

DYREKTYWA KOMISJI 2010/48/UE

z dnia 5 lipca 2010 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 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⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ochronę środowiska i uczciwą konkurencję należy zapewnić odpowiednie utrzymanie i kontrole pojazdów uczestniczących w ruchu, tak aby zachowywały właściwości określone w homologacji typu w sposób zasadniczo nie pogorszony przez cały okres użytkowania.
- (2) Normy i metody, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2009/40/WE, należy uszczegółowić oraz dostosować do postępu technicznego, tak aby poprawić jakość badań zdatności pojazdów do ruchu drogowego na terenie Unii Europejskiej w opłacalny ekonomicznie sposób.
- (3) Należy uwzględnić wnioski z dwóch niedawno zakończonych projektów – Autofore⁽²⁾ i Idelsy⁽³⁾ w zakresie przyszłych możliwości badań zdatności pojazdów do ruchu drogowego oraz wyniki otwartego i merytorycznego dialogu z zainteresowanymi stronami.
- (4) Z uwagi na aktualny poziom zaawansowania technicznego pojazdów wykaz badanych podzespołów powinien również obejmować nowoczesne układy elektroniczne.
- (5) W celu dalszej harmonizacji badań zdatności pojazdów należy wprowadzić odpowiednie metody badań w odniesieniu do każdego badanego elementu.
- (6) Aby umożliwić dalszą harmonizację i zapewnić stosowanie spójnych norm, dla każdego badanego elementu należy opracować otwarty wykaz podstawowych kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający, analogiczny do stosowanego już wykazu dla układów hamulcowych.
- (7) Badania zdatności pojazdów do ruchu drogowego powinny obejmować wszystkie elementy badanego pojazdu odpowiednio do jego projektu, budowy i wyposażenia. Z tego względu, w razie potrzeby, należy uwzględnić szczególne wymagania dotyczące poszczególnych kategorii pojazdów.
- (8) Na podstawie art. 5 lit. e) dyrektywy 2009/40/WE państwa członkowskie rozszerzyły obowiązek okresowych badań technicznych na inne kategorie pojazdów. W celu dalszej harmonizacji badań należy w nich uwzględnić metody i normy dotyczące takich kategorii pojazdów. Badania powinny być wykonywane z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu, bez demontażu ani usuwania części pojazdu za pomocą narzędzi.
- (9) Oprócz pozycji dotyczących bezpieczeństwa, zabezpieczeń i ochrony środowiska kontrola drogowa powinna obejmować identyfikację pojazdu w celu wyboru odpowiednich badań i norm kontrolnych, co umożliwi zarejestrowanie wyników badań i egzekwowanie zgodności z innymi wymogami prawnymi.
- (10) Aby usprawnić funkcjonowanie rynku wewnętrznego i poprawić jakość metod stosowanych w badaniach zdatności do ruchu drogowego, wyniki badania należy przedstawić w postaci certyfikatu stwierdzającego zdatność do ruchu drogowego, który powinien zawierać określone elementy podstawowe.
- (11) Należy podjąć dalsze działania w celu opracowania alternatywnych metod badania stanu technicznego pojazdów napędzanych silnikami wysokoprężnymi (Diesla), w szczególności w zakresie emisji NO_x i cząstek stałych z uwzględnieniem nowoczesnych układów obróbki spalin.
- (12) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektywy w sprawie Badań Zdatności do Ruchu Drogowego Pojazdów Silnikowych i ich Przyczep, ustanowionego w art. 7 dyrektywy 2009/40/WE,

⁽¹⁾ Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12.

⁽²⁾ Program badawczy „Autofore” dotyczący przyszłych możliwości zapewnienia zdatności pojazdów do ruchu drogowego w Unii Europejskiej http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/autofore_en.htm

⁽³⁾ IDELSY Inicjatywa na rzecz diagnostyki układów elektronicznych w pojazdach silnikowych do celów okresowych badań technicznych, http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/idelsy_en.htm

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załączniku II do dyrektywy 2009/40/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 31 grudnia 2011 r., z wyjątkiem przepisów załącznika II pkt 3, które wchodzi w życie 31 grudnia 2013 r. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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

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

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 lipca 2010 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Załącznik II do dyrektywy 2009/40/WE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK II

PODZESPOŁY PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWYM BADANIOM

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie
2. Zakres kontroli
3. Certyfikat stwierdzający zdolność do ruchu drogowego
4. Minimalne wymagania dotyczące 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

1. WPROWADZENIE

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

W przypadku pojazdów, w których wykryto nieprawidłowości w podzespołach wymienionych poniżej, właściwe władze państwa członkowskiego powinny opracować procedurę ustalenia warunków używania pojazdu w ruchu drogowym do czasu uzyskania pozytywnego wyniku z następnymi badaniami zdolności do ruchu drogowego.

Badanie obejmuje co najmniej wymienione poniżej podzespoły, o ile dotyczą one wyposażenia zamontowanego w pojeździe podlegającym badaniu w danym państwie członkowskim.

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

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

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

Jeżeli dla danego podzespołu przewidziano kontrolę w postaci kontroli wzrokowej, to inspektor powinien w miarę możliwości nie tylko obejrzeć dany element, ale również sprawdzić go dotykowo, ocenić wydawany dźwięk lub użyć innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

2. ZAKRES KONTROLI

Kontrola obejmuje co najmniej wymienione poniżej pozycje, o ile dotyczą wyposażenia zamontowanego w pojeździe podlegającym badaniu.

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. CERTYFIKAT STWIERDZAJĄCY ZDATNOŚĆ DO RUCHU DROGOWEGO

Przewoźnik odpowiedzialny za pojazd lub kierowca otrzymują pisemne zawiadomienie o wykrytych usterkach, wyniku badania i jego skutkach prawnych.

Certyfikat stwierdzający zdatność do ruchu drogowego wydane w przypadku obowiązkowych badań okresowych pojazdu powinien zawierać co najmniej następujące dane:

1. numer identyfikacyjny pojazdu VIN
2. numer rejestracyjny 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. wykryte usterki (zalecana kolejność zgodnie z pkt 5 niniejszego załącznika) i ich kategorię
7. ogólną ocenę pojazdu
8. datę następnego okresowego badania technicznego (jeżeli nie określono w inny sposób)
9. nazwę organu kontrolnego i podpis lub symbol identyfikacyjny inspektora, który przeprowadził badanie

4. MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI

Kontrola obejmuje co najmniej wymienione poniżej pozycje i wykonywana jest zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami określonymi poniżej. W rubryce „Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający” podano przykłady możliwych do wykrycia usterek.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający
-------------------	--------	---

0. IDENTYFIKACJA POJAZDU

0.1. Tablice rejestracyjne (jeżeli są obowiązkowe na podstawie wymogów ⁽⁴⁾)	Kontrola wzrokowa.	a) Brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem. b) Brakujące elementy numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna. c) Tablica niezgodna z dokumentami lub danymi pojazdu.
0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu/numer podwozia/numer seryjny	Kontrola wzrokowa.	a) Brak numeru lub nie można go odszukać. b) Numer niekompletny lub nieczytelny. c) Numer niezgodny z dokumentami lub danymi pojazdu.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
1. UKŁAD HAMULCOWY		
1.1. Stan techniczny i działanie		
1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca nożnego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Zbyt ciasne pasowanie sworznia. b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz.
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	(a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy. (b) Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. (c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta do gładkości.
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod normalnym ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu upustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość). b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymogami ⁽⁴⁾ c) Zawór wieloobwodowy zabezpieczający lub zawór upustowy nie działa. d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza. e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego.
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	Kontrola działania.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika.
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Zawór sterujący pęknięty, uszkodzony lub nadmiernie zużyty. b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu. c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu. d) Niezadawalające działanie.
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. b) Nadmierne zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. c) Nadmierny skok dźwigni oznaczający niewłaściwe ustawienie. d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa. e) Nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza. b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki. c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu. d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego.
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągniętym a przyczepą.	<ul style="list-style-type: none"> a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze. b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu. c) Nadmierne wycieki. d) Nieprawidłowe działanie.
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola wzrokowa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Zbiornik uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny. b) Urządzenie osuszające nie działa. c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika.
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub nie działa. b) Uszkodzenie pompy hamulcowej lub wyciek. c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej. d) Zbyt niski poziom płynu hamulcowego. e) Brakująca nasadka zbiornika pompy hamulcowej. f) Świeci się wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego lub wskaźnik jest uszkodzony. g) Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem. b) Wycieki z przewodów lub połączeń. c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. d) Przewody przemieszczone.
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem. b) Przewody są uszkodzone, przecierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie. c) Wycieki z przewodów lub połączeń. d) Przewody pęcznią pod ciśnieniem. e) Porowatość.
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin. b) Zanieczyszczenia (olej, smar itp.). c) Brak okładziny lub klocka.
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; korozja, rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub widoczne pęknięcia.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
		<ul style="list-style-type: none"> b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.). c) Brak bębna lub tarczy. d) Niepewne mocowanie tylnej płyty hamulca.
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Linka uszkodzona lub splątana. b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu. c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia. d) Uszkodzenie koryta linki. e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego. f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. b) Wyciek z urządzenia uruchamiającego. c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego. d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego. e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego. f) Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Uszkodzone połączenie. b) Nieprawidłowe ustawienia połączenia. c) Zawór zatarty lub nie działa. d) Brak korektora. e) Brak tabliczki znamionowej. f) Dane na tabliczce nieczytelne lub niezgodne z wymogami ⁽⁴⁾
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola wzrokowa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie. b) Nieprawidłowa praca korektora. c) Nieprawidłowy montaż lub wymiana.
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Kontrola wzrokowa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Niepewne połączenia lub mocowanie. b) Brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.
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.
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	Kontrola wzrokowa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego. b) Wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu. d) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka dowolnego elementu ⁽¹⁾
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola wzrokowa	a) Brak. b) Uszkodzenie, wyciek lub niesprawność.

1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego

1.2.1. Sprawność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną; jeżeli takie urządzenie jest niedostępne podczas kontroli drogowej – stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku kontroli drogowej: podczas hamowania pojazd ściąga nadmiernie w bok. c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie). d) Nietypowe opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole. e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła.
1.2.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu. Badanie pojazdów lub przyczep o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3 500 kg należy wykonać zgodnie z normą ISO 21069 lub z użyciem metod równoważnych. Badania drogowe wykonuje się na płaskim i prostym odcinku drogi przy suchej nawierzchni.	Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne: Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy: — Kategoria N1 50 % — Kategoria M1 58 % — Kategoria M2 i M3 50 % — Kategoria N2 i N3 50 % — Kategoria O2 (XX) ^(c) , O3 i O4 — naczepy 45 % — przyczepy z dyszlem 50 % Pojazdy zarejestrowane przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy: Kategoria N1 45 % Kategoria M1, M2 i M3 50 % ⁽²⁾ Kategoria N2 i N3 43 % ⁽³⁾ Kategoria O2 (XX) ^(c) , O3 i O4 40 % ⁽⁴⁾ Inne kategorie (XX) ^(c) . — Kategorie L (oba hamulce): — Kategoria L1e: 42 % — Kategoria L2e, L6e: 40 % — Kategoria L3e: 50 % — Kategoria L4e: 46 % — Kategoria L5e, L7e: 44 % — Kategorie L (hamulec tylnego koła): — wszystkie kategorie: 25 %

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający
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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku kontroli drogowej: podczas hamowania pojazd ściąga nadmiernie w bok. c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).
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 % ⁽⁵⁾ sprawności hamulca roboczego określonej w pkt 1.2.2 w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku na osie. (z wyjątkiem L1e i L3e).
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego		
1.4.1. Sprawność	Uruchomić hamulec na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną lub podczas badania drogowego z użyciem opóźniomierza.	Hamulec nie działa po jednej stronie lub, w przypadku badania drogowego, pojazd ściąga nadmiernie w bok.
1.4.2. Skuteczność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną lub badanie drogowe z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu lub wskazaniem, lub badanie zjazdu ze wzniesienia o znanym stopniu nachylenia. Pojazdy do przewozu towarów należy w miarę możliwości badać razem z ładunkiem.	Wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż 16 % dla wszystkich pojazdów w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy lub, dla pojazdów silnikowych, mniej niż 12 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masy pojazdu, w zależności od tego, która jest większa. (z wyjątkiem L1e i L3e).
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego). b) Układ nie działa.
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola wzrokowa i kontrola wskaźnika ostrzegawczego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Awaria wskaźnika ostrzegawczego. b) Wskaźnik ostrzegawczy wskazuje uszkodzenie układu. c) Uszkodzenie lub brak czujników prędkości obrotowej kół. d) Uszkodzone połączenia elektryczne. e) Uszkodzenie lub brak innych elementów.
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola wzrokowa wskaźnika ostrzegawczego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Awaria wskaźnika ostrzegawczego. b) Wskaźnik ostrzegawczy wskazuje uszkodzenie układu.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
2. UKŁAD KIEROWNICZY		
2.1. Stan techniczny		
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami w górze lub na obrotnicach. Skręcić kierownicę od skrajnego położenia w lewo do skrajnego położenia w prawo. Kontrola wzrokowa działania przekładni kierowniczej.	<ul style="list-style-type: none"> a) Oporna praca przekładni. b) Skręcenie wału z sektorem lub zużycie wielowypustu. c) Nadmierne zużycie wału z sektorem. d) Zbyt duży luz na wale z sektorem. e) Wyciek.
2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skręcić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa mocowania obudowy przekładni do podwozia.	<ul style="list-style-type: none"> a) Nieprawidłowe mocowanie osłony przekładni kierowniczej. b) Wydłużenie otworów do mocowania w podwoziu. c) Brak śrub mocujących lub śruby ułamane. d) Pęknięcie osłony przekładni kierowniczej.
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skręcić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować odpowiednio przystosowany wykrywacz luzu na kole. Kontrola wzrokowa elementów mechanizmu pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy. b) Nadmierne zużycie przegubów. c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu. d) Brak urządzeń blokujących. e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego). f) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka. g) Brak, uszkodzenie lub znaczące zużycie osłony.
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku z kołami na podłożu i przy włączonym silniku (wspomaganie układu kierowniczego) i skręcić kierownicę od skrajnego położenia w lewo do skrajnego położenia w prawo. Kontrola wzrokowa ruchu połączeń.	<ul style="list-style-type: none"> a) Poruszające się części połączeń kolidują z nieruchomą częścią podwozia. b) Brak ograniczników skretu lub ograniczniki nie działają.
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Wyciek płynu. b) Za niski poziom płynu. c) Mechanizm nie działa. d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu. e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów. f) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka. g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja przewodów.
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy		
2.2.1. Stan kierownicy	Postawić pojazd na kołach i obracać koło kierownicy w obie strony dookoła osi kolumny i pod lekkim naciskiem skierowanym do dołu i do góry. Kontrola wzrokowa luzu.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz. b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający
		c) Pęknięcie lub luz na piąście koła kierownicy, obręczy lub ramionach kierownicy.
2.2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widełce	Ustawić pojazd na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, ciężar pojazdu opiera się na podłożu, pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny; pchać kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Zbyt duży ruch środka koła kierownicy w górę lub w dół. b) Zbyt duży ruch górnej części kolumny na zewnątrz okręgu w stosunku do osi kolumny. c) Zużyty przegub elastyczny. d) Uszkodzone mocowanie. e) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka.
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kołach na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, włączyć silnik (dla pojazdów ze wspomaganie 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 luz kierownicy (na przykład, dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy lub niezgodnie z wymogami ⁽⁴⁾).
2.4. Ustawienie kół (X) ^(b)	Sprawdzić ustawienie kół kierowanych za pomocą odpowiednich przyrządów.	Ustawienie niezgodne z danymi producenta pojazdu lub wymogami ⁽⁴⁾ .
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola wzrokowa lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego wykrywacza luzu na kole.	a) Uszkodzenie lub pęknięcie elementu. b) Zbyt duży luz. c) Uszkodzone mocowanie.
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączeniu i wyłączeniu silnika	a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie. b) Niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół. c) Wspomaganie nie działa.

3. WIDOCZNOŚĆ

3.1. Pole widzenia	Kontrola wzrokowa z siedzenia kierowcy.	Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki.
3.2. Stan szyby	Kontrola wzrokowa.	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub płyty przezroczystej (o ile jest dozwolona). b) Szyba szklana lub płyta przezroczysta (włącznie z folią odbłaskową lub barwioną) niezgodne ze specyfikacjami określonymi w wymogach ⁽⁴⁾ (XX) ^(c) , c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub płyty przezroczystej.
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o takiej funkcji	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymogami ⁽⁴⁾ . b) Lusterko lub urządzenie nie działa, jest uszkodzone, luźne lub niepewnie zamocowane.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak wycieraczek lub wycieraczki nie działają. b) Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Spryskiwacze nie działają prawidłowo.
3.6. Instalacja odmgławiająca (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.

4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

4.1. Światła drogowe i mijania

4.1.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak światła lub źródła światła, lub jego uszkodzenie. b) Brak układu projektorowego (odbłyśnik i klosz) lub jego uszkodzenie. c) Niepewne mocowanie światła.
4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome strumienia świetlnego każdego światła mijania za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł lub ekranu.	Ustawienie świateł mijania/drogowych niezgodne z zakresem wskazanym w wymogach ^(a) .
4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ^(a) (dotyczy liczby świateł włączanych jednocześnie). b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.
4.1.4. Zgodność z wymogami ^(a) .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia ^(a) . b) Akcesoria na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę. c) Brak zgodności światła (urządzenia) ze źródłem światła.
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	a) Urządzenie nie działa. b) Obsługa urządzenia ręcznego niemożliwa z siedzenia kierowcy.
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Urządzenie nie działa.

4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i górne

4.2.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła świateł. b) Uszkodzenie klosza. c) Niepewne mocowanie światła.
-------------------------	--	--

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
4.2.2 Przelącniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przelącnik działa niezgodnie z wymogami ^(a) . b) Nieprawidłowe działanie przelącnika.
4.2.3. Zgodność z wymogami ^(a) .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia ^(a) . b) Akcesoria na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.
4.3. Światła stopu		
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła. b) Uszkodzenie klosza. c) Niepewne mocowanie światła.
4.3.2. Przelącniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Przelącnik działa niezgodnie z wymogami ^(a) . b) Nieprawidłowe działanie przelącnika.
4.3.3. Zgodność z wymogami ^(a) .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia ^(a) .
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne		
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła. b) Uszkodzenie klosza. c) Niepewne mocowanie światła.
4.4.2. Przelącniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przelącnik działa niezgodnie z wymogami ^(a) .
4.4.3. Zgodność z wymogami ^(a) .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia ^(a) .
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów niezgodna z wymogami ^(a) .
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgielne		
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła. b) Uszkodzenie klosza. c) Niepewne mocowanie światła.
4.5.2. Ustawienie (X) ^(b)	Włączenie i sprawdzenie za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.	Niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgielnego w płaszczyźnie poziomej.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
4.5.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽⁴⁾ .
4.5.4. Zgodność z wymogami ⁽⁴⁾ .	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia ⁽⁴⁾ b) Układ działa niezgodnie z wymogami ⁽⁴⁾
4.6. Światła cofania		
4.6.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła. b) Uszkodzenie klosza. c) Niepewne mocowanie światła.
4.6.2. Zgodność z wymogami ⁽⁴⁾	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymogami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia ⁽⁴⁾ . b) Układ działa niezgodnie z wymogami ⁽⁴⁾ .
4.6.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽⁴⁾ .
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną		
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie wysyła światło skierowane bezpośrednio do tyłu. b) Uszkodzenie źródła światła. c) Niepewne mocowanie światła.
4.7.2. Zgodność z wymogami ⁽⁴⁾	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Układ działa niezgodnie z wymogami ⁽⁴⁾ .
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe		
4.8.1. Stan	Kontrola wzrokowa.	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych. b) Niepewne mocowanie odblasków.
4.8.2. Zgodność z wymogami ⁽⁴⁾	Kontrola wzrokowa.	Urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymogami ⁽⁴⁾ .
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia		
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Wskaźniki nie działają.
4.9.2. Zgodność z wymogami ⁽⁴⁾	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Brak zgodności z wymogami ⁽⁴⁾ .

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
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. b) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego.
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, obejmująca w niektórych przypadkach także komorę silnikową.	a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie instalacji elektrycznej. b) Instalacja w złym stanie. c) Uszkodzona lub zużyta izolacja.
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymogami ^(a) . b) Światło działa niezgodnie z wymogami ^(a) . c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego.
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne mocowanie. b) Wyciek. c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany). d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane). e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).

5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE

5.1. Osie

5.1.1. Osie	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Pęknięcie lub odkształcenie osi. b) Niepewne mocowanie do pojazdu. c) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka.
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku pionowym lub poziomym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.	a) Pęknięcie zwrotnicy. b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia. c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi. d) Sworznie zwrotnicy luźny w osi.
5.1.3. Łożyska kół	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) Zbyt duży luz na łożysku koła. b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
5.2. Koła i opony		
5.2.1. Piasta koła	Kontrola wzrokowa.	<ul style="list-style-type: none"> a) Brakujące lub obluźwane śruby lub nakrętki mocujące koła. b) Zużycie lub uszkodzenie piasty.
5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku.	<ul style="list-style-type: none"> a) Pęknięcie lub wada spawalnicza. b) Niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających. c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła. d) Rozmiar lub typ koła niezgodny z wymogami ⁽⁴⁾ w sposób zagrażający bezpieczeństwu na drodze.
5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót koła w powietrzu przy pojeździe na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, lub poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale diagnostycznym.	<ul style="list-style-type: none"> a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymogami ⁽⁴⁾ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy. b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych. c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi. d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. e) Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami ⁽⁴⁾. f) Opona obciera o inne elementy. g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami ⁽⁴⁾. h) Układ kontroli ciśnienia w ogumieniu jest uszkodzony lub wyraźnie nie działa.
5.3. Zawieszenie		
5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	<ul style="list-style-type: none"> a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi. b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. c) Brak resoru. d) Niewłaściwa przeróbka lub naprawa.
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, lub przy użyciu specjalnych przyrządów, o ile są dostępne.	<ul style="list-style-type: none"> a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub awarię.
5.3.2.1 Badanie skuteczności tłumienia (X) ^(b)	Badanie wykonać przy użyciu specjalnych przyrządów i porównać wyniki dla lewej i prawej strony lub porównać z wartościami bezwzględnymi podanymi przez producenta	<ul style="list-style-type: none"> a) Znacząca różnica między prawą a lewą stroną. b) Minimalne wartości tłumienia nie zostały osiągnięte.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający
5.3.3. Rury oporowe, drążki reakcyjne, wahacze trójkątne, wahacze poprzeczne	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie części do podwozia lub osi. b) Uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu. c) Niewłaściwa przeróbka lub naprawa.
5.3.4. Sworznie wahaczy	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku. Stosowanie wykrywaczy luzu na kołach jest dozwolone, a zalecane w przypadku pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy. b) Brak lub znaczące uszkodzenie osłony.
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola wzrokowa.	a) Układ nie działa. b) Uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć negatywny wpływ na działanie układu. c) Słyszalny wypływ powietrza z układu.

6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA

6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane

6.1.1. Stan ogólny	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	a) Pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek. b) Niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń. c) Nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji.
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	a) Nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego. b) Spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub przedziału dla pasażerów.
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym ogrzewanie zbiornika i przewodów)	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG należy zastosować wykrywacz nieszczelności.	a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych. b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny. c) Uszkodzenie lub przetarcie przewodów. d) Nieprawidłowe działanie kraniku paliwa (jeżeli jest wymagany). e) Zagrożenie pożarowe z powodu — wycieku paliwa, — niewłaściwego odgródnienia zbiornika paliwa lub układuwydechowego, — stanu komory silnikowej. f) Układ zasilania gazem LPG/CNG lub napęd wodorowy niezgodny z wymogami ⁽⁴⁾ .
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. b) Urządzenie wyraźnie niezgodne z wymogami ⁽⁴⁾ .

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)	Kontrola wzrokowa.	a) Uchwyt koła w złym stanie. b) Pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu. c) Koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie i grozi wypadnięciem.
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia	Kontrola wzrokowa pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych.	a) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu. b) Nadmierne zużycie elementu. c) Uszkodzone mocowanie. d) Brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego. e) Co najmniej jeden wskaźnik nie działa. f) Elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany). g) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka.
6.1.7. Przeniesienie napędu	Kontrola wzrokowa.	a) Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające. b) Nadmierne zużycie łożysk wału napędowego. c) Nadmierne zużycie przegubów pędnych (uniwersalnych). d) Zły stan przegubów elastycznych. e) Uszkodzony lub wygięty wałek lub półoś. f) Pęknięcie lub zły stan oprawy łożyska. g) Brak lub znaczące zużycie osłony. h) Niezgodna z prawem przeróbka układu napędowego.
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola wzrokowa bez konieczności stosowania kanału diagnostycznego lub dźwignika.	Zawieszenia silnika zużyte, wyraźnie i znacząco uszkodzone, obluzowane lub pęknięte.
6.1.9. Praca silnika	Kontrola wzrokowa.	a) Niezgodna z prawem przeróbka jednostki sterującej. b) Niezgodna z prawem przeróbka silnika.
6.2. Kabina i nadwozie		
6.2.1. Stan ogólny	Kontrola wzrokowa.	a) Obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała. b) Niepewny słupek nadwozia. c) Do wnętrza przedostają się spaliny z wydechu lub z silnika. d) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka.
6.2.2. Mocowania	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	a) Niepewne mocowania nadwozia lub kabiny. b) Wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia. c) Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia. d) Nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający
6.2.3. Drzwi i zamki	Kontrola wzrokowa.	a) Drzwi źle się otwierają lub zamykają. b) Drzwi grożą samoistnym otwarciem lub pozostają niedomknięte. c) Brakujące, obluzowane lub zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi.
6.2.4. Podłoga	Kontrola wzrokowa pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku.	Niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi.
6.2.5. Siedzenie kierowcy	Kontrola wzrokowa.	a) Siedzenie obluzowane lub konstrukcja siedzenia uszkodzona. b) Nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia.
6.2.6. Pozostałe siedzenia	Kontrola wzrokowa.	a) Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń. b) Siedzenia zamontowane niezgodnie z wymogami ⁽⁴⁾ .
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.
6.2.8. Stopnie kabiny	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne mocowanie stopnia lub obręczy. b) Stopień lub obręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia. b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z wymogami ⁽⁴⁾ . c) Wycieki z układów hydraulicznych.
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwblotne	Kontrola wzrokowa.	a) Brak, obluzowanie lub znaczące skorodowanie części. b) Element za blisko koła. c) Niezgodność z wymogami ⁽⁴⁾ .

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. b) Obluzowane punkty kotwiczenia.
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięcie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany. b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa. c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymogami ⁽⁴⁾ . d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie klamry pasa bezpieczeństwa.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
		e) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwijacza pasa bezpieczeństwa.
7.1.3. Ogranicznik obciążenia pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa.	Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola wzrokowa.	Brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu.
7.1.5. Poduszki powietrzne	Kontrola wzrokowa.	a) Brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu. b) Poduszka wyraźnie nie działa.
7.1.6. Systemy poduszki powietrznej SRS	Kontrola wzrokowa wskaźnika awarii układu.	Wskaźnik awarii układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie
7.2. Gaśnica (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa	a) Brak b) Gaśnica niezgodna z wymogami ^(e) .
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa. b) Samoistne zamykanie lub blokadowanie drzwi lub uszkodzenie blokad.
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany)(X) ^(b)	Kontrola wzrokowa.	a) Brak lub trójkąt niekompletny. b) Trójkąt niezgodny z wymogami ^(e) .
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana)(X) ^(b)	Kontrola wzrokowa.	Brak apteczki, apteczka niekompletna lub niezgodna z wymogami ^(e) .
7.6. Kliny (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane) (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa.	Brak lub w złym stanie technicznym.
7.7. Sygnał dźwiękowy	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	a) Nie działa. b) Niepewne działanie przycisku sygnału. c) Sygnał niezgodny z wymogami ^(e) .
7.8. Prędkościomierz	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych.	a) Prędkościomierz zamontowany niezgodnie z wymogami ^(e) . b) Nie działa. c) Brak podświetlenia.
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa.	a) Tachograf zamontowany niezgodnie z wymogami ^(e) . b) Nie działa. c) Brak plomb lub plomby uszkodzone. d) Brak tabliczki kalibracyjnej, dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający
		<p>e) Wyraźnie oznaki manipulacji przez osoby niepowołane.</p> <p>f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.</p>
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli inspektor dysponuje odpowiednim sprzętem.	<p>a) Ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymogami ^(a).</p> <p>b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.</p> <p>c) Złe ustawienie prędkości granicznej (jeżeli jest sprawdzane).</p> <p>d) Brak plomb lub plomby uszkodzone.</p> <p>e) Brak tabliczki kalibracyjnej, dane nieczytelne lub kalibracja nieważna.</p> <p>f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.</p>
7.11. Licznik przebiegu, jeżeli występuje (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa.	<p>a) Wyraźnie oznaki manipulacji (oszustwo).</p> <p>b) Wyraźnie nie działa.</p>
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/wymagany	Kontrola wzrokowa.	<p>a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.</p> <p>b) Uszkodzone połączenia elektryczne.</p> <p>c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.</p> <p>d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.</p> <p>e) Wskaźnik awarii układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.</p>

8. UCIAŹLIWOŚĆ

8.1. Hałas		
8.1.1. Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie inspektora hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu).	<p>(a) Poziom hałas przekracza wartości dozwolone w wymogach ^(a).</p> <p>(b) Obłuzowanie, ryzyko odpadnięcia, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu.</p>
8.2. Emisja spalin		
8.2.1. Emisja spalin z silników benzynowych		
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa.	<p>a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin, przeróbka urządzenia lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.</p> <p>b) Wycieki mające wpływ na pomiary emisji spalin.</p>

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowolający
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	Pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami ⁽⁴⁾ . W przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD), zamiast pomiaru emisji, prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania oraz zgodnie z innymi wymogami ⁽⁴⁾ .	<p>a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;</p> <p>b) lub, w przypadku braku takich danych, emisja CO przekracza:</p> <p>i) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin, — 4,5 % lub — 3,5 % w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach ⁽⁴⁾;</p> <p>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 % ⁽⁶⁾ — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 % w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach ⁽⁴⁾.</p> <p>c) Sonda lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta.</p> <p>d) Odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię.</p>
8.2.2. Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)		
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa.	<p>a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.</p> <p>b) Wycieki mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.</p>
8.2.2.2. Zadymienie spalin Niniejszego wymogu nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed 1 stycznia 1980 r.	<p>a) Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem.</p> <p>b) Wstępne przygotowanie pojazdu:</p> <p>1) Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.</p> <p>2) Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego:</p> <p>i) Silnik powinien być w pełni rozgrzany; na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub odpowiadać normalnej temperaturze pracy silnika, jeżeli ta jest niższa, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeżeli ze względu na budowę pojazdu pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika</p>	<p>(a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ⁽⁴⁾, poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe;</p> <p>(b) w przypadku braku danych lub gdy wymogi ⁽⁴⁾ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia, dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹, dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹, lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach ⁽⁴⁾ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ⁽⁴⁾, 1,5 m⁻¹. ⁽⁷⁾.</p>

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
	<p>można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie zadziałania wentylatora chłodnicy.</p> <p>ii) Układ wydechowy należy przedmuchać przez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów silnika bez obciążenia lub za pomocą innej równoważnej metody.</p> <p>c) Procedura badania:</p> <p>1) Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego zwiększania obrotów silnik i ewentualne turbosprężarki powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia.</p> <p>2) W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa.</p> <p>3) Podczas każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich 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 1 i 2 z załącznika 1 wynosi co najmniej dwie sekundy.</p> <p>4) Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego zwiększania obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.</p> <p>5) Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.</p>	
8.3.	Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych	
Zakłócenia radiowe (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa.	Nie zgodność z wymogami ^(a) .
8.4.	Inne pozycje związane z ochroną środowiska	
8.4.1	Wycieki płynów	Nadmierny wyciek dowolnego płynu, który może zagrażać środowisku lub bezpieczeństwu innych użytkowników drogi.
9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M2 I M3 DO PRZEWOZU OSÓB		
9.1.	Drzwi	
9.1.1.	Drzwi wejściowe i wyjściowe	(a) Nieprawidłowe działanie. (b) Zły stan techniczny.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
		(c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi. (d) Uszkodzenie zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych. (e) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.1.2 Wyjścia awaryjne	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	(a) Nieprawidłowe działanie. (b) Brak oznakowania wyjść awaryjnych lub oznakowanie nieczytelne. (c) Brak młotka do wybicia szyby. (d) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania,	a) Nieprawidłowe działanie. b) Emisja toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego. c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest obowiązkowy).
9.3. Wentylacja i ogrzewanie (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania,	(a) Nieprawidłowe działanie. (b) Emisja toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego.
9.4. Siedzenia		
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego)	Kontrola wzrokowa,	a) Niepewne mocowanie lub uszkodzenie siedzeń. b) Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają automatycznie. c) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola wzrokowa.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna lub ekran chroniący przed oślepieniem. b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane lub niezgodne z wymogami ^(a) .
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	Urządzenie uszkodzone lub niezgodne z wymogami ^(a) .
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola wzrokowa.	a) Niepewne zamocowanie podłogi. b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty. c) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.7. Schody i stopnie	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny lub uszkodzenia. b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający
		c) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.8. System komunikacji z pasażerami(X) - ^(b)	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	System uszkodzony.
9.9. Tablice informacyjne (X) ^(b)	Kontrola wzrokowa.	a) Brak tablic lub tablice błędne lub nieczytelne. b) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci. (X) ^(b)		
9.10.1. Drzwi	Kontrola wzrokowa.	Zabezpieczenie drzwi niezgodne z wymogami ^(a) dotyczącymi tej formy transportu.
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami ^(a) .
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych. (X) ^(b)		
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania	a) Nieprawidłowe działanie. b) Zły stan techniczny. c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych. e) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.11.2. Mocowania do wózków inwalidzkich	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, w miarę możliwości.	a) Nieprawidłowe działanie. b) Zły stan techniczny. c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. d) Niezgodność z wymogami ^(a) .
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola wzrokowa.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami ^(a) .
9.12. Inne wyposażenie specjalne (X) ^(b)		
9.12.1. Instalacje do przygotowywania posiłków	Kontrola wzrokowa	(a) Instalacja niezgodna z wymogami ^(a) . (b) Instalacja uszkodzona w stopniu stwarzającym zagrożenie dla użytkowników.
9.12.2. Instalacja sanitarna	Kontrola wzrokowa	Instalacja niezgodna z wymogami ^(a) .

Przedmiot badania	Metoda	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
9.12.3. Inne urządzenia (np. systemy audiowizualne)	Kontrola wzrokowa	Niezgodność z wymogami ⁽⁴⁾ .

- (1) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka oznacza naprawę lub przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu w ruchu drogowym lub na środowisko naturalne.
- (2) 48 % dla pojazdów bez układu przeciwblokującego ABS lub pojazdów, które otrzymały homologację typu przed 1 października 1991 r.
- (3) 45 % dla pojazdów zarejestrowanych po 1988 r. lub po dniu określonym w wymogach, w zależności która data przypada później.
- (4) 43 % dla przyczep z dyszlem i naczep zarejestrowanych po 1988 r. lub po dniu określonym w wymogach, w zależności która data przypada później.
- (5) 2,2 m/s² dla pojazdów kategorii N1, N2 i N3.
- (6) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi z wiersza A lub B w pkt 5.3.1.4. załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG zmienionej dyrektywą 98/69/WE lub późniejszą, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po 1 lipca 2002 r.
- (7) 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 zmienionej dyrektywą 1999/96/WE lub późniejszą, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po 1 lipca 2008 r.

Uwagi:

- (4) „Wymogi” oznaczają wymogi dotyczące homologacji typu obowiązujące w dniu zatwierdzenia, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu, wymogi dotyczące wyposażenia lub prawodawstwo krajowe właściwe dla kraju rejestracji pojazdu.
- (5) (X) oznacza pozycje, które dotyczą stanu technicznego pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego, ale ich kontrola nie jest niezbędna w ramach badania okresowego.
- (6) (XX) Tę przyczynę awarii stosuje się wyłącznie w przypadku, gdy prawodawstwo krajowe nakłada wymóg badań.”