementu pojazdu poddanego badaniu ocenę usterek przeprowadza się zgodnie z kryteriami określonymi w tej tabeli, stosownie do poszczególnych przypadków.

Usterki niewymienione w niniejszym załączniku ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 Skuteczność i sprawność hamulca roboczego

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.2.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu w celu ustalenia wskaźnika skuteczności hamowania w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku osi. Badanie pojazdów lub przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony należy wykonać zgodnie z normą ISO 21069 lub z użyciem metod równoważnych. Próbę drogową wykonuje się na płaskim i prostym odcinku drogi przy suchej nawierzchni.	Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne ⁽¹⁾: 1. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2012 r.: — Kategoria M₁: 58 % — Kategorie M₂ i M₃: 50 % — Kategoria N₁: 50 % — Kategorie N₂ i N₃: 50 % — Kategoria O₂, O₃ i O₄: — naczepy: 45 % ⁽²⁾ — przyczepy z dyszlem: 50 %		X	X
		2. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2012 r.: — Kategorie M₁, M₂ i M₃: 50 % ⁽³⁾ — Kategoria N₁: 45 % — Kategorie N₂ i N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Kategorie O₂, O₃ i O₄: 40 % ⁽⁵⁾		X	
		3. Pozostałe kategorie Kategorie L (obydwa hamulce razem): — Kategoria L1e: 42 % — Kategorie L2e, L6e: 40 % — Kategoria L3e: 50 % — Kategoria L4e: 46 % — Kategorie L5e, L7e: 44 % Kategoria L (hamulec tylnego koła): wszystkie kategorie: 25 % całkowitej masy pojazdu. Osiągnięte mniej niż 50 % powyższych wartości.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
1.3.2. Skuteczność	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	Siła hamowania mniejsza niż 50 % ⁽⁶⁾ sprawności hamulca roboczego określonej w pkt 1.2.2 w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy. Osiągnięcie mniej niż 50 % powyższych wartości siły hamowania.		X	X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność	Uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców.	Hamulec nie działa co najmniej na jednej stronie lub w przypadku badań na drodze pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej. Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2., w odniesieniu do masy pojazdu..		X	X

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

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

2. UKŁAD KIEROWNICZY

2.1. Stan techniczny

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

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

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

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

2.2. Kierownica i kolumna kierownicy

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

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Lusterko lub urządzenie nieznacznie uszkodzone lub luźne. Lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.	X	X	
		c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Wycieraczki nie działają, brak wycieraczek lub są niezgodne z wymogami ¹ .		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki. Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.	X	X	
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego). Spryskiwacze nie działają.	X	X	
3.6. Instalacja odmgławiająca (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.	X		
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE					
4.1. Światła drogowe i mijania					
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła, źródła światła lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa powyżej 1/3). Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widzialność.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i klosz).	X	X	

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Urządzenie nie działa. W przypadku świateł wyładowczych.	X	X	
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej.					
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.		X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie		X X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.2.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ . Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę. Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza. (brak wpływu na emitowane światło) Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.4.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Przełącznik nie działa w ogóle.	X	X	
4.4.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów niezgodna z wymogami ¹ (odchylenie o ponad 25 %).	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe					
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X	X	

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

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. Może spowodować zwarcie. Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem.	X	X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami ¹ . Wysyła/odbija czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.	X	X	
		b) Światło działa niezgodnie z wymogami ¹ . Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła. Emitowane czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne mocowanie. Niewłaściwe mocowanie. Może spowodować zwarcie.	X	X	
		b) Wyciek. Wyciek substancji niebezpiecznych.	X	X	
		c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany).		X	
		d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane).		X	
		e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).		X	

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

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

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

5.3. Zawieszenie

5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale przeglądowym lub na podnośniku. Stosowanie urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi. Widoczne względne przemieszczanie się. Umocowania bardzo poważnie obluźnione.		X	X
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X

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

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

6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA

6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane

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

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

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

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

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

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2.12. Uchwyty i podnóżki	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodność z wymogami ¹ .		X	
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Obłuzowane punkty kotwiczenia.		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany.		X	
		b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa. Przecięcie lub oznaki rozciągnięcia.	X	X	
		c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymogami ¹ .		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa.		X	
		e) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie związka pasa bezpieczeństwa.		X	
7.1.3. Ogranicznik naprężenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	

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

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

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

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

8. UCIAŻLIWOŚĆ

8.1. Hałas

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

8.2. Emisja spalin

8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym

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

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego: (i) silnik powinien być w pełni rozgrzany, na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub, jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na budowę silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie włączeń wentylatora silnika; (ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.				
		b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi¹ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia, — dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹, — dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹, lub — w przypadku pojazdów określonych w wymogach¹ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach¹: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ lub 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	Procedura badania: 1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania obrotów silnik i ewentualna turbosprężarka powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. 2. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa. 3. Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wynosi co najmniej dwie sekundy. 4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego przyspieszenia obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.				

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

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

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9. 12.2. Instalacja sanitarna	Kontrola wzrokowa.	Instalacja niezgodna z wymogami ¹ . Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	
9.12.3. Inne urządzenia (np. systemy audiowizualne)	Kontrola wzrokowa.	Niezgodność z wymogami ¹ . Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.	X	X	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(¹⁰) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (Euro 6). Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).

UWAGI:

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

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

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

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNA ZAWARTOŚĆ ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

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

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

ZAŁĄCZNIK III

MINIMALNE WYMOGI W ZAKRESIE WYPOSAŻENIA I PRZYRZĄDÓW KONTROLNO-POMIAROWYCH**I. Wyposażenie i przyrządy**

Badania zdolności do ruchu drogowego przeprowadzane zgodnie z zalecanymi metodami określonymi w załączniku I wykonuje się z wykorzystaniem odpowiedniego wyposażenia i przyrządów. Może to obejmować, w stosownych przypadkach, użycie mobilnych urządzeń do przeprowadzania badań. Niezbędne wyposażenie kontrolno-pomiarowe będzie odpowiednie do kategorii pojazdów objętych badaniem, zgodnie z tabelą I. Wyposażenie i przyrządy musi spełniać następujące minimalne wymagania:

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

lub

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

- 5) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców, który w przypadku pomiaru nieciągniętego musi rejestrować/zapamiętywać pomiary co najmniej 10 razy na sekundę;
- 6) wyposażenie służące do badania pneumatycznych układów hamulcowych, takie jak manometry, złącza i przewody;
- 7) urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi do określania obciążenia osi (opcjonalne wyposażenie do pomiaru nacisku dwóch kół, takie jak wagi najazdowe);
- 8) urządzenie do kontroli zawieszenia (urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu bez podnoszenia osi, spełniające następujące wymagania:
 - a) urządzenie musi być wyposażone w co najmniej dwie napędzane płyty, wykonujące ruch posuwisto-zwrotny zarówno w kierunku podłużnym, jak i poprzecznym;
 - b) ruch płyt musi być sterowany przez operatora z miejsca przeprowadzania badania;
 - c) w odniesieniu do pojazdów o całkowitej masie przekraczającej 3,5 tony płyty muszą spełniać następujące wymagania:
 - skok w kierunku podłużnym i poprzecznym wynoszący co najmniej 95 mm,
 - prędkość przesuwu podłużnego i poprzecznego od 5 cm/s do 15 cm/s;

- 9) miernik poziomu dźwięku klasy II, jeżeli poziom dźwięku jest mierzony;
- 10) wieloskładnikowy analizator spalin zgodnie z dyrektywą 2004/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾;
- 11) urządzenie do pomiaru współczynnika pochłaniania światła o wystarczającej dokładności;
- 12) jedno urządzenie do sprawdzania ustawienia reflektorów umożliwiające badanie ustawienia reflektorów zgodnie z przepisami dotyczącymi ustawienia reflektorów w pojazdach silnikowych (dyrektywa 76/756/EWG); granica światła i cienia musi być rozpoznawalna przy świetle dziennym (ale nie przy bezpośrednim świetle słonecznym);
- 13) urządzenie do pomiaru głębokości bieżnika opon;
- 14) urządzenie do połączenia z elektronicznym interfejsem pojazdu, jak np. urządzenie skanujące OBD;
- 15) urządzenie do wykrywania nieszczelności LPG/CNG/LNG, jeżeli takie pojazdy są badane.

Każde z powyższych urządzeń można połączyć w jedno urządzenie złożone, pod warunkiem że nie ma to wpływu na dokładność każdego z tych urządzeń.

II. Kalibracja wyposażenia stosowanego do pomiarów

O ile odpowiednie przepisy unijne nie przewidują inaczej, okres między dwoma kolejnymi kalibracjami nie może przekroczyć:

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

⁽¹⁾ Dyrektywa 2004/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie przyrządów pomiarowych (Dz.U. L 135 z 30.4.2004, s.1).

Tabela I ⁽¹⁾

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania zdolności do ruchu drogowego																		
Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I														
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocykle			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Pojazdy do przewozu osób																		

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania zdolności do ruchu drogowego																		
Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I														
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Pojazdy do przewozu towarów																		
	do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Pojazdy specjalne z kategorii N, T5																		
	do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Minimalne wyposażenie wymagane na potrzeby badania zdolności do ruchu drogowego																		
Pojazdy		Kategoria		Wyposażenie wymagane dla każdej pozycji wymienionej w sekcji I														
	Maksymalna masa			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Przyczepy	do 750 kg	O ₁		x												x		
	> 750 do 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

(¹) Kategorie pojazdów poza zakresem stosowania niniejszej dyrektywy zostały uwzględnione do celów orientacyjnych.

¹ P ... benzyna (zapłon iskrowy); D... diesel (zapłon samoczynny).

ZAŁĄCZNIK IV

WYMOGI MINIMALNE DOTYCZĄCE KOMPETENCJI, WYSZKOLENIA I CERTYFIKACJI DIAGNOSTÓW**1. Kompetencje**

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

a) ma poświadczoną wiedzę i zrozumienie kwestii związanych z pojazdami drogowymi w następujących obszarach:

- mechanika,
- dynamika,
- dynamika pojazdu,
- silniki spalinowe,
- technologia materiałów,
- elektronika,
- elektryka,
- elektroniczne układy pojazdu,
- aplikacje informatyczne;

b) posiada co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów, i przeszła odpowiednie szkolenie w wyżej wymienionej dziedzinie pojazdów drogowych.

2. Szkolenia wstępne i przypominające

Państwa członkowskie lub właściwe organy zapewniają, aby diagnosty przechodzili stosowne szkolenia wstępne i przypominające lub poddawali się odpowiedniemu egzaminowi, obejmującym elementy teoretyczne i praktyczne, w celu umożliwienia im uzyskania upoważnienia do przeprowadzania badań zdolności do ruchu drogowego.

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

a) Szkolenie wstępne lub odpowiedni egzamin

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

(i) technologia pojazdu:

- układy hamulcowe,
- układy kierownicze,
- pola widzenia,
- instalacja świetlna, urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego,
- osie, koła i opony,
- podwozie i nadwozie,
- uciążliwość i emisje,
- dodatkowe wymogi w zakresie pojazdów specjalnych;

- (ii) metody badania;
- (iii) ocena usterek;
- (iv) obowiązujące wymogi prawne w zakresie stanu pojazdu podlegającego homologacji;
- (v) obowiązujące wymogi prawne w zakresie badań zdatości do ruchu drogowego;
- (vi) przepisy administracyjne dotyczące homologacji, rejestracji i badań zdatości pojazdu do ruchu drogowego;
- (vii) aplikacje informatyczne stosowane w badaniach pojazdów i procedurach administracyjnych.

b) Szkolenie przypominające lub odpowiedni egzamin

Państwa członkowskie zapewniają, aby diagnosty przechodzili regularnie szkolenia przypominające lub poddawali się odpowiednim egzaminom, organizowanym przez państwo członkowskie lub upoważniony ośrodek szkoleniowy państwa członkowskiego.

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

3. Świadectwo kompetencji

Świadectwo lub równoważny dokument wydawane diagnostce upoważnionemu do przeprowadzania badań zdatości do ruchu drogowego muszą zawierać co najmniej następujące informacje:

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

ZAŁĄCZNIK V

ORGANY NADZORU

Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 obejmują następujące minimalne wymagania:

1. Zadania i działania organów nadzoru

Organy nadzoru wykonują co najmniej następujące zadania:

a) nadzór stacji kontroli pojazdów:

- weryfikacja spełnienia minimalnych wymogów dotyczących warunków lokalowych i wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
- weryfikacja spełnienia obowiązkowych wymogów upoważnionego organu;

b) weryfikacja szkolenia i egzaminowania diagnostów:

- weryfikacja szkolenia wstępnego dla diagnostów,
- weryfikacja okresowego szkolenia przypominającego dla diagnostów,
- okresowe szkolenia przypominające dla egzaminatorów organów nadzoru,
- prowadzenie egzaminów lub nadzór nad nimi;

c) audyt:

- pierwszy audyt stacji kontroli pojazdów przed jej zatwierdzeniem,
- okresowy audyt stacji kontroli pojazdów,
- audyt specjalny w przypadku nieprawidłowości,
- audyt ośrodka szkoleniowego/egzaminacyjnego;

d) monitorowanie z zastosowaniem środków, takich jak:

- ponowne badanie statystycznie ważnej części badanych pojazdów,
- badania „tajemniczego klienta” (stosowanie uszkodzonego pojazdu nieobowiązkowe),
- analiza wyników badania zdolności do ruchu drogowego (metody statystyczne),
- badania sprawdzające,
- badanie skarg;

e) zatwierdzanie wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania zdolności do ruchu;

f) proponowanie cofnięcia lub zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów lub licencji diagnostów:

- w przypadku gdy stacja lub diagnosta nie spełniają ważnego wymogu w zakresie upoważnienia,
- w przypadku wykrycia poważnych nieprawidłowości,
- w przypadku powtarzających się negatywnych wyników audytu,
- w przypadku utraty dobrej reputacji przez daną stację lub danego diagnostę.

2. Wymogi dotyczące organu nadzoru

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

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

3. Zakres przepisów i procedur

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

a) wymogi dotyczące upoważnienia stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi:

- wniosek o upoważnienia stacji kontroli pojazdów,
- obowiązki stacji kontroli pojazdów,
- kontrole przed upoważnieniem w celu sprawdzenia, czy spełniono wszystkie wymogi,
- zatwierdzenie stacji kontroli pojazdów,
- okresowy audyt stacji kontroli pojazdów,
- okresowe kontrole stacji kontroli pojazdów pod względem zgodności z mającymi zastosowanie przepisami i procedurami,
- specjalne niezapowiedziane kontrole stacji kontroli pojazdów w oparciu o dowody,
- analiza wyników badań w celu sprawdzenia dowodów istnienia niezgodności z mającymi zastosowanie przepisami i procedurami,
- cofnięcie lub zawieszenie upoważnień stacji kontroli pojazdów;

b) diagności stacji kontroli pojazdów:

- wymogi, jakie muszą spełniać upoważnieni diagnosty,
- szkolenia wstępne, przypominające i egzaminy,
- cofnięcie lub zawieszenie upoważnienia diagnosty;

c) wyposażenie i pomieszczenia:

- wymogi w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
- wymogi w zakresie warunków lokalowych, w których przeprowadza się badania,
- wymogi w zakresie oznakowania,
- wymogi w zakresie konserwacji i kalibracji wyposażenia badawczego,
- wymogi w zakresie systemów komputerowych;

d) organy nadzoru:

- uprawnienia organów nadzoru,
 - wymogi mające zastosowanie do personelu organów nadzoru,
 - odwołania i skargi.
-

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/46/UE**z dnia 3 kwietnia 2014 r.****zmieniająca dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Badania zdatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu zapewniającego utrzymywanie pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien przewidywać przeprowadzanie regularnych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, a także procedury rejestracji pojazdów umożliwiające zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, w przypadku gdy pojazd stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.
- (2) Rejestracja pojazdu zapewnia administracyjne upoważnienie na dopuszczenie go do ruchu drogowego. Dyrektywa Rady 1999/37/WE ⁽³⁾ ma zastosowanie jedynie do dokonywania rejestracji pojazdów. Jednakże w szczególności w przypadkach, gdy użytkowanie z pojazdu na drogach publicznych stanowiłoby zagrożenie ze względu na jego stan techniczny, należy umożliwić czasowe zatrzymanie dopuszczenia takiego pojazdu do ruchu. Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne wynikające z zatrzymania, po zniesieniu zatrzymania nie należy wymagać przejścia nowego procesu rejestracji.
- (3) Należy wprowadzić obowiązek stałego wyrejestrowania pojazdu zgłoszonego jako pojazd wycofany z eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾. Państwa członkowskie mają możliwość określenia w prawie krajowym innych podstaw wyrejestrowania pojazdu.
- (4) Nawet w przypadku, gdy pojazd został wyrejestrowany, powinno być możliwe zachowanie informacji o niej w ewidencji.
- (5) Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne i ułatwić wymianę informacji między państwami członkowskimi, informacje dotyczące pojazdów należy ewidencjonować elektronicznie.
- (6) Niniejsza dyrektywa nie powinna uniemożliwiać państwu członkowskiemu uznawania elektronicznego zbioru danych będącego w posiadaniu właściwych organów za główne źródło informacji o pojazdach zarejestrowanych na jego terytorium. W celu ułatwienia wymiany informacji państwa członkowskie powinny mieć możliwość wykorzystywania sieci elektronicznych obejmujących dane z krajowych elektronicznych baz danych.
- (7) W przypadkach gdy podczas badania zdatności do ruchu drogowego wykryto niebezpieczne usterki i dopuszczenie pojazdu do ruchu na drogach publicznych zatrzymano, zatrzymanie to powinno pozostawać w ewidencji do czasu przeprowadzenia nowego badania zdatności do ruchu drogowego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 44 z 15.2.2013, s. 128.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 marca 2014 r.

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).

- (8) W celu aktualizacji pkt II.4, tiret drugie i pkt III.1 sekcja A lit. b) obydwu załączników I oraz II do dyrektywy 1999/37/WE w przypadku rozszerzenia Unii, a także aktualizacji pkt II.6 załącznika I w odniesieniu do elementów nieobowiązkowych w przypadku zmian definicji lub treści świadectw zgodności w odpowiednich przepisach Unii dotyczących homologacji typu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 1999/37/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 1999/37/WE

W dyrektywie 1999/37/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wydawanych przez państwa członkowskie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.”;

- 2) w art. 2 dodaje się litery w brzmieniu:

„e) »zatrzymanie« oznacza ograniczony okres, w którym pojazd nie jest dopuszczony do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, przy czym po upływie tego okresu – pod warunkiem że powód zatrzymania wygaś – możliwe jest ponowne uzyskanie dopuszczenia pojazdu do ruchu, bez konieczności nowego procesu rejestracji;

f) »wyrejestrowanie« oznacza anulowanie wydanego przez państwo członkowskie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego.”;

- 3) w art. 3 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. Państwa członkowskie ewidencjonują elektronicznie dane dotyczące wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium. Dane te obejmują:

- a) wszystkie obowiązkowe dane zgodnie z załącznikiem I pkt II.5, a także dane, o których mowa w pkt II.6 lit. j) oraz pkt II.6 ppkt (V.7) i (V.9) tego załącznika, w przypadku gdy dane są dostępne;
- b) inne nieobowiązkowe dane wymienione w załączniku I lub dane ze świadectwa zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*), o ile to możliwe;
- c) wynik obowiązkowych okresowych badań zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE (**) oraz okres ważności świadectwa zdatności do ruchu drogowego.

Przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszej dyrektywy odbywa się zgodnie z dyrektywami 95/46/WE (***) i 2002/58/WE (****) Parlamentu Europejskiego i Rady.

5. Dane techniczne dotyczące pojazdów udostępniane są właściwym organom lub stacjom kontroli pojazdów do celu okresowych badań zgodności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie mogą ograniczyć wykorzystywanie i rozpowszechnianie takich danych przez stacje kontroli pojazdów, aby zapobiec nadużyciom.

-
- (*) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).
- (**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).
- (***) Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).
- (****) Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).;

4) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3a

1. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego w otrzymanym zgłoszeniu o wynikach okresowego badania zgodności do ruchu drogowego został poinformowany, że dopuszczenie danego pojazdu do ruchu drogowego zatrzymano zgodnie z art. 9 dyrektywy 2014/45/UE, zatrzymanie to jest ewidencjonowane elektronicznie oraz przeprowadza się dodatkowe badanie zgodności do ruchu drogowego.

Zatrzymanie obowiązuje do momentu przeprowadzenia nowego badania zgodności do ruchu drogowego z pozytywnym skutkiem. Po przeprowadzeniu badania zgodności do ruchu drogowego z pozytywnym skutkiem właściwy organ niezwłocznie ponownie dopuszcza pojazd do ruchu drogowego. Nowy proces rejestracji nie jest konieczny.

Państwa członkowskie lub ich właściwe organy mogą przyjąć środki ułatwiające przeprowadzenie ponownego badania pojazdu, którego dopuszczenie do ruchu drogowego zatrzymano. Środki te mogą obejmować zezwolenie na korzystanie z dróg publicznych między miejscem naprawy a stacją kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania zgodności do ruchu drogowego.

2. Państwo członkowskie może umożliwić posiadaczowi dowodu rejestracyjnego pojazdu złożenie do właściwego organu wniosku o przeniesienie rejestracji na nowego właściciela pojazdu.

3. W przypadku gdy właściwy organ państwa członkowskiego otrzymał zgłoszenie o uznaniu pojazdu za wycofany z eksploatacji zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*), pojazd zostaje wyrejestrowany na stałe, a informacja o tym fakcie – wprowadzona do elektronicznego rejestru.

(*) Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).;

5) w art. 5 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 4 oraz art. 8 ust. 3 dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie uznają, co do zasady, ważność świadectwa zgodności do ruchu drogowego w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zgodności do ruchu drogowego.”;

6) art. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 6

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 7 w celu zmiany:

- pkt II.4, tiret drugie i pkt III.1 sekcja A lit. b) obydwu załączników I i II w przypadku rozszerzenia Unii,
- załącznika I pkt II.6 w odniesieniu do elementów nieobowiązkowych w przypadku zmian definicji lub treści świadectw zgodności w odpowiednich przepisach Unii dotyczących homologacji typu.

Artykuł 7

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

7) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Państwa członkowskie wspierają się nawzajem w wykonywaniu niniejszej dyrektywy. Mogą wymieniać informacje na poziomie dwu- lub wielostronnym, w szczególności w celu kontroli, przed jakąkolwiek rejestracją pojazdu, jego statusu prawnego, w miarę potrzeb w państwie członkowskim, w którym był on wcześniej zarejestrowany. Taka kontrola może obejmować, w celu ułatwienia wymiany informacji, w szczególności wykorzystanie sieci elektronicznej obejmującej dane z krajowych elektronicznych baz danych.”;

8) w załączniku I pkt II.6 dodaje się literę w brzmieniu:

„X) poświadczenie przejścia przez pojazd badania zdatności do ruchu drogowego, data kolejnego badania zdatności do ruchu drogowego lub data wygaśnięcia aktualnego świadectwa.”.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r.

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

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

*Artykuł 3***Wejście w życie**

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

*Artykuł 4***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/47/UE**z dnia 3 kwietnia 2014 r.****w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” Komisja przedstawiła cel „wizji zero” zakładający, że Unia powinna do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. Aby osiągnąć ten cel, technologia motoryzacyjna powinna w znacznym stopniu przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego.
- (2) W swoim komunikacie zatytułowanym „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” Komisja zaproponowała dalsze obniżenie o połowę całkowitej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii do 2020 r., począwszy od 2010 r. Aby osiągnąć ten cel, Komisja określiła siedem celów strategicznych oraz określiła działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów, strategię na rzecz ograniczenia liczby osób rannych w wypadkach oraz środki służące zwiększeniu bezpieczeństwa użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, zwłaszcza motocyklistów.
- (3) Badania zdolności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, a także przewidywać procedurę rejestracji pojazdów pozwalającą na zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, w przypadku gdy pojazd stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego. Badania okresowe pojazdów powinny stanowić główne narzędzie zapewniania zdolności do ruchu drogowego. Kontrole drogowe pojazdów użytkowych powinny być jedynie uzupełnieniem badań okresowych.
- (4) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów oraz ich właściwości związanych z ochroną środowiska. Należy zapewnić – stosując system nieoczekiwanych drogowych kontroli technicznych – aby pojazdy były zdolne do ruchu drogowego.
- (5) Drogowe kontrole techniczne są kluczowym elementem niezbędnym do osiągnięcia trwałego wysokiego poziomu zdolności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania. Kontrole te przyczyniają się nie tylko do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, ale również do zapobiegania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym związanej z różnymi poziomami kontroli stosowanymi przez poszczególne państwa członkowskie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 44 z 15.2.2013, s. 128.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 24 marca 2014 r.

- (6) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽¹⁾ ustanowiono europejski rejestr przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU). ERRU umożliwia wzajemne połączenie krajowych elektronicznych rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego w całej Unii, zgodnie z unijnymi zasadami dotyczącymi ochrony danych osobowych. Korzystanie z tego systemu, obsługiwanego przez właściwe organy każdego państwa członkowskiego, ułatwia współpracę między państwami członkowskimi.
- (7) Niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie do określonych pojazdów użytkowych osiągających maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h, zgodnie z kategoriami określonymi w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾. Niniejsza dyrektywa nie powinna jednak uniemożliwiać państwom członkowskim przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów nieobjętych niniejszą dyrektywą ani sprawdzania innych aspektów transportu drogowego, w szczególności tych, które są związane z czasem prowadzenia pojazdu i okresami odpoczynku lub z transportem towarów niebezpiecznych.
- (8) Ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej ponad 40 km/h coraz częściej wykorzystywane są zamiast samochodów ciężarowych do zadań transportowych o lokalnym zasięgu oraz do komercyjnego drogowego transportu towarów. Zagrożenie związane z ich użytkowaniem jest zbliżone do zagrożenia występującego w przypadku samochodów ciężarowych, dlatego w zakresie drogowych kontroli technicznych pojazdy tej kategorii, użytkowne głównie na drogach publicznych, należy traktować tak samo jak samochody ciężarowe.
- (9) W sprawozdaniach dotyczących wdrażania dyrektywy 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ wyraźnie wykazano znaczenie przeprowadzania drogowych kontroli technicznych. W okresie 2009–2010 ponad 350 000 pojazdów poddanych drogowym kontrolom technicznym w całej Unii uznano za pojazdy będące w stanie, który oznaczał konieczność ich unieruchomienia. Sprawozdania te pokazują również bardzo istotne różnice między wynikami kontroli przeprowadzonych w różnych państwach członkowskich. W okresie 2009–2010 wskaźnik wykrywania niektórych usterek we wszystkich pojazdach poddanych kontroli wahał się od 2,1 % do 48,3 % w zależności od państwa członkowskiego. W sprawozdaniach ukazano znaczące różnice między państwami członkowskimi, jeśli chodzi o liczbę przeprowadzanych drogowych kontroli technicznych. W celu osiągnięcia bardziej zrównoważonego podejścia państwa członkowskie powinny zobowiązać się do przeprowadzenia odpowiedniej liczby kontroli, proporcjonalnej do liczby samochodów użytkowych zarejestrowanych lub funkcjonujących na ich terytorium.
- (10) Samochody dostawcze, takie jak pojazdy kategorii N₁, oraz ich przyczepy nie podlegają takim samym wymogom bezpieczeństwa obowiązującym na poziomie Unii, jak pojazdy ciężarowe, między innymi wymogom dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu, szkoleń dla kierowców zawodowych lub montowania urządzeń ograniczenia prędkości. Chociaż pojazdy kategorii N₁ nie są objęte zakresem niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie powinny uwzględniać takie pojazdy w swoich ogólnych strategiach bezpieczeństwa drogowego i kontroli drogowych.
- (11) Aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych oraz kosztów, a także w celu poprawy skuteczności kontroli, właściwe organy krajowe powinny mieć możliwość wybierania, na zasadzie priorytetu, pojazdów eksploatowanych przez przedsiębiorców, którzy nie spełniają norm bezpieczeństwa drogowego i norm środowiskowych, natomiast pojazdy eksploatowane przez odpowiedzialne podmioty gospodarcze, które zwracają uwagę na bezpieczeństwo i właściwie utrzymują swoje pojazdy, powinny być rzadziej poddawane kontrolom. Dokonywanie wyboru pojazdów do kontroli drogowych w oparciu o profil ryzyka podmiotu gospodarczego może okazać się użytecznym środkiem do celów ściślejszej i częstszej kontroli przedsiębiorców wysokiego ryzyka.
- (12) Kontrole drogowe powinny być wspomagane stosowaniem systemu oceny ryzyka. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 wymaga, by państwa członkowskie rozszerzyły system oceny ryzyka ustanowiony na mocy dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ w odniesieniu do wdrażania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, tak aby objął on inne konkretne dziedziny związane z transportem

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

drogowym, w tym zdatność pojazdów użytkowych do ruchu drogowego. W konsekwencji do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE należy włączyć informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o odpowiednich uzgodnieniach technicznych i administracyjnych w odniesieniu do działania systemów oceny ryzyka. Należy głębiej zbadać skuteczność i harmonizację systemów oceny ryzyka w całej Unii.

- (13) Posiadacz dowodu rejestracyjnego lub – w stosownych przypadkach – podmiot gospodarczy jest odpowiedzialny za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.
- (14) Przeprowadzając techniczne kontrole drogowe, funkcjonariusze służb kontrolnych powinni działać niezależnie, a wydawana przez nich ocena powinna być wolna od wpływu konfliktów interesów, w tym konfliktów o charakterze gospodarczym lub osobistym, zwłaszcza w odniesieniu do kierowcy, podmiotu gospodarczego lub posiadacza dowodu rejestracyjnego – wpływu, który mógłby mieć konsekwencje dla bezstronności i obiektywności decyzji funkcjonariusza służb kontrolnych. Wynagrodzenie funkcjonariuszy służb kontrolnych nie powinno zatem być bezpośrednio powiązane z wynikami drogowych kontroli technicznych. Nie powinno to stanowić przeszkody dla państw członkowskich w upoważnianiu podmiotów prywatnych do przeprowadzania zarówno bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, jak i dokonywania napraw pojazdów, nawet w odniesieniu do tego samego pojazdu.
- (15) Drogowe kontrole techniczne powinny obejmować kontrole wstępne oraz, tam gdzie jest to konieczne, bardziej szczegółowe kontrole. W obu przypadkach powinny one obejmować istotne części i układy pojazdów. Aby osiągnąć harmonizację bardziej szczegółowych kontroli na poziomie Unii, w odniesieniu do każdego z badanych elementów należy wprowadzić zalecane metody przeprowadzania badań i przykłady usterek oraz kategoryzację usterek uzależnioną od ich wagi.
- (16) Zabezpieczenie ładunku ma podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego. Należy zatem zabezpieczyć ładunek w sposób umożliwiający sprostanie przyspieszeniom podczas eksploatacji pojazdu na drodze. Ze względów praktycznych siły wynikające z takich przyspieszeń powinny być wykorzystywane jako wartości dopuszczalne oparte na normach europejskich. Personel biorący udział w sprawdzaniu, czy ładunek jest odpowiednio zabezpieczony powinien być odpowiednio wyszkolony.
- (17) Wszystkie strony zaangażowane w proces logistyczny, w tym pakujący, załadownicy, firmy transportowe, podmioty gospodarcze i kierowcy, mają do odegrania rolę polegającą na zapewnieniu, aby ładunek został odpowiednio zapakowany i załadowany na właściwy pojazd.
- (18) W szeregu państwach członkowskich protokoły drogowych kontroli technicznych sporządzane są za pomocą środków elektronicznych. W takich przypadkach kierowcy należy przekazać kopię protokołu kontroli. Wszystkie dane i informacje zgromadzone podczas drogowych kontroli technicznych powinny być przekazywane do wspólnej bazy danych danego państwa członkowskiego, tak aby dane mogły być w łatwy sposób przetwarzane i aby odpowiednie informacje mogły być przekazywane bez jakichkolwiek dodatkowych obciążeń administracyjnych.
- (19) W celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego spoczywającego na organach przeprowadzających kontrole protokoły wstępnych drogowych kontroli technicznych, w tym kontroli pojazdów zarejestrowanych w państwach trzecich, powinny zawierać jedynie podstawowe informacje stwierdzające, że dany pojazd został poddany kontroli oraz jakie były wyniki tej kontroli. Szczegółowy protokół powinien być wymagany jedynie w przypadku przeprowadzenia bardziej szczegółowej kontroli w następstwie kontroli wstępnej.
- (20) Komisja powinna zbadać możliwość połączenia formularza protokołu zawartego w załączniku IV z innymi protokołami.
- (21) Wykorzystanie mobilnych stacji kontroli drogowej zmniejsza opóźnienia i koszty dla podmiotów gospodarczych, ponieważ bardziej szczegółowe kontrole mogą być przeprowadzane bezpośrednio w pasie drogi. Bardziej szczegółowe kontrole mogą być również przeprowadzane w najbliższych dostępnych stacjach kontroli pojazdów i wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowych.

- (22) Personel prowadzący drogowe kontrole techniczne powinien być odpowiednio wyszkolony lub posiadać odpowiednie kwalifikacje, w tym w celu skutecznego dokonywania kontroli wzrokowej. Funkcjonariusze służb kontrolnych przeprowadzający bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne powinni mieć co najmniej takie same kwalifikacje i spełniać takie same wymagania, jak diagnosty przeprowadzający badania zdadności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾. Państwa członkowskie powinny wymagać, by funkcjonariusze służb kontrolnych prowadzący kontrole w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej lub z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej spełniali te lub równoważne wymogi zatwierdzone przez właściwy organ.
- (23) Aby zmniejszyć koszty wynikające z wykorzystania sprzętu technicznego przy bardziej szczegółowych kontrolach drogowych, państwa członkowskie powinny móc wymagać płatności w przypadku wykrycia usterek. Wysokość tej opłaty powinna być uzasadniona i proporcjonalna.
- (24) Współpraca i wymiana najlepszych praktyk między państwami członkowskimi są niezbędne, aby osiągnąć bardziej zharmonizowany system drogowych kontroli technicznych w całej Unii. Państwa członkowskie powinny zatem, w miarę możliwości, prowadzić ściślejszą współpracę również podczas działań operacyjnych. Współpraca taka powinna obejmować organizację regularnych wspólnych drogowych kontroli technicznych.
- (25) W celu zapewnienia skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi w każdym państwie członkowskim powinien istnieć punkt kontaktowy do celów współpracy z innymi właściwymi organami. Ten punkt kontaktowy powinien także opracowywać odpowiednie dane statystyczne. Ponadto państwa członkowskie powinny stosować spójną krajową strategię egzekwowania przepisów na swoim terytorium oraz powinny mieć możliwość wyznaczenia organu koordynującego jej wdrażanie. Właściwe organy w każdym z państw członkowskich powinny wyznaczyć procedury określające terminy i treść informacji, które mają być przekazywane.
- (26) Podczas wyznaczania punktów kontaktowych przestrzega się przepisów konstytucyjnych oraz uwzględnia odpowiedni szczebel kompetencji.
- (27) W celu umożliwienia monitorowania systemu kontroli drogowej stosowanego w Unii państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji, przed dniem 31 marca 2021 r., a następnie przed dniem 31 marca co dwa lata, wyniki przeprowadzonych drogowych kontroli technicznych. Komisja powinna przekazywać zebrane dane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (28) Aby przedsiębiorcy i kierowcy tracili jak najmniej czasu oraz aby zwiększyć ogólną skuteczność drogowych kontroli technicznych, należy zachęcać do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych wraz z kontrolami zgodności z przepisami socjalnymi w dziedzinie transportu drogowego, a zwłaszcza z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, dyrektywą 2006/22/WE oraz rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy oraz zapewnić ich wdrażanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. Państwa członkowskie powinny w szczególności włączyć do nich odpowiednie środki mające na celu reakcję na sytuację, w której kierowca lub podmiot gospodarczy nie podejmuje współpracy z funkcjonariuszem służb kontrolnych oraz przypadki nieuprawnionego użytkowania pojazdu z niebezpiecznymi usterekami.
- (30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (zob. s. 51 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (31) W przypadku gdy komitet ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy nie wyda żadnej opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego przedstawionego przez Komisję, Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych dotyczących procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktom kontaktowym w państwie członkowskim, w którym dany pojazd jest zarejestrowany, ani ustanawiających format danych, w jakim zebrane przez państwa członkowskie informacje dotyczące skontrolowanych pojazdów mają być przekazywane Komisji.
- (32) W celu odpowiedniej aktualizacji art. 2 ust. 1 oraz załącznika IV pkt 6 bez zmiany zakresu niniejszej dyrektywy, aktualizacji załącznika II pkt 2 w odniesieniu do metod oraz dostosowania załącznika II pkt 2 w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (33) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów poruszających się w Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiar działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (34) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o której mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (35) Niniejsza dyrektywa rozwija istniejący system drogowych kontroli technicznych, aktualizuje wymagania techniczne dyrektywy 2000/30/WE oraz włącza w swój zakres zasady zawarte w zaleceniu Komisji 2010/379/UE ⁽¹⁾. W związku z powyższym dyrektywa 2000/30/WE powinna zostać uchylona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, DEFINICJE I ZAKRES STOSOWANIA

Artykuł 1

Przedmiot

W celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska niniejsza dyrektywa ustanawia wymogi minimalne mające zastosowanie do systemu drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium państw członkowskich.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów użytkowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ i dyrektywie 2007/46/WE:

- a) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M₂ i M₃;

⁽¹⁾ Zalecenie Komisji 2010/379/UE z dnia 5 lipca 2010 r. w sprawie oceny ryzyka związanego z usterekami stwierdzonymi podczas kontroli drogowych (pojazdów użytkowych) zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 97).

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz.U. L 171 z 9.7.2003, s. 1).

- b) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N₂ i N₃;
- c) przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do celów zamieszkania przez osoby, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów O₃ i O₄;
- d) ciągniki kołowe kategorii T5, użytkowane głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.

2. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów nieobjętych niniejszą dyrektywą, takich jak lekkie pojazdy użytkowe kategorii N₁ o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, a także do kontrolowania innych aspektów związanych z bezpieczeństwem w ramach transportu drogowego lub przeprowadzania kontroli w miejscach innych niż drogi publiczne. Żaden przepis niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu ograniczenia możliwości użytkowania konkretnego typu pojazdu do określonych części jego sieci drogowej z przyczyn bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę;
- 2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h;
- 3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;
- 4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz istotna część jej masy oraz masy jej ładunku obciąża pojazd silnikowy;
- 5) „ładunek” oznacza wszystkie towary, które zwykle umieszcza się w tej części lub na tej części pojazdu, która przeznaczona jest do przewozu ładunku, i które nie są na stałe zamocowane do pojazdu, w tym przedmioty umieszczone w nośnikach ładunku, na przykład w skrzyniach, nadwoziach wymiennych lub w kontenerach umieszczonych na pojazdach;
- 6) „pojazd użytkowy” oznacza pojazd silnikowy i jego przyczepę lub naczepę, wykorzystywane głównie do transportu towarów lub pasażerów do celów działalności gospodarczej, na przykład transportu zarobkowego lub transportu na użytek własny, lub w innych celach zawodowych;
- 7) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;
- 8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;
- 9) „przedsiębiorca” oznacza przedsiębiorcę zdefiniowanego w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;
- 10) „drogowa kontrola techniczna” oznacza nieoczekiwaną kontrolę techniczną zdolności do ruchu drogowego pojazdu użytkowego przeprowadzoną przez właściwe organy państwa członkowskiego lub pod ich bezpośrednim nadzorem;

- 11) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada;
- 12) „badanie zdolności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z art. 3 pkt 9 dyrektywy 2014/45/UE;
- 13) „świadczenie zdolności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdolności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wyniki badania zdolności do ruchu drogowego;
- 14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem drogowych kontroli technicznych, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie takich kontroli;
- 15) „funkcjonariusz służb kontrolnych” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzania wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych;
- 16) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas drogowej kontroli technicznej;
- 17) „wspólna kontrola drogowa” oznacza drogową kontrolę techniczną przeprowadzoną wspólnie przez właściwe organy co najmniej dwóch państw członkowskich;
- 18) „podmiot gospodarczy” oznacza osobę prawną lub fizyczną, która użytkuje pojazd i jednocześnie jest jego właścicielem, lub osobę, którą właściciel pojazdu upoważnił do jego użytkowania;
- 19) „mobilna stacja kontroli” oznacza przenośny system przyrządów niezbędny do przeprowadzania bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, obsługiwany przez pracowników będących funkcjonariuszami służb kontrolnych posiadającymi kompetencje do przeprowadzania bardziej szczegółowych kontroli drogowych;
- 20) „wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej” oznacza określony obszar przeprowadzania wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, na którym mogą być zainstalowane w sposób trwały przyrządy do przeprowadzania badań.

ROZDZIAŁ II

SYSTEM DROGOWYCH KONTROLI TECHNICZNYCH I OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 4

System kontroli drogowych

System drogowych kontroli technicznych obejmuje wstępne drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 1, oraz bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 2.

Artykuł 5

Odsetek pojazdów, które należy poddać kontroli

1. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) i c), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych w Unii w każdym roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 5 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na terytorium państw członkowskich.
2. Każde państwo członkowskie dokłada starań, aby przeprowadzić odpowiednią liczbę wstępnych drogowych kontroli technicznych, proporcjonalną do łącznej liczby takich pojazdów, które są zarejestrowane na jego terytorium.
3. Informacje dotyczące poddanych kontroli pojazdów są przekazywane Komisji zgodnie z art. 20 ust. 1.

Artykuł 6

System oceny ryzyka

W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) i c), państwa członkowskie zapewniają, aby określone w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców zostały wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE. Do celów przypisania profilu ryzyka przedsiębiorcom państwa członkowskie mogą stosować kryteria określone w załączniku I. Informacje te są wykorzystywane w celu ściślejszego i częstszego kontrolowania przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka. Systemem oceny ryzyka zarządzają właściwe organy państw członkowskich.

Do celów wdrożenia akapitu pierwszego państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, korzysta z informacji otrzymanych od innych państw członkowskich zgodnie z art. 18 ust. 1.

Państwa członkowskie mogą umożliwić przeprowadzanie dodatkowych dobrowolnych badań zdatności do ruchu drogowego. Uzyskane w ramach dobrowolnych badań informacje o zgodności z wymogami dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego mogą być uwzględniane w celu poprawy profilu ryzyka przedsiębiorcy.

Artykuł 7

Obowiązki

1. Państwa członkowskie wymagają, aby świadectwo zdatności do ruchu drogowego odpowiadające najbardziej aktualnemu badaniu zdatności do ruchu drogowego lub jego kopia lub – w przypadku wydania elektronicznego świadectwa zdatności do ruchu drogowego – uwierzytelniony lub oryginalny wydruk takiego świadectwa oraz protokół najbardziej aktualnej drogowej kontroli technicznej były przechowywane w pojeździe, jeżeli są one dostępne. Państwa członkowskie mogą zezwolić swoim organom na akceptowanie elektronicznych materiałów dowodowych takich kontroli, jeżeli informacje na ten temat są dostępne.
2. Państwa członkowskie wymagają, aby przedsiębiorcy i kierowcy pojazdu podlegającego drogowej kontroli technicznej współpracowali z funkcjonariuszami służb kontrolnych oraz zapewniali dostęp do pojazdu, jego części i wszelkiej właściwej dokumentacji do celów kontroli.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby odpowiedzialność przedsiębiorców za utrzymywanie wykorzystywanych przez nich pojazdów w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i w stanie zdatności do ruchu drogowego została określona, bez uszczerbku dla odpowiedzialności kierowców tych pojazdów.

Artykuł 8

Funkcjonariusze służb kontrolnych

1. Wybierając pojazd do drogowej kontroli technicznej oraz przeprowadzając tę kontrolę, funkcjonariusze służb kontrolnych powstrzymują się od jakiegokolwiek dyskryminacji ze względu na obywatelstwo kierowcy, kraj rejestracji pojazdu lub kraj, w którym dopuszczono pojazd do użytku.
2. Przeprowadzający drogowe kontrole techniczne funkcjonariusz służb kontrolnych musi być wolny od wszelkich konfliktów interesów, które mogłyby mieć wpływ na bezstronność i obiektywność jego decyzji.
3. Wynagrodzenie funkcjonariuszy służb kontrolnych nie może zależeć bezpośrednio od wyników wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych.
4. Bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne przeprowadzają funkcjonariusze służb kontrolnych spełniający minimalne wymagania dotyczące kompetencji i szkoleń, określone w art. 13 dyrektywy 2014/45/UE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą przewidzieć, że funkcjonariusze służb kontrolnych prowadzący kontrole w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej lub z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej muszą spełniać te wymogi lub równoważne wymogi zatwierdzone przez właściwy organ.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURY KONTROLNE

Artykuł 9

Wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej

Identyfikując pojazdy, które mają zostać poddane wstępnej drogowej kontroli technicznej, funkcjonariusze służb kontrolnych mogą wybrać, jako priorytet, pojazdy użytkowane przez przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w dyrektywie 2006/22/WE. Pojazdy mogą również zostać wybrane do kontroli losowo lub gdy zachodzi podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub środowiska.

Artykuł 10

Przebieg i metody drogowych kontroli technicznych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy wybrane zgodnie z art. 9 były poddawane wstępnej drogowej kontroli technicznej.

Podczas każdej wstępnej drogowej kontroli technicznej pojazdu funkcjonariusz służb kontrolnych:

- a) sprawdza ostatnie świadectwo zdatności do ruchu drogowego i protokół drogowej kontroli technicznej, jeżeli jest dostępny, przechowywane w pojeździe, lub elektroniczne materiały dowodowe tych kontroli, zgodnie z art. 7 ust. 1;
- b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- c) może przeprowadzać wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku pojazdu zgodnie z art. 13;
- d) może przeprowadzać badania techniczne za pomocą każdej metody uznanej za właściwą. Takie badania techniczne można przeprowadzać w celu uzasadnienia decyzji o poddaniu pojazdu bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej lub w celu zobowiązania do niezwłocznego usunięcia usterek zgodnie z art. 14 ust. 1.

Funkcjonariusz służb kontrolnych sprawdza, czy wszelkie usterki wskazane w ramach poprzedniej drogowej kontroli technicznej zostały usunięte.

2. Na podstawie wyników wstępnej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych decyduje, czy pojazd lub jego przyczepę należy poddać bardziej szczegółowej kontroli drogowej.

3. Bardziej szczegółowa drogowa kontrola techniczna obejmuje te pozycje wymienione w załączniku II, które uznano za niezbędne i istotne, w szczególności z uwzględnieniem bezpieczeństwa hamulców, opon, kół i podwozia, a także uciążliwości pojazdu, oraz zalecane metody badania tych pozycji.

4. W przypadku gdy świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub protokół kontroli drogowej wskazuje, że w trakcie poprzednich trzech miesięcy przeprowadzono kontrolę jednej z pozycji wymienionych w załączniku II, funkcjonariusz służb kontrolnych nie sprawdza tej pozycji, chyba że jest to uzasadnione istnieniem oczywistej usterki.

Artykuł 11

Punkty przeprowadzania kontroli

1. Bardziej szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się przy użyciu mobilnej stacji kontroli drogowej lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej bądź w stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w dyrektywie 2014/45/UE.

2. W przypadku gdy bardziej szczegółowa kontrola ma być przeprowadzona w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, przeprowadza się ją w najkrótszym możliwym terminie w najbliższej dostępnej stacji lub punkcie.

3. Mobilne stacje kontroli drogowej i wyznaczone punkty przeprowadzania kontroli drogowej posiadają odpowiednie przyrządy do przeprowadzania bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej, w tym przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu, zgodnie z wymogami. W przypadku gdy mobilne stacje kontroli drogowej lub wyznaczone punkty przeprowadzania kontroli drogowej nie posiadają odpowiednich przyrządów do sprawdzenia pozycji wskazanej we wstępnej kontroli, pojazd skierowuje się do stacji kontroli pojazdów lub do punktu, w którym możliwe jest przeprowadzenie szczegółowej kontroli tej pozycji.

Artykuł 12

Ocena usterek

1. W odniesieniu do każdej kontrolowanej pozycji załącznik II przewiduje wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi, którym należy się posługiwać w czasie drogowych kontroli technicznych.

2. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej pojazdów są klasyfikowane do jednej z następujących kategorii:

- a) usterki drobne bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływania na środowisko oraz inne drobne niezgodności;
- b) usterki poważne, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności;
- c) usterki niebezpieczne stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziałujące na środowisko.

3. Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust. 2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterek. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie kontroli, o której mowa w załączniku II pkt 1, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli uznano, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Artykuł 13

Kontrola zabezpieczenia ładunku

1. Podczas kontroli drogowej pojazd może zostać poddany kontroli pod względem zabezpieczenia jego ładunku zgodnie z załącznikiem III w celu zapewnienia, aby ładunek został zabezpieczony w taki sposób, aby nie zagrażał bezpieczeństwu jazdy ani nie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska. Może zostać przeprowadzona kontrola w celu zweryfikowania, czy we wszystkich warunkach ruchu pojazdu, w tym podczas sytuacji nadzwyczajnych lub ruszania pod górę:

— ładunki mogą tylko nieznacznie zmienić swoje położenie względem siebie, względem ścian lub innych powierzchni pojazdu, oraz

— ładunek nie może się przemieścić poza przestrzeń ładunkową lub przesunąć poza powierzchnię załadunkową.

2. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do transportu pewnych kategorii towarów, takich jak objęte europejską umową dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) ⁽¹⁾, zabezpieczenie ładunku i kontrola zabezpieczenia ładunku mogą być przeprowadzane zgodnie z zasadami i – w stosownych przypadkach – normami określonymi w załączniku III sekcja I. Można korzystać z najnowszej wersji tych norm zawartej w załączniku III, sekcja I pkt 5.

⁽¹⁾ Przetransponowana dyrektywą 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13), zmienioną między innymi dyrektywą Komisji 2012/45/UE (Dz.U. L 332 z 4.12.2012, s. 18).

3. Działania następce, o których mowa w art. 14, można stosować również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.
4. Państwa członkowskie przewidują, aby personel zaangażowany w kontrole zabezpieczenia ładunku był do tego celu odpowiednio przeszkolony.

Artykuł 14

Działania następce w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek

1. Bez uszczerbku dla art. 14 ust. 3 państwa członkowskie zapewniają, aby każda poważna lub niebezpieczna usterka wykryta w trakcie kontroli wstępnej lub bardziej szczegółowej była usuwana przed ponownym użytkowaniem pojazdu na drogach publicznych.
2. Funkcjonariusz służb kontrolnych może podjąć decyzję, zgodnie z którą pojazd ma zostać poddany pełnemu badaniu zdolności do ruchu drogowego w określonym terminie, jeżeli jest zarejestrowany w państwie członkowskim, w którym przeprowadzono drogową kontrolę techniczną. Jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim, właściwy organ może zwrócić się do właściwego organu tego innego państwa członkowskiego za pośrednictwem punktów kontaktowych, o których mowa w art. 17, o przeprowadzenie nowego badania zdolności do ruchu tego pojazdu zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek pojazdu zarejestrowanego poza Unią, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o poinformowaniu właściwego organu kraju rejestracji tego pojazdu.
3. W przypadku wszelkich usterek, które wymagają szybkiego lub niezwłocznego usunięcia ze względu na bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, państwo członkowskie lub właściwy organ zapewniają, aby do momentu usunięcia tych usterek użytkowanie tego pojazdu zostało ograniczone lub zabronione. Można zezwolić na użytkowanie takiego pojazdu w celu umożliwienia doprowadzenia go do jednego z najbliższych warsztatów, w którym usterki te mogą zostać usunięte, pod warunkiem że odnośne niebezpieczne usterki zostały naprawione w sposób umożliwiający pojazdowi dojazd do warsztatu i że nie zachodzi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa jego pasażerów lub innych użytkowników dróg. W przypadku usterek, które nie wymagają niezwłocznego usunięcia, państwa członkowskie lub właściwy organ mogą zdecydować na jakich warunkach i w jakim rozsądnym okresie dany pojazd może być użytkowany do momentu usunięcia usterek.

W przypadku gdy pojazdu nie można naprawić w sposób umożliwiający mu dojazd do warsztatu, można go przetransportować do dostępnego miejsca, w którym może on zostać naprawiony.

Artykuł 15

Opłaty za kontrole

W przypadku stwierdzenia usterek po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej kontroli, państwa członkowskie mogą wymagać wniesienia uzasadnionej i proporcjonalnej opłaty, której wysokość powinna być uzależniona od kosztów przeprowadzenia tej kontroli.

Artykuł 16

Protokół kontroli i bazy danych z drogowych kontroli technicznych

1. W odniesieniu do każdej przeprowadzonej wstępnej drogowej kontroli technicznej właściwemu organowi przekazuje się następujące informacje:
 - a) kraj rejestracji pojazdu;
 - b) kategoria pojazdu;
 - c) wynik wstępnej drogowej kontroli technicznej.
2. Po dokonaniu bardziej szczegółowej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych sporządza protokół zgodnie z załącznikiem IV. Państwa członkowskie zapewniają, aby kierowca pojazdu otrzymał kopię protokołu kontroli.
3. Funkcjonariusz służb kontrolnych przekazuje właściwemu organowi wyniki bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej w rozsądnym terminie po przeprowadzeniu tych kontroli. Właściwy organ przechowuje te informacje zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi ochrony danych przez okres co najmniej 36 miesięcy od daty ich otrzymania.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓŁPRACA I WYMIANA INFORMACJI*Artykuł 17***Wyznaczenie punktu kontaktowego**

1. Państwa członkowskie wyznaczają punkt kontaktowy, który:
 - zapewnia koordynację z punktami kontaktowymi wyznaczonymi przez inne państwa członkowskie w odniesieniu do działań podejmowanych na podstawie art. 18,
 - przekazuje Komisji dane, o których mowa w art. 20,
 - zapewnia, w stosownych przypadkach, wszelką inną wymianę informacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich oraz udzielanie im pomocy.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.

*Artykuł 18***Współpraca między państwami członkowskimi**

1. W przypadku stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Zgłoszenie to obejmuje elementy protokołu kontroli drogowej określone w załączniku IV i może zostać przekazane za pośrednictwem krajowego rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktowi kontaktowemu państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.
2. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek pojazdu punkt kontaktowy w państwie członkowskim, w którym pojazd został poddany kontroli, może zwrócić się do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany – za pośrednictwem punktu kontaktowego tego państwa członkowskiego – o podjęcie odpowiednich działań następczych, takich jak nakaz poddania pojazdu dalszym badaniom zdatności do ruchu drogowego przewidzianym w art. 14.

*Artykuł 19***Wspólne drogowe kontrole techniczne**

Co roku państwa członkowskie regularnie przeprowadzają wspólne działania obejmujące kontrole drogowe. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami przewidzianymi w art. 5 dyrektywy 2006/22/WE.

*Artykuł 20***Przekazywanie informacji Komisji**

1. Przed dniem 31 marca 2021 r., a następnie do dnia 31 marca co dwa lata państwa członkowskie przekazują Komisji w formie elektronicznej dane dotyczące skontrolowanych na ich terytorium pojazdów zgromadzone w ciągu dwóch poprzednich lat kalendarzowych. Dane te zawierają:
 - a) liczbę skontrolowanych pojazdów;
 - b) kategorie skontrolowanych pojazdów;
 - c) kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu;

- d) w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10.

Pierwsze sprawozdanie obejmuje okres dwuletni rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2019 r.

2. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2, szczegółowe przepisy dotyczące formatu, w jakim dane, o których mowa w ust. 1, mają być przekazywane za pośrednictwem środków elektronicznych. Do czasu ustanowienia takich przepisów stosuje się standardowy formularz sprawozdania zamieszczony w załączniku V.

Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące zebranych danych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

ROZDZIAŁ V

AKTY DELEGOWANE I WYKONAWCZE

Artykuł 21

Akty delegowane

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 22 w celu:

- odpowiedniej aktualizacji art. 2 ust. 1 oraz załącznika V pkt 6 w celu uwzględnienia zmian w odniesieniu do kategorii pojazdów wynikających z wprowadzenia zmian w przepisach, o których mowa w tym artykule, bez zmiany zakresu niniejszej dyrektywy;
- aktualizacji załącznika II pkt 2 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu;
- dostosowania załącznika II pkt 2, w następstwie pozytywnej oceny kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.

Artykuł 22

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 21, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 21, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 21 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosły sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 23***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zdatości do Ruchu Drogowego, o którym mowa w dyrektywie 2014/45/UE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 24***Składanie sprawozdań**

1. Do dnia 20 maja 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu poddane zostaną analizie zwłaszcza jej skutki w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego, a także koszty i korzyści wynikające z ewentualnego włączenia pojazdów kategorii N₁ i O₂ do zakresu niniejszej dyrektywy.

2. Najpóźniej do dnia 20 maja 2022 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do skuteczności i harmonizacji systemów oceny ryzyka, zwłaszcza w ramach określenia wzajemnie porównywalnych profili ryzyka różnych przedsiębiorców. Sprawozdaniu temu towarzyszyć będzie szczegółowa ocena wpływu analizująca koszty i korzyści w całej Unii. Ocena wpływu zostanie udostępniona Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najpóźniej w terminie sześciu miesięcy przed przedstawieniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, mającego na celu – w stosownych przypadkach – włączenie nowych kategorii pojazdów do zakresu niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 25***Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące.

*Artykuł 26***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r.

W odniesieniu do systemu oceny ryzyka, o którym mowa w art. 6 niniejszej dyrektywy, stosują te przepisy od dnia 20 maja 2019 r.

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

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

Artykuł 27

Uchylenie

Dyrektywa 2000/30/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.

Artykuł 28

Wejście w życie i stosowanie

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

Artykuł 29

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 kwietnia 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

ELEMENTY SYSTEMU OCENY RYZYKA

System oceny ryzyka stanowi podstawę ukierunkowanej selekcji pojazdów użytkowanych przez przedsiębiorców, którzy wykazują słabe wyniki w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi konserwacji pojazdów i zdolności do ruchu drogowego. System ten uwzględnia wyniki zarówno okresowych badań zdolności do ruchu drogowego, jak i drogowych kontroli technicznych.

W systemie oceny ryzyka uwzględnia się następujące parametry służące do określenia ryzyka w odniesieniu do danego przedsiębiorcy:

- liczbę usterek,
- wagę usterek,
- liczbę drogowych kontroli technicznych lub okresowych i dobrowolnych badań zdolności do ruchu drogowego,
- współczynnik czasu.

1. Usterki ocenia się według ich wagi, z zastosowaniem następujących współczynników wagi:

- Usterka niebezpieczna = 40
- Usterka poważna = 10
- Usterka drobna = 1

2. Zmiany w sytuacji przedsiębiorcy (pojazdu) odzwierciedla się poprzez zastosowanie do „starszych” wyników kontroli (usterki) mniejszej wagi niż do wyników „nowszych”, stosując następujące współczynniki:

- Rok 1 = ostatnie 12 miesięcy = współczynnik 3
- Rok 2 = miesiące 13–24 = współczynnik 2
- Rok 3 = miesiące 25–36 = współczynnik 1

Dotyczy to jedynie obliczania ogólnego stopnia ryzyka.

3. Ocenę ryzyka oblicza się przy użyciu następujących wzorów:

a) Wzór na ogólną ocenę ryzyka

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

Gdzie

RR = ogólna ocena ryzyka

D_{Yi} = całkowita liczba defektów w latach 1, 2, 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ w roku 1

$\#...$ = liczba...

DD = niebezpiecznych usterek

MaD = poważnych usterek

MiD = drobnych usterek

C = weryfikacji (drogowych kontroli technicznych lub okresowych i dobrowolnych badań zdatności do ruchu drogowego) w latach 1, 2, 3

b) Wzór na ocenę ryzyka w skali roku

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

Gdzie

AR = stopień ryzyka w skali roku

#... = liczba...

DD = niebezpiecznych usterek

MaD = poważnych usterek

MiD = drobnych usterek

C = weryfikacji (drogowych kontroli technicznych lub okresowych i dobrowolnych badań zdatności do ruchu drogowego)

Stopień ryzyka w skali roku służy do oceny zmian obserwowanych u przedsiębiorcy na przestrzeni lat.

Klasyfikację przedsiębiorców (pojazdów) na podstawie ogólnej oceny ryzyka przeprowadza się w taki sposób, aby osiągnąć następujący rozkład w zakresie zgłoszonych przedsiębiorców (pojazdów):

— < 30 % niski stopień ryzyka

— 30–80 % średni stopień ryzyka

— > 80 % wysoki stopień ryzyka.

—

ZAŁĄCZNIK II

ZAKRES DROGOWYCH KONTROLI TECHNICZNYCH

1. OBSZARY KONTROLI

0. Identyfikacja pojazdu.
1. Układ hamulcowy.
2. Układ kierowniczy.
3. Widoczność.
4. Urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego.
5. Osie, koła, opony, zawieszenie.
6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia.
7. Inne wyposażenie.
8. Uciążliwość.
9. Badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M₂ i M₃ przeznaczonych do przewozu osób.

2. WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI

Pozycje, których sprawdzenie wymaga użycia przyrządów, zostały oznaczone literą P.

Pozycje, które bez użycia przyrządów można sprawdzić tylko w ograniczonym stopniu, zostały oznaczone znakiem +P.

W przypadku gdy dla danej pozycji przewidziano kontrolę wzrokową, oznacza to, że funkcjonariusz służb kontrolnych 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.

Drogowe kontrole techniczne mogą obejmować pozycje wymienione w tabeli 1, co obejmuje zalecane metody badania, które powinny być wykorzystywane. Żadne z postanowień niniejszego załącznika nie stanowi przeszkody w korzystaniu przez funkcjonariusza służb kontrolnych w stosownych przypadkach z dodatkowego sprzętu, takiego jak podnośnik lub kanał przeglądowy.

Badania przeprowadza się z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu, bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.

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

„Kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający” nie stosuje się w przypadku gdy odnoszą się do wymogów, które nie były obowiązujące na mocy odpowiednich przepisów homologacyjnych w chwili pierwszej rejestracji, dopuszczenia pojazdu do ruchu po raz pierwszy bądź wymogów dotyczących modernizacji.

3. ZAKRES I METODY BADANIA, OCENA USTEREK POJAZDU

Badanie obejmuje te elementy, które uznane są za niezbędne i istotne przy uwzględnieniu w szczególności bezpieczeństwa hamulców, opon, kół, podwozia oraz uciążliwości, oraz zalecanych metod wymienionych w poniższej tabeli.

Dla każdego układu i elementu poddanego badaniu ocenę usterek przeprowadza się zgodnie z kryteriami określonymi w tej tabeli, stosownie do poszczególnych przypadków.

Usterki niewymienione w niniejszym załączniku ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy. Nie można w pełni uruchomić hamulca lub jest on zablokowany.		X	X
		b) Urządzenie uruchamiające hamulec nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X	X	
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta.		X	
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość). Co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość).		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego jest zbyt długi w stosunku do wymogów ¹ .		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.		X	
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo.		X	X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika.	X		
		Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia.		X	

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		e) Brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego.	X		
		f) Świeci się wskaźnik ostrzegawczy poziomu płynu hamulcowego lub wskaźnik jest uszkodzony.	X		
		g) Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.	X		
1.1.11. Szttywne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Nieszczelności przewodów lub połączeń (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. Wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku.		X	X
		d) Przewody przemieszczone. Ryzyko uszkodzenia.	X	X	
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Przewody są uszkodzone, ocierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie. Przewody są uszkodzone lub się ocierają.	X	X	
		c) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe). Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy hamulcowe).		X	X
		d) Przewody pęcznią pod ciśnieniem. Osłabione zbrojenie.		X	X
		e) Przewody porowate.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia)		X	
		Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia).			X
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itp.).		X	
		Wpływ na działanie hamulca.			X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	c) Brak lub złe zamontowanie okładziny lub klocka.			X
		a) Zużycie bębna lub tarczy.		X	
		Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub pęknięcia.			X
		b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.)		X	
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	Poważny wpływ na działanie hamulca.			X
		c) Brak bębna lub tarczy.			X
		d) Niepewne mocowanie tylnej tarczy hamulca.		X	
		a) Linka uszkodzona lub splątana.		X	
		Wpływ na działanie hamulca.			X
		b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu.		X	
		Wpływ na działanie hamulca.			X
		c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.		X	
		d) Uszkodzona prowadnica linki.		X	
		e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		X	
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. 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 chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.	X	X	
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości.	a) Uszkodzone połączenie.		X	
		b) Nieprawidłowe ustawienie połączenia.		X	
		c) Zawór zatarty lub nie działa (ABS działa). Zawór zatarty lub nie działa.		X	X
		d) Brak zaworu (jeżeli jest wymagany).			X
		e) Brak tabliczki znamionowej.	X		

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.1.23. Hamulec najazdowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niewystarczająca skuteczność.		X	
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność (P)	W trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	a) Zbyt mała siła hamowania na co najmniej jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.		X	
		e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie jednego pełnego obrotu koła.		X	
1.2.2. Skuteczność (P)	Badanie wykonać 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 ⁽¹⁾ .	Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne ⁽²⁾ : Kategorie M ₁ , M ₂ i M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Kategoria N ₁ : 45 % Kategorie N ₂ i N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Kategorie O ₃ i O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Osiągnięte mniej niż 50 % powyższych wartości.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność (P)	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania na co najmniej jednym kole.		X	
		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 nadmiernie 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.	Siła hamowania mniejsza niż 50 % ⁽⁶⁾ sprawności hamulca roboczego określonej w pkt 1.2.2 w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy.		X	
		Osiągnięcie mniej niż 50 % powyższych wartości siły hamowania w odniesieniu do masy pojazdu w czasie badań.			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 jednej stronie lub w przypadku badań na drodze pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej.		X	
		Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu.			X

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
1.8. Płyn hamulcowy	Kontrola wzrokowa	Płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami. Bezpośrednie ryzyko awarii.		X	X
2. UKŁAD KIEROWNICZY					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Kontrola wzrokowa działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy.	a) Skręcony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu. Wpływ na działanie.		X	X
		b) Nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		c) Zbyt duży luz na wielowypuszczeniu wału kierowniczego. Wpływ na działanie.		X	X
		d) Wyciek. Tworzenie się kropeł.		X	X
2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	Kontrola wzrokowa mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo.	a) Nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej. Mocowania niebezpiecznie obłuzowane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia/nadwozia.		X	X
		b) Deformacja otworów do mocowania w podwoziu. Poważny wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		c) Brak śrub mocujących lub śruby ułamane. Poważny wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		d) Pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej. Wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Kontrola wzrokowa 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 ³ Wpływ na działanie.		X	X
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej. Brak lub znaczące zużycie osłony gumowej.	X	X	
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Kontrola wzrokowa elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo z kołami pojazdu na podłożu i przy włączonym silniku (wspomaganie układu kierowniczego).	a) Ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X	
		b) Brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają.		X	
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (czy poziom płynu jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.	a) Wyciek płynu.		X	
		b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niedostateczna pojemność zbiornika.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		c) Mechanizm wspomagania nie działa. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		f) Niebezpieczna przeróbka ³ Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja przewodów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy					
2.2.1. Stan kierownicy	Ustawić pojazd na podłożu, pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicze w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		c) Pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub ramionach kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ³ .		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicze	Ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku popoziowym, pchać koło kierownicze w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.		X	
		b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.		X	
		c) Zużyty przegub elastyczny.		X	
		d) Uszkodzone mocowanie. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		e) Niebezpieczna przeróbka ³			X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Włączyć silnik w pojazdach ze wspomaganiem układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost. Delikatnie skręcać kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola wzrokowa luzu.	Zbyt duży ruch jałowy kierownicy (na przykład, dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) lub niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		Wpływ na bezpieczne kierowanie.			X
2.4. Ustawienie kół (X) ²	Kontrola wzrokowa	Wyraźnie nieprawidłowe ustawienie	X		
		Wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunku jazdy.		X	
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami.	a) Element uszkodzony w niewielkim stopniu. Poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu.		X	X
		b) Zbyt duży luz. Wpływ na jazdę na wprost; pogorszenie stabilności kierunku jazdy.		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie. Poważny wpływ na skuteczność mocowania.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrzętem koła kierownicy a skrzętem 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	
3. WIDOCZNOŚĆ					
3.1. Pole widzenia	Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy.	Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki. (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	X	
3.2. Stan szyb	Kontrola wzrokowa	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona) (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	X	
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odbłaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w wymogach ¹ (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X	X	
		c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa. Znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymogami ¹ (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem). Mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem	X	X	
		b) Lusterko lub urządzenie nieznacznie uszkodzone lub obłuzowane. Lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.	X	X	
		c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Wycieraczki nie działają lub brak wycieraczek.		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki. Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.	X	X	
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego).	X		
		Spryskiwacze nie działają.		X	
3.6. Instalacja odmgławiająca (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.	X		
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE					
4.1. Światła drogowe i mijania					
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła, źródła światła lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widzialność.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i klosz). Poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i klosz).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła.		X	
4.1.2. Ustawienie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Rażąco złe ustawienie świateł drogowych i mijania.		X	
		b) Nieprawidłowe mocowanie źródła światła.			
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami ¹ (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie). Przekroczono maksymalną dopuszczalną jasność świateł świecących do przodu.	X	X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.1.4. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	a) Urządzenie nie działa.		X	
		b) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Urządzenie nie działa. W przypadku lamp wyładowczych.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej					
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.		X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.2.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.		X X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.2.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ . Czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają jasność światła lub zmieniają jego barwę. Czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.	X	X	
4.3. Światła stopu					
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3. Żadne źródło światła nie działa.	X	X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza. (brak wpływu na emitowane wysyłane światło).	X		
		Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
4.3.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ .	X		
		Opóźnione działanie.		X	
		Przełącznik nie działa w ogóle.			X
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.3.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .	X		
		Białe światło do tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła.		X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa mniej niż 1/3).	X		
		Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza. (brak wpływu na emitowane wysyłane światło).	X		
		Poważne uszkodzenie klosza (mające wpływ na emitowane wysyłane światło).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.4.2. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ¹ . Przełącznik nie działa w ogóle	X	X	
4.4.3. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów niezgodna z wymogami ¹ (odchylenie o ponad 25 %).	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe					
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa mniej niż 1/3). Pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.	X	X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane wysyłane światło). Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią pojazdy nadjeżdżające z przeciwka.	X	X	
4.5.2. Ustawienie (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko). Granica powyżej granicy dla świateł mijania.	X	X	
4.5.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami ¹ . Przełącznik nie działa.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.5.4. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .	X		
4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.	X		
		b) Uszkodzenie klosza.	X		
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	
4.6.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia ¹ .		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
4.6.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik nie działa zgodnie z wymogami ¹ .	X		
		Światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest bieg inny niż wsteczny.		X	
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Białe światło skierowane bezpośrednio do tyłu.	X		
		b) Uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła). Uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła).	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.7.2. Zgodność z wymogami ¹	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ działa niezgodnie z wymogami ¹ .	X		
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe					
4.8.1. Stan	Kontrola wzrokowa	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych.	X		
		Wpływ na funkcję odblaskową.		X	
		b) Niepewne mocowanie odblasków.	X		
		Grozi odpadnięciem.		X	
4.8.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa	Urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymogami ¹ .		X	
		Brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu.			X
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Wskaźniki nie działają.	X		
		Nie działają wskaźniki włączenia światła drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.		X	
4.9.2. Zgodność z wymogami ¹ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Niezgodna z wymogami ¹ .	X		
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	Kontrola wzrokowa: w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji.	a) Niepewne mocowanie elementów nieruchomych.	X		
		Luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym.		X	
		b) Uszkodzona lub zużyta izolacja.	X		
		Może spowodować zwarcie.		X	
		c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego.		X	
		Światła stopu przyczepy nie działają w ogóle.			X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola wzrokowa pojazdu, obejmująca także komorę silnikową (jeśli ma to zastosowanie).	a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów. Obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń. Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X
		b) Niewielkie zużycie instalacji. Poważne zużycie instalacji. Skrajne zużycie instalacji (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X
		c) Uszkodzona lub zużyta izolacja. Może spowodować zwarcie. Bezpośrednie zagrożenie pożarem, iskrzeniem.	X	X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami ¹ . Wysyła/odbija czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.	X	X	
		b) Światło działa niezgodnie z wymogami ¹ . Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła. Emitowane czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu.	X	X	
		c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne mocowanie. Niewłaściwe mocowanie; może spowodować zwarcie.	X		
		b) Wyciek. Wyciek substancji niebezpiecznych.	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 (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne.	a) Pęknięcie lub odkształcenie osi.			X
		b) Niepewne mocowanie do pojazdu. Pogorszona stabilność, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ³ . Wpływ na stabilność, nieprawidłowe działanie, za małą odległość od innych części pojazdu lub od podłoża.		X	X
5.1.2. Zwrotnice (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku poziomym lub pionowym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.	a) Pęknięcie zwrotnicy.			X
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia. Prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi. Prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		d) Sworzeń zwrotnicy luźny w osi. Prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
5.1.3. Łożyska kół (+ P)	Kontrola wzrokowa z użyciem urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi, jeżeli jest dostępne. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
		b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone. Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.		X	X
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	Kontrola wzrokowa.	a) Brakujące lub obluźowane śruby lub nakrętki mocujące koła. Brak elementów mocujących koła lub obluźowanie w takim stopniu, że ma bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		b) Zużycie lub uszkodzenie piasty. Zużycie lub uszkodzenie piasty w sposób mający wpływ na bezpieczne mocowanie kół.		X	X
5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub podnośniku.	a) Pęknięcie lub wada spawalnicza.			X
		b) Niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających. Prawdopodobieństwo wypadnięcia.		X	X
		c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła. Wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony.		X	X
		d) Rozmiar, kompletaacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny z wymogami ¹ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymogami ¹ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyczy innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
		e) Widoczny wskaźnik zużycia bieżnika opony. Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami ¹ .		X	X
		f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne). Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczną jazdę).	X		X
		g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami ¹ . Wpływ na warstwę ochronną kordu.		X	X
		5.3. Zawieszenie			
5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi, jeżeli jest dostępne.	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi. Widoczne względne przemieszczanie się. Umocowania bardzo poważnie obluźwane.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X
		c) Brak resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego resora (pióra) lub piór dodatkowych.		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ³ . Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa.		X	X
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluzowany amortyzator.	X		
		b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
		c) Brak amortyzatora.		X	
5.3.3. Drążki skrętne, drążki reakcyjne, wahacze (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdny, jeżeli jest dostępne.	a) Niepewne mocowanie części do podwozia lub osi. Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Uszkodzenie lub nadmierna korozja elementu. Wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ³ . Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa.		X	X

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
5.3.4. Sworznie wahaczy (+ P)	Kontrola wzrokowa przy użyciu urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdny, jeżeli jest dostępne.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy. Prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.		X	X
		b) Znaczące zużycie osłony gumowej. Brak lub pęknięcie osłony gumowej	X	X	
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola wzrokowa	a) Układ nie działa.			X
		b) Uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu. Poważny wpływ na działanie układu.		X	X
		c) Słyszalny wypływ 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 wzrokowa	a) Niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic. Poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzecznic.		X	X
		b) Niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń. Większość mocowań obluźowana. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X
		c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji. Niewystarczająca wytrzymałość części.		X	X

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

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

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

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

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
6.2.8. Stopnie kabiny	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne mocowanie stopnia lub poręczy. Niewystarczająca stabilność.	X		
		b) Stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.		X	
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia.		X	
		b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z wymogami ¹ . Zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkownika.	X		X
		c) Wycieki z układów hydraulicznych. Nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych.	X		X
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	Kontrola wzrokowa	a) Brak, obluzowanie lub znaczące skorodowanie części. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń; grozi odpadnięciem.	X		X
		b) Element za blisko opony/koła (fartuchy przeciwbłotne). Element za blisko opony/koła (błotniki).	X		X
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . 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 zapięcie	Kontrola wzrokowa.	a) Punkt kotwiczenia pasów wykazuje duże zniszczenie. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Obluzowane punkty kotwiczenia.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.1.2. Stan pasów i zapięcie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany.		X	
		b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa. Przecięcie lub oznaki rozciągnięcia.	X	X	
		c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymogami ¹ .		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa.		X	
		e) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie związka pasa bezpieczeństwa.		X	
7.1.3. Ogranicznik naprężenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) Brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		c) Poduszka wyraźnie nie działa.		X	
7.1.6. Systemy poduszki powietrznej SRS	Kontrola wzrokowa wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.2. Gaśnica (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak.		X	
		b) Niezgodna z wymogami ¹ .	X		
		Jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary itp.)		X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa.	X		
		b) Uszkodzone. Samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi.		X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany) (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lub trójkąt niekompletny.	X		
		b) Niezgodna z wymogami ¹ .	X		
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana) (X) ²	Kontrola wzrokowa.	Brak apteczki, apteczka niekompletna lub niezgodna z wymogami ¹ .	X		
7.6. Kliny (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane) (X) ²	Kontrola wzrokowa	Brak lub w złym stanie technicznym, niewystarczająca stabilność lub wymiary.		X	
7.7. Sygnał dźwiękowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X	X	
		b) Niepewne działanie przycisku sygnału.	X		
		c) Niezgodność z wymogami ¹ . Emitowany dźwięk można pomylić z syrenami pojazdów uprzywilejowanych.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.8. Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie działania w czasie jazdy bądź za pomocą przyrządów elektronicznych.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ . Brak (jeżeli jest wymagany).	X	X	
		b) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X	X	
		c) Brak wystarczającego podświetlenia. Całkowity brak podświetlenia.	X	X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		b) Nie działa.		X	
		c) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		d) Brak tabliczki kalibracyjnej, dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.		X	
		e) Wyraźnie oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany) (+ P)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli dostępny jest odpowiedni sprzęt.	a) Zamontowany niezgodnie z wymogami ¹ .		X	
		b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.		X	
		c) Ustawiono nieprawidłową prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana).		X	
		d) Brak plomb lub plomby uszkodzone.		X	
		e) Brak tabliczki lub tabliczka nieczytelna.		X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
7.11. Drogomierz, jeżeli występuje (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo), w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu.		X	
		b) Wyraźnie nie działa.		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany (X) ²	Kontrola wzrokowa lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		b) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		e) Wskaźnik awarii układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
8. UCIAŻLIWOŚĆ					
8.1. Hałas					
8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+ P)	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie funkcjonariusza służb kontrolnych hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu).	a) Poziom hałas przekracza wartości dopuszczalne określone w wymogach ¹ .		X	
		b) Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	X
8.2. Emisja spalin					
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym					
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
8.2.2. Emisja z silników o zapłonie samoczynnym					
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	
		c) Wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją.		X	
		d) Niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli ma zastosowanie.		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin	— W odniesieniu do pojazdów do klas emisji Euro 5 i Euro V ⁽⁷⁾ : zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub odczyt zapisów systemu OBD. Badanie emisji z rury wydechowej jest domysłą metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin. W oparciu o ocenę równoważności państwa członkowskie mogą zezwolić na stosowanie odczytów zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami.	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ¹ poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe;		X	
Pojazdy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1980 r. są zwolnione z tego wymogu.	— W odniesieniu do pojazdów od klas emisji Euro 6 i Euro VI ⁽⁸⁾ : zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem lub odczyt zapisów systemu OBD zgodnie z zaleceniami producenta oraz zgodnie z innymi wymogami ¹ .				

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	Wstępne przygotowanie pojazdu: 1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.	b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi ¹ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia, — dla silników wolnossących: $2,5 \text{ m}^{-1}$, — dla silników turbodoładowanych: $3,0 \text{ m}^{-1}$, lub w przypadku pojazdów określonych w wymogach ¹ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ¹: $1,5 \text{ m}^{-1}$ (⁹) lub $0,7 \text{ m}^{-1}$ (¹⁰)		X	
	2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego: (i) silnik powinien być w pełni rozgrzany; na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej $80 \text{ }^{\circ}\text{C}$ lub jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie włączeń wentylatora silnika; (ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów silnika lub za pomocą innej równoważnej metody.			X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
	Procedura badania: 1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów silnik i ewentualna turbosprężarka powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. 2. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa. 3. Podczas każdego cyklu swobodnego przyspieszenia obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ wynosi co najmniej dwie sekundy. 4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego przyspieszenia obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.	c) Pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności.		X	

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

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.1.2. Wyjścia awaryjne	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieczytelne znaki wyjścia awaryjnego. Brak znaków wyjścia awaryjnego.	X	X	
		c) Brak młotka do wybicia szyby.	X		
		d) Zablokowany dostęp.		X	
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.	X	X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
		c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest wymagany).		X	
9.3. Wentylacja i ogrzewanie (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.	X	X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci, jeśli obowiązują)	Kontrola wzrokowa.	Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają automatycznie. Siedzenia blokują wyjście awaryjne.	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna. Zakłócone pole widzenia.	X		
		b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X	X	
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Urządzenie uszkodzone. Nie działa w ogóle.	X	X	
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne zamocowanie podłogi. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty. Niepewne lub niemożliwe użycie.	X	X	
9.7. Schody i stopnie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny. Uszkodzone. W stopniu wpływającym na stabilność.	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.		X	
9.8. System komunikacji z pasażerami (X) ²	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	System uszkodzony. Nie działa w ogóle.	X	X	
9.9. Tablice informacyjne (X) ²	Kontrola wzrokowa.	a) Brak tablic lub tablice błędne lub nieczytelne. Nieprawdziwe informacje	X	X	

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci (X) ²					
9.10.1. Drzwi	Kontrola wzrokowa.	Zabezpieczenie drzwi niezgodne z wymogami ¹ dotyczącymi tej formy transportu.		X	
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego.	X		
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się (X) ²					
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola wzrokowa i kontrola działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		
		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność; prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X		
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		
		d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych. Nie działają w ogóle.	X		
				X	
9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, w miarę możliwości.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		
		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X		
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający	Ocena usterek		
			Drobna	Poważna	Niebezpieczna
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego.		X	

- (¹) Procentową skuteczność hamulców oblicza się dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepy sumę nacisku osi, a następnie mnożąc ten wynik przez 100.
- (²) Kategorie pojazdów poza zakresem stosowania niniejszej dyrektywy zostały uwzględnione na potrzeby orientacji.
- (³) 48 % dla pojazdów bez układu przeciwblokującego ABS lub pojazdów, które otrzymały homologację typu przed dniem 1 października 1991 r.
- (⁴) 45 % dla pojazdów zarejestrowanych po 1988 r. lub po dniu określonym w wymogach, w zależności która data przypada później.
- (⁵) 43 % dla naczep i przyczep z dyszlem zarejestrowanych po 1988 r. lub począwszy od daty określonej w wymogach, zależnie od tego, która z nich jest późniejsza.
- (⁶) 2,2 m/s² dla pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃.
- (⁷) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG, załącznikiem I tabela 1 (Euro 5) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, dyrektywą 88/77/EWG i dyrektywą 2005/55/WE.
- (⁸) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi z wiersza B w pkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG; wiersza B1, B2 lub C w pkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2008 r.
- (¹⁰) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z załącznikiem I tabela 2 (Euro 6) do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 (Euro VI).

UWAGI:

- ¹ „Wymogi” są określane w homologacji typu w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, a także zgodnie z obowiązkami w zakresie modernizacji lub przepisami krajowymi w kraju rejestracji pojazdu. Te kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający mają zastosowanie wyłącznie wtedy, gdy sprawdzono zgodność z wymogami.
- ² (X) oznacza pozycje, które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego, ale ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania zdolności do ruchu.
- ³ Niebezpieczna przeróbka oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.
- P Do badania tej pozycji wymagane jest użycie przyrządów.

ZAŁĄCZNIK III

I. Zasady zabezpieczenia ładunku

1. Zabezpieczenie ładunku musi oprzeć się następującym siłom wynikającym z przyspieszenia/zmniejszenia prędkości pojazdu:
 - w kierunku jazdy: 0,8 razy waga ładunku, oraz
 - w kierunku bocznym: 0,5 razy waga ładunku, oraz
 - w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy: 0,5 razy waga ładunku,
 - oraz ogólnie musi zapobiegać przechyleniu się lub wywróceniu ładunku.
2. Rozmieszczanie ładunku musi uwzględniać maksymalny dopuszczalny nacisk osi, a także niezbędny minimalny nacisk osi w granicach dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, zgodnie z przepisami dotyczącymi wagi i wymiarów pojazdów.
3. Podczas zabezpieczania ładunku uwzględnia się mające zastosowanie wymogi w odniesieniu do wytrzymałości niektórych części pojazdu, takich jak burty przednie, burty boczne, burty tylne, kłonicie lub punkty mocowania ładunku, gdy elementy te są wykorzystywane do zabezpieczania ładunku.
4. Do zabezpieczania ładunku można wykorzystać jedną, więcej niż jedną lub połączenie następujących metod mocowania ładunku:
 - zamykanie,
 - blokowanie (miejscowe/ogólne),
 - mocowanie za pomocą odciągów prostych,
 - mocowanie przepasaniami od góry.

5. Mające zastosowanie normy:

Norma	Dotyczy:
— EN 12195-1	Wyliczanie sił mocujących
— EN 12640	Punkty mocowania ładunku
— EN 12642	Wytrzymałość struktury nadwozia
— EN 12195-2	Pasy mocujące z włókien syntetycznych
— EN 12195-3	Łańcuchy mocujące
— EN 12195-4	Stalowe liny mocujące
— ISO 1161, ISO 1496	Kontener ISO
— EN 283	Nadwozia wymienne
— EN 12641	Plandeki
— EUMOS 40511	Żerdzie – Kłonicie
— EUMOS 40509	Opakowanie transportowe

II. Kontrola zabezpieczenia ładunku

1. Klasyfikacja usterek

Usterki klasyfikuje się do jednej z następujących grup usterek:

- Usterka drobna: drobna usterka ma miejsce, gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa.
- Usterka poważna: poważna usterka ma miejsce, gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i możliwe jest znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku bądź jego części.
- Usterka niebezpieczna: niebezpieczna usterka ma miejsce, gdy dochodzi do bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części lub zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku bądź też bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

Przewóz, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej grupy, klasyfikuje się do grupy najpoważniejszych usterek. Przewóz, w którym stwierdzono kilka usterek, klasyfikuje się do wyższej kategorii, ponieważ łączny efekt tych usterek będzie prawdopodobnie większy.

2. Metody kontroli

Metoda kontroli polega na wzrokowym sprawdzeniu właściwego zastosowania odpowiednich środków w stopniu wymaganym do zabezpieczenia ładunku lub pomiarze sił rozciągających, wyliczeniu skuteczności zabezpieczenia oraz w stosownych przypadkach sprawdzeniu świadectw.

3. Ocena usterek

W tabeli 1 znajdują się zasady, które można stosować podczas przeprowadzania kontroli zabezpieczenia ładunku w celu określenia, czy warunki transportu są dopuszczalne.

Kategoryzację usterek określa się na podstawie klasyfikacji zawartych w sekcji 1 niniejszego rozdziału, indywidualnie dla każdego przypadku.

Wartości podane w tabeli 1 mają charakter orientacyjny i należy je traktować jako wskazówki służące określeniu kategorii danych usterek w świetle konkretnych uwarunkowań – w szczególności w zależności od rodzaju ładunku – oraz w zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych.

W przypadku przewozu objętego zakresem dyrektywy Rady 95/50/WE ⁽¹⁾ mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.

Tabela 1

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
A	Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku.	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona.	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (usterka inna niż wymienione w pozycji 10).	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (usterka inna niż wymienione w pozycji 10).	W zależności od uznania funkcjonariusza służb kontrolnych		
10	Stosowność pojazdu			

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35).

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
10.1.	Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.1.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności przedziału ładunkowego		x	x
10.1.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach) Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	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 Pęknięcie części; brakujące lub niedziałające zawiasy lub zamki		x	x
10.2.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach) Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	x
10.2.3.	Płyty burty w złym stanie Pęknięcie części		x	x
10.3.	Tylna ściana (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.3.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków Pęknięcie części; brakujące lub niedziałające zawiasy lub zamki		x	x
10.3.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach) Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	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 Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne		x	x
10.4.2.	Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		x	x
10.5.	Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.5.1.	Zły stan lub nieodpowiednia budowa Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania		x	x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
10.5.2.	Zbyt mała liczba Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił mocowania		x	x
10.6.	Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.6.1.	Zły stan, uszkodzenie Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących		x	x
10.6.2.	Nieodpowiednie do przewożonego ładunku Brakujące		x	x
10.7.	Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.7.1.	Zły stan, uszkodzenie Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki		x	x
10.7.2.	Zbyt małe obciążenie Ładunek zbyt ciężki		x	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 Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		x	x
20.1.1.2.	Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		x	x
20.1.1.3.	Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		x	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 Zbyt słabe mocowanie do pojazdu Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, oblu-zowane	x	x	x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
20.1.2.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku Niewystarczające zabezpieczenie ładunku Całkowicie nieskuteczne	x	x	x
20.1.2.3.	Systemy mocujące nie są wystarczające Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące		x	x
20.1.2.4.	Nieoptymalna stosowność wybranej metody do zabezpieczenia ładunku Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia		x	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) Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku	x	x	x
20.1.3.2.	Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		x	x
20.1.3.3.	Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		x	x
20.1.3.4.	Niewystarczająca stosowność siatek i pokryć do zabezpieczenia ładunku Sprzęt całkowicie nieodpowiedni		x	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 Zbyt duże odległości między jednostkami lub odstępy od stałych elementów		x	x
20.1.5.	Bezpośrednie mocowanie (poziome, poprzeczne, skośne, mieszane i wiązania)			
20.1.5.1.	Zbyt małe siły mocujące Mniej niż 2/3 wymaganej siły		x	x
20.2.	Zabezpieczenie poprzez zwiększenie tarcia			
20.2.1.	Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających			

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
20.2.1.1.	Zbyt małe siły mocujące. Mniej niż 2/3 wymaganej siły		x	x
20.3.	Zastosowane urządzenia do mocowania ładunku			
20.3.1	Stosowność urządzeń do unieruchamiania ładunku Urządzenie całkowicie nieodpowiednie		x	x
20.3.2.	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki), ale urządzenie jest w dobrym stanie Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki) i urządzenie wykazuje duże zużycie	x	x	
20.3.3.	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku		x	x
20.3.4.	Niewłaściwe zastosowanie napinaczy pasów Uszkodzone napinacze pasów		x	x
20.3.5.	Niewłaściwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. brak narożników zabezpieczających ładunek) Wadliwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. węzły)		x	x
20.3.6.	Mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku nieodpowiednie. Mniej niż 2/3 wymaganej siły		x	x
20.4.	Wypożyczenie dodatkowe (np. maty przeciwpoślizgowe, zabezpieczenie krawędzi, ślizgi krawędziowe)			
20.4.1.	Zastosowano nieodpowiedni sprzęt Zastosowano zły lub wadliwy sprzęt Zastosowano całkowicie nieodpowiedni sprzęt	x	x	x
20.5.	Transport materiałów sypkich, lekkich i luzem			
20.5.1.	Zwiewanie materiału sypkiego podczas jazdy pojazdu może powodować zakłócenia ruchu. Stwarza zagrożenie dla ruchu		x	x
20.5.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów luzem Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu		x	x

Pozycja	Nieprawidłowości	Ocena nieprawidłowości		
		Drobne	Poważne	Niebezpieczne
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

ZAŁĄCZNIK IV

(strona pierwsza)

WZÓR PROTOKOŁU BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWEJ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCEGO WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce drogowej kontroli technicznej
2. Data
3. Godzina
4. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny
5. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)
6. Kategoria pojazdu
 - (a) N₂^(a) (3,5 do 12 ton) ☐
 - (b) N₃^(a) (ponad 12 ton) ☐
 - (c) O₃^(a) (3,5 do 10 ton) ☐
 - (d) O₄^(a) (ponad 10 ton) ☐
 - (e) M₂^(a) (> 9 miejsc^(b) do 5 ton) ☐
 - (f) M₃^(a) (> 9 miejsc^(b) ponad 5 ton) ☐
 - (g) T5 ☐
 - (h) Inna kategoria pojazdu: ☐
(proszę określić)
7. Odczyt licznika przebiegu kilometrów w chwili kontroli
8. Przedsiębiorca wykonujący transport
 - a) Nazwa i adres
 -
 - b) Numer licencji wspólnotowej^(c) (rozporządzenia (WE) nr 1072/2009) i nr 1073/2009)
9. Imię i nazwisko kierowcy

10. Wykaz kontrolny

	sprawdzono ^(d)	stwierdzono usterki ^(e)
(0) Identyfikacja pojazdu ^(f)	☐	☐
(1) Układ hamulcowy ^(f)	☐	☐
(2) Układ kierowniczy ^(f)	☐	☐
(3) Widoczność ^(f)	☐	☐
(4) Urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego ^(f)	☐	☐
(5) Osie, koła, opony, zawieszenie ^(f)	☐	☐
(6) Podwozie i elementy przymocowane do podwozia ^(f)	☐	☐
(7) Inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości ^(f)	☐	☐
(8) Uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju ^(f)	☐	☐
(9) Badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M ₂ i M ₃ ^(f)	☐	☐
(10) Zabezpieczenie ładunku ^(f)	☐	☐

11. Wynik kontroli:

Pozytywny	☐
Wykryto usterki	☐
Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu	☐

12. Różne/uwagi:

13. Organ/przedstawiciel lub funkcjonariusz służb kontrolnych, który przeprowadził kontrolę

Podpisy:

Właściwy organ/przedstawiciel lub funkcjonariusz
służb kontrolnych

Kierowca

.....

Uwagi:

- (a) Kategoria pojazdu zgodnie z art. 2 dyrektywy 2014/47/UE.
- (b) Liczba miejsc włącznie z siedzeniem kierowcy (pozycja S.1 w dowodzie rejestracyjnym).
- (c) Jeżeli dotyczy.
- (d) Wyrażenie „sprawdzono” oznacza, że sprawdzono co najmniej jedną z kontrolowanych pozycji wymienionych w załączniku II lub III do dyrektywy 2014/47/UE i stwierdzono drobne usterki lub nie stwierdzono żadnych usterek.
- (e) Pozycje, w odniesieniu do których stwierdzono poważne lub niebezpieczne usterki, wskazane na odwrocie.
- (f) Metody badawcze i wytyczne dotyczące oceny nieprawidłowości zgodnie z załącznikami II lub III do dyrektywy 2014/47/UE.

(na odwrocie)

0.	IDENTYFIKACJA POJAZDU	1.1.17.	Korektor siły hamowania	2.2.	Kierownica i kolumna kierownicza	4.4.2.	Przełączniki
0.1.	Tablice rejestracyjne	1.1.18.	Korektory i wskaźniki luzu	2.2.1.	Stan kierownicy	4.4.3.	Zgodność z wymogami
0.2.	Numer identyfikacyjny pojazdu/ numer podwozia/numer seryjny	1.1.19.	Układ hamowania długotrwałego	2.2.2.	Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicze	4.4.4.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów
1.	UKŁAD HAMULCOWY	1.1.20.	Automatyczne działanie hamulców przyczepy	2.3.	Luz sumaryczny na kole kierownicy	4.5.	Przednie i tylne światła przeciwmgłowe
1.1.	Stan techniczny i działanie	1.1.21.	Kompletny układ hamulcowy	2.4.	Ustawienie kół	4.5.1.	Stan i działanie
1.1.1.	Sworzeń pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	1.1.22.	Połączenia testowe	2.5.	Obrotnica osi kierowanej przyczepy	4.5.2.	Ustawienie
1.1.2.	Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	1.1.23.	Hamulec najazdowy	2.6.	Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	4.5.3.	Przełączniki
1.1.3.	Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	1.2.	Skuteczność i sprawność hamulca roboczego	3.	WIDOCZNOŚĆ	4.5.4.	Zgodność z wymogami
1.1.4.	Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	1.2.1.	Sprawność	3.1.	Pole widzenia	4.6.	Światła cofania
1.1.5.	Zawór sterujący hamulca postojowego	1.2.2.	Skuteczność	3.2.	Stan szyby	4.6.1.	Stan i działanie
1.1.6.	Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	1.3.	Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego	3.3.	Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	4.6.2.	Zgodność z wymogami
1.1.7.	Zawory hamulcowe (nożne, obciążeniowe, regulujące)	1.3.1.	Sprawność	3.4.	Wycieraczki przedniej szyby	4.6.3.	Przełączniki
1.1.8.	Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	1.3.2.	Skuteczność	3.5.	Spryskiwacze przedniej szyby	4.7.	Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną
1.1.9.	Zbiornik sprężonego powietrza	1.4.	Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego	3.6.	Instalacja odmgławiająca	4.7.1.	Stan i działanie
1.1.10.	Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	1.4.1.	Sprawność	4.	ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE, WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	4.7.2.	Zgodność z wymogami
1.1.11.	Szttywne przewody hamulcowe	1.4.2.	Skuteczność	4.1.	Światła drogowe i mijania	4.8.	Światła odbłaskowe, oznakowanie odbłaskowe i tylne tablice odbłaskowe
1.1.12.	Elastyczne przewody hamulcowe	1.5.	Sprawność układu hamowania długotrwałego	4.1.1.	Stan i działanie	4.8.1.	Stan
1.1.13.	Okładziny i klocki hamulcowe	1.6.	Układ przeciwblokujący (ABS)	4.1.2.	Ustawienie	4.8.2.	Zgodność z wymogami
1.1.14.	Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	1.7.	Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	4.1.3.	Przełączniki	4.9.	Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia
1.1.15.	Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	1.8.	Płyn hamulcowy	4.1.4.	Zgodność z wymogami	4.9.1.	Stan i działanie
1.1.16.	Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	2.	UKŁAD KIEROWNICZY	4.1.5.	Urządzenia do regulacji ustawienia świateł	4.9.2.	Zgodność z wymogami
		2.1.	Stan techniczny	4.1.6.	Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania	4.10.	Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą
		2.1.1.	Stan przekładni kierowniczej	4.2.	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej	4.11.	Złącza i przewody elektryczne
		2.1.2.	Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	4.2.1.	Stan i działanie	4.12.	Dodatkowe światła i światła odbłaskowe
		2.1.3.	Stan połączeń układu kierowniczego	4.2.2.	Przełączniki	4.13.	Akumulator(-y)
		2.1.4.	Działanie połączeń układu kierowniczego	4.2.3.	Zgodność z wymogami		
		2.1.5.	Wspomaganie układu kierowniczego	4.3.	Światła stopu		
				4.3.1.	Stan i działanie		
				4.3.2.	Przełączniki		
				4.3.3.	Zgodność z wymogami		
				4.4.	Światła kierunkowskazu i światła awaryjne		
				4.4.1.	Stan i działanie		

5.	OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE	6.1.7.	Przeniesienie napędu	7.5.	Apteczka pierwszej pomocy	9.1.	Drzwi
5.1.	Osie	6.1.8.	Mocowanie silnika	7.6.	Kliny (podpórki) zabezpieczające koła	9.1.1.	Drzwi wejściowe i wyjściowe
5.1.1.	Osie	6.1.9.	Praca silnika	7.7.	Sygnał dźwiękowy	9.1.2.	Wyjścia awaryjne
5.1.2.	Zwrotnice	6.2.	Kabina i nadwozie	7.8.	Prędkościomierz	9.2.	Odmgławianie i odmrażanie szyb
5.1.3.	Łożyska kół	6.2.1.	Stan	7.9.	Tachograf	9.3.	Wentylacja i ogrzewanie
5.2.	Koła i opony	6.2.2.	Mocowania	7.10.	Ogranicznik prędkości	9.4.	Siedzenia
5.2.1.	Piasta koła	6.2.3.	Drzwi i zamki	7.11.	Drogomierz	9.4.1.	Siedzenia pasażerów
5.2.2.	Koła	6.2.4.	Podłoga	7.12.	Elektroniczny system stabilizacji (ESC)	9.4.2.	Siedzenie kierowcy
5.2.3.	Opony	6.2.5.	Siedzenie kierowcy	8.	UCIĄŻLIWOŚĆ	9.5.	Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży
5.3.	Zawieszenie	6.2.6.	Pozostałe siedzenia	8.1.	Układ tłumienia hałasu	9.6.	Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących
5.3.1.	Resory sprężynowe i stabilizatory	6.2.7.	Wskaźniki i przyrządy kierowcy	8.2.	Emisja spalin	9.7.	Schody i stopnie
5.3.2.	Amortyzatory	6.2.8.	Stopnie kabiny	8.2.1.	Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym	9.8.	System komunikacji z pasażerami
5.3.3.	Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze	6.2.9.	Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	8.2.1.1.	Urządzenia kontrolne emisji spalin	9.9.	Tablice informacyjne
5.3.4.	Sworznie wahaczy	6.2.10.	Łotniki, fartuchy przeciwbłotne	8.2.1.2.	Emisja zanieczyszczeń gazowych	9.10.	Wymogi dotyczące przewozu dzieci
5.3.5.	Zawieszenie pneumatyczne	7.	INNE WYPOSAŻENIE	8.2.2.	Emisja spalin z silników o zapłonie samoczynnym	9.10.1.	Drzwi
6.	PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA	7.1.	Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa	8.2.2.1.	Urządzenia kontrolne emisji spalin	9.10.2.	Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
6.1.	Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane	7.1.1.	Pewność mocowania pasów i zapięć	8.2.2.2.	Zadymienie spalin	9.11.	Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się
6.1.1.	Stan	7.1.2.	Stan pasów i zapięć	8.4.	Inne pozycje związane z ochroną środowiska	9.11.1.	Drzwi, rampy i podnośniki
6.1.2.	Rury wydechowe i tłumiki	7.1.3.	Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa	8.4.1.	Wycieki płynów	9.11.2.	Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich
6.1.3.	Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	7.1.4.	Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	9.	BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M₂ I M₃ DO PRZEWOZU OSÓB	9.11.3.	Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
6.1.4.	Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne oraz urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	7.1.5.	Poduszki powietrzne				
6.1.5.	Uchwyt koła zapasowego	7.1.6.	System poduszki powietrznej SRS				
6.1.6.	Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia	7.2.	Gaśnica				
		7.3.	Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe				
		7.4.	Trójkąt ostrzegawczy				

ZAŁĄCZNIK V

WZÓR FORMULARZA SPRAWOZDANIA DLA KOMISJI

Wzór formularza sporządza się w wersji elektronicznej i przesyła pocztą elektroniczną przy użyciu standardowego oprogramowania.

Każde państwo członkowskie sporządza:

- jedną tabelę zbiorczą, oraz
- dla każdego kraju rejestracji pojazdów sprawdzonych podczas bardziej szczegółowej kontroli: oddzielną szczegółową tabelę zawierającą informacje o sprawdzonych i wykrytych usterkach dla każdej kategorii pojazdu.

L 127/212

PL

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

29.4.2014

do rok [X+1]

[illegible]

[illegible]

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem	
Kraj rejestracji	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli (!)	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
Armenia																		
Azerbejdżan																		
Białoruś																		
Bośnia i Hercegowina																		
Gruzja																		
Kazachstan																		
Liechtenstein																		
Monako																		
Czarnogóra																		
Norwegia																		
Republika Mołdawii																		
Federacja Rosyjska																		
San Marino																		
Serbia																		
Szwajcaria																		
Tadżykistan																		
Turcja																		

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem	
Kraj rejestracji	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli ⁽¹⁾	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
Turkmenistan																		
Ukraina																		
Uzbekistan																		
Była jugosłowiańska republika Macedonii																		
Inne kraje trzecie (należy je wymienić)																		

⁽¹⁾ Wykazujące poważne lub niebezpieczne usterki pojazdy, które nie zaliczyły kontroli zgodnie z załącznikiem IV.

Wyniki kontroli bardziej szczegółowych

Państwo członkowskie składające sprawozdanie: np. Belgia

Nazwa państwa członkowskiego składającego sprawozdanie

Kraj rejestracji: np. Bułgaria

OKRES: od 01/rok [X] do 12/rok [X+1]

Nazwa kraju rejestracji pojazdu

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T ₅		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli (1)	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli

Szczegóły usterek

	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki
(0) Identyfikacja pojazdu																		
(1) Układ hamulcowy																		
(2) Układ kierowniczy																		
(3) Widoczność																		
(4) Urządzenia oświetlenia i elementy układu elektrycznego																		
(5) Osie, koła, opony, zawieszenie																		

[illegible]

Kategoria pojazdu:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Pozostałe kategorie (fakultatywnie)		Razem	
	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli ⁽¹⁾	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli	Liczba sprawdzonych pojazdów	Liczba pojazdów, które nie zaliczyły kontroli
	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki	Sprawdzono	Wykryto usterki
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Ogólna liczba wykrytych usterek																		

⁽¹⁾ Wykazujące poważne lub niebezpieczne usterki pojazdy, które nie zaliczyły kontroli zgodnie z załącznikiem IV.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL