

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 29.2.2008  
KOM(2008) 100 wersja ostateczna

2008/0044 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA .../.../WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia [...] r.**

**w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i  
ich przyczep**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(przedstawiona przez Komisję)

Wniosek

**DYREKTYWA .../.../WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia [...] r.**

**w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i  
ich przyczep**

(Wersja przereklamowana)

## UZASADNIENIE

1. W dniu 1 kwietnia 1987 r. Komisja postanowiła<sup>1</sup> zalecić swoim pracownikom, aby wszystkie akty prawne były ujednolicane nie później niż po 10 zmianach, i podkreśliła, że jest to wymaganie minimalne i że odpowiednie jednostki powinny starać się nawet częściej ujednocilać teksty, za które są odpowiedzialne, aby zapewnić jasność i zrozumiałość norm wspólnotowych.
2. Komisja zainicjowała ujednocilenie dyrektywy Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep<sup>2</sup>. Nowa dyrektywa miała zastąpić włączone do niej akty<sup>3</sup>.
3. Tymczasem decyzja 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>4</sup> została zmieniona decyzją 2006/512/WE, która wprowadziła procedurę regulacyjną połączoną z kontrolą dla środków o zasięgu ogólnym mających na celu zmianę elementów innych niż istotne aktu podstawowego przyjętego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 251 Traktatu, łącznie z usunięciem lub dodaniem takich elementów do aktu.
4. Zgodnie ze wspólnym stanowiskiem Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji<sup>5</sup> w sprawie decyzji 2006/512/WE, aby ta nowa procedura była stosowana do już obowiązujących aktów przyjętych zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, akty te muszą być dostosowane zgodnie z odpowiednimi procedurami.
5. Należy zatem zastąpić ujednocilenie dyrektywy 96/96/WE jej przeredagowaniem, aby uwzględnić zmiany konieczne dla dostosowania do procedury regulacyjnej z kontrolą.

---

<sup>1</sup> COM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Przygotowane zgodnie z komunikatem Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady – Ujednocilenie prawa wspólnotowego, COM(2001) 645 wersja ostateczna.

<sup>3</sup> Zob. załącznik III część A do niniejszego wniosku.

<sup>4</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

<sup>5</sup> Dz.U. C 255, 21.10.2006, str. 1.

Wniosek

**DYREKTYWA .../.../WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**z dnia [...] r.**

**w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

↓ nowy

(1) Dyrektywa Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep<sup>5</sup> została kilkakrotnie znacząco zmieniona<sup>6</sup>. Ponieważ mają być do niej wprowadzone kolejne zmiany, należy ją przeredagować w celu zapewnienia jasności.

<sup>1</sup> Dz. U. C z , str. .

<sup>2</sup> Dz. U. C z , str. .

<sup>3</sup> Dz. U. C z , str. .

<sup>4</sup> Dz. U. C z , str. .

<sup>5</sup> Dz. U. L 46 z 17.2.1997, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.u. L 284 z 31.10.2003, str.1 ).

<sup>6</sup> Zob. załącznik III, część A.

---

↓ 96/96/WE motyw 2

- (2) W ramach wspólnej polityki transportowej konieczne jest stworzenie jak najlepszych warunków bezpieczeństwa, jak również konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich.
- 

↓ 96/96/WE motyw 3

- (3) Nasilenie ruchu drogowego i wynikający stąd wzrost zagrożenia oraz obciążeń stawiają Państwa Członkowskie przed problemami związanymi z bezpieczeństwem podobnymi co do ich charakteru oraz ich wagi.
- 

↓ 96/96/WE motyw 6

- (4) Badania przebiegu pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i tanie.
- 

↓ 96/96/WE motyw 7  
(dostosowany)

- (5) Stąd też w osobnych dyrektywach powinny zostać określone minimalne wspólnotowe standardy i metody badań podzespołów określonych  niniejszej dyrektywie. .
- 

↓ 96/96/WE motyw 9

- (6) Konieczne jest także pilne dostosowanie do wymogów postępu technicznego standardów i metod ustanowionych w osobnych dyrektywach, a w celu uproszczenia wprowadzenia w życie koniecznych w tym celu środków należy wprowadzić postępowanie przewidujące ścisłą współpracę między Państwami Członkowskimi a Komisją w ramach Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Badań Przydatności do Ruchu Drogowego.
- 

↓ 96/96/WE motyw 10  
(dostosowany)

- (7) Z uwagi na zróżnicowanie standardów i metod nadzoru na obszarze Wspólnoty  trudno jest określić  dla układów hamulcowych wartości  dotyczące w szczególności ustawienia  ciśnienia powietrza i czas hamowania.
- 

↓ 96/96/WE motyw 15

- (8) Wszystkie jednostki, które zajmują się nadzorem technicznym pojazdów silnikowych, uznają, że metoda kontrolna, w szczególności kwestia, czy kontrola powinna być przeprowadzana na niezaladowanych, częściowo zaladowanych, całkowicie zaladowanych pojazdach, ma wpływ na ocenę niezawodności układu hamulcowego.

---

↓ 96/96/WE motyw 16  
(dostosowany)

- (9) Określenie wartości siły hamowania poszczególnych typów pojazdów w różnym stanie obciążenia ☒ powinno ułatwić ☒ przywrócenie tego zaufania. Niniejsza dyrektywa ☒ powinna dopuszczać ☒ możliwość kontroli zgodnie z tym trybem postępowania jako alternatywę kontroli zachowania minimalnych wartości dla każdej klasy pojazdów.

---

↓ 96/96/WE motyw 17  
(dostosowany)

- (10) W zakresie układów hamulcowych niniejsza dyrektywa ☒ powinna obejmować swym zakresem głównie pojazdy ☒, dla których wydana została homologacja typu części, zgodnie z ☒ [dyrektywą Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep ☒<sup>7</sup>]; określone typy pojazdów są natomiast dopuszczone do ruchu na podstawie przepisów krajowych, które mogą odbiegać od wymogów tej dyrektywy.

---

↓ 96/96/WE motyw 18

- (11) Państwa Członkowskie mogą rozszerzyć zakres kontroli wyposażenia układów hamulcowych, włączając pojazdy lub części nieobjęte niniejszą dyrektywą.

---

↓ 96/96/WE motyw 19

- (12) Państwa Członkowskie mogą ustanowić bardziej surową kontrolę układów lub zwiększyć częstotliwość ich przeprowadzania.

---

↓ 96/96/WE motyw 20

- (13) Celem niniejszej dyrektywy jest utrzymanie emisji spalin na niskim poziomie poprzez regularne pomiary spalin i poziomu zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy silnikowe w czasie ich całego okresu eksploatacji oraz zapewnienie, aby pojazdy najbardziej zanieczyszczające powietrze były wyłączone z ruchu do czasu doprowadzenia ich do odpowiedniego stanu.

---

↓ 96/96/WE motyw 21

- (14) Niewłaściwe ustawienie i konserwacja szkodzą nie tylko silnikowi, lecz także środowisku naturalnemu, ponieważ prowadzą do zwiększonego zużycia paliwa i zanieczyszczenia powietrza. Istotne jest zatem, ażeby rozwijane były środki transportu przyjazne dla środowiska.

---

<sup>7</sup> Dz.U. L 202 z 6.9.1971, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona ☒ dyrektywą 2006/96/WE (Dz.u. L 363 z 20.12.2006, str. 81).☒

---

↓ 96/96/WE motyw 22

- (15) W przypadku silników wysokoprężnych (Diesla) zadymienie spalin uznawane jest za wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń.
- 

↓ 96/96/WE motyw 23

- (16) W przypadku silników benzynowych za wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń uznawany jest pomiar emisji tlenku węgla z rury wydechowej na biegu jałowym.
- 

↓ 96/96/WE motyw 24

- (17) W przypadku nieregularnych przeglądów wysoki odsetek pojazdów może zostać niedopuszczony do ruchu po przeprowadzeniu pomiaru spalin z powodu przekroczenia przepisanych dopuszczalnych wartości emisji.
- 

↓ 96/96/WE motyw 25

- (18) Kryteria kontrolne regularnych pomiarów spalin w przypadku pojazdów silnikowych z silnikiem benzynowym, które w celu dopuszczenia do ruchu muszą być obligatoryjnie wyposażone w urządzenia czyszczące, takie jak katalizatory trójdrożne z sondą lambda, muszą być bardziej surowe niż w przypadku pojazdów konwencjonalnych.
- 

↓ 2001/9/WE motyw 4  
(dostosowany)

- (19) Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG<sup>8</sup> wymaga wprowadzenia od 2000 r. pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) dla samochodów i lekkich pojazdów użytkowych napędzanych silnikami benzynowymi, w celu nadzorowania działania układu kontroli wydzielania spalin pojazdu. Podobnie, od 2003 r.,  wymaga się, aby  OBD  były również  wyposażone nowe pojazdy z silnikiem diesla.
- 

↓ 96/96/WE motyw 26

- (20) Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy niektóre pojazdy mające znaczenie historyczne. Dla pojazdów tych państwa mogą wydać własne odrębne przepisy dotyczące kontroli. Możliwość taka nie może prowadzić do stosowania przepisów surowszych niż te, którym pojazd podlegałby pierwotnie.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.  Dyrektywa ma być uchylona z dniem 2 stycznia 2013 rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, str. 1)



---

↓ 2001/11/WE motyw 4

- (21) Dostępne są proste i powszechne systemy diagnostyczne, które jednostki badawcze mogą zastosować do zbadania znacznej większości pojazdów wyposażonych w ograniczniki prędkości. W przypadku tych pojazdów, w których nie będą mogły zostać zastosowane powszechnie dostępne narzędzia diagnostyczne, władze będą musiały albo posłużyć się sprzętem udostępnionym przez producenta pojazdu, albo zapewnić przyjmowanie odpowiedniego świadectwa badań od producenta pojazdu lub jego reprezentanta.

---

↓ 2001/11/WE motyw 5  
(dostosowany)

- (22) Okresowe sprawdzanie prawidłowego działania urządzenia ograniczającego prędkość  powinno być  ułatwione w pojazdach, które, zgodnie z rozporządzeniem Rady WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r., zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85<sup>9</sup>, wyposażono w nowe urządzenie rejestrujące (tachograf cyfrowy). Od 2003 r. nowe pojazdy  są  wyposażane w takie urządzenia.

---

↓ 96/96/WE motyw 32

- (23) W przypadku taksówek oraz karettek pogotowia ratunkowego zastosowanie mają podobne wymogi jak w przypadku samochodów osobowych. Podzespoły podlegające kontroli mogą być podobne, pomimo że odstępy czasu między kontrolami są inne.

---

↓ 96/96/WE motyw 13

- (24) Każde Państwo Członkowskie musi zapewnić, w zakresie swoich kompetencji, systematyczną i wysoką jakość technicznej kontroli pojazdów.

---

↓ 96/96/WE motyw 14

- (25) Komisja powinna dokonywać weryfikacji praktycznego stosowania niniejszej dyrektywy.

---

↓ 96/96/WE motyw 33  
(dostosowany)

- (26)  Ponieważ cele proponowanego działania, a mianowicie harmonizacja zasad badań przydatności do ruchu drogowego, uniknięcie zniekształcenia konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienie, że pojazdy będą prawidłowo sprawdzane i eksploatowane, nie mogą zostać zrealizowane przez Państwa

---

<sup>9</sup> Dz.U. L 274 z 9.10.1998, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, str. 1).

Członkowskie, natomiast mogą zostać ze względu na skalę działania lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w artykule 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie może wykraczać poza to, co niezbędne jest dla osiągnięcia tych celów. ☒

↓ nowy

- (27) Środki konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>10</sup>.
- (28) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienie do dostosowania do postępu technicznego minimalnych standardów i metod określonych w odrębnych dyrektywach. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne tych dyrektyw, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (29) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań Państw Członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III, część B,

↓ 96/96/WE

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

### Przepisy ogólne

#### *Artykuł 1*

1. W każdym Państwie Członkowskim pojazdy silnikowe, ich przyczepy i naczepy zarejestrowane w tym Państwie podlegają regularnym badaniom technicznym zgodnie z niniejszą dyrektywą.
2. Kategorie pojazdów podlegające badaniom, odstępy czasu między badaniami oraz podlegające badaniom podzespoły są określone w załącznikach I i II.

<sup>10</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200, z 22.7.2006, str. 11).

## *Artykuł 2*

Badania przydatności do ruchu drogowego przewidziane w niniejszej dyrektywie przeprowadzane są przez Państwo, organizację publiczną upoważnioną przez Państwo albo organizacje lub instytucje w tym celu wyznaczone i nadzorowane przez Państwo, włącznie z upoważnionymi podmiotami prywatnymi. W przypadku, gdy organizacje powołane do przeprowadzania badań technicznych prowadzą jednocześnie działalność jako stacje obsługi pojazdów, Państwa Członkowskie dokładają starań, aby zachowana była obiektywność i wysoka jakość badań technicznych.

## *Artykuł 3*

1. Państwa Członkowskie podejmują takie środki, jakie uznają za niezbędne, w celu umożliwienia wykazania, że pojazd przeszedł badania techniczne z pozytywnym rezultatem, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy.

Środki te są notyfikowane pozostałym Państwom Członkowskim oraz Komisji.

2. Każde Państwo Członkowskie uznaje dowód wydany w innym Państwie Członkowskim świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego Państwa, razem z przyczepą lub naczepą, przeszedł z pozytywnym rezultatem badania techniczne, które co najmniej odpowiadają wymogom niniejszej dyrektywy.

3. Państwa Członkowskie stosują odpowiednie procedury, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, aby ustalić, że skuteczność hamulców pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium odpowiada wymogom określonym w niniejszej dyrektywie.

## ROZDZIAŁ II

### Wyjątki

---

↓ 96/96/WE
------------

## *Artykuł 4*

1. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy pojazdy sił zbrojnych, sił porządkowych oraz straży pożarnej.

2. Państwa Członkowskie, po zasięgnięciu opinii Komisji, mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy lub jej poszczególnych przepisów określone pojazdy, które zostały zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu pod szczególnymi warunkami, oraz pojazdy, które nie są lub w nieznacznym zakresie są używane na drogach publicznych, włącznie z pojazdami wyprodukowanymi przed dniem 1 stycznia 1960 r. i mającymi wartość historyczną albo przejściowo wycofanymi z ruchu.

3. Dla pojazdów mających wartość historyczną Państwa Członkowskie mogą, po zasięgnięciu opinii Komisji, wydać własne przepisy w sprawie nadzoru technicznego.

#### *Artykuł 5*

Nie naruszając przepisów zawartych w załącznikach I i II, Państwa Członkowskie mogą:

- (a) oznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania technicznego oraz, jeżeli jest to wskazane, badania przed rejestracją pojazdu;
- (b) skrócić okres między dwoma kolejnymi obowiązkowymi badaniami technicznymi;
- (c) objąć obowiązkowymi badaniami wyposażenie dodatkowe;
- (d) zwiększyć ilość podzespołów podlegających badaniu;
- (e) rozszerzyć obowiązek regularnych badań technicznych na inne kategorie pojazdów;
- (f) wprowadzić obowiązek specjalnych dodatkowych badań technicznych;
- (g) ustanowić dla pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium wyższe wartości minimalnej skuteczności hamulców niż podane w załączniku II oraz kontrole w przypadku pojazdów obciążonych ładunkami cięższymi, o ile przepisy te nie wykraczają poza pierwotne zezwolenie dotyczące określonego typu.

### ROZDZIAŁ III

#### **Przepisy końcowe**

↓ 96/96/WE art. 7 (dostosowany)  
⇒ nowy

#### *Artykuł 6*

1. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną na wniosek Komisji, wydaje szczegółowe dyrektywy w sprawie określenia minimalnych standardów i metod nadzoru technicznego pojazdów w odniesieniu do podzespołów wymienionych w załączniku II.

2. ⇒ Komisja przyjmuje ⇐ wszelkie zmiany niezbędne do dostosowania do postępu technicznego standardów i metod zawartych w ☒ odrębnych ☒ dyrektywach.

⇒ Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne wymienionych dyrektyw, przyjmuje się ⇐ zgodnie z procedurą ⇒ regulacyjną połączoną z kontrolą ⇐ ☒ przewidzianą ☒ w art. 7 ust. 2.

---

↓ 1882/2003 art. 3 i załącznik III  
pkt 68 (dostosowany)  
⇒ nowy

#### *Artykuł 7*

1. Komisję wspomaga Komitet w sprawie przystosowania do postępu technicznego dyrektywy w sprawie badań technicznych pojazdów silnikowych i ich przyczep, zwany dalej «Komitetem».

2. W przypadku odesłania do niniejszego ~~§~~ ustępu ~~§~~ stosuje się ⇒ art. 5a ust. 1 do 4 oraz ⇐ art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów zawartych w art. 8 tej decyzji.

~~Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.~~

~~3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.~~

---

↓ 96/96/WE art. 9

#### *Artykuł 8*

Nie później niż trzy lata po wprowadzeniu regularnych badań technicznych urządzeń ograniczenia prędkości Komisja bada, na podstawie zebranych doświadczeń, czy przewidziane kontrole umożliwiają wykrycie wadliwych lub przerabianych urządzeń ograniczenia prędkości oraz czy konieczna jest zmiana obowiązujących przepisów.

---

↓ 96/96/WE art. 11

#### *Artykuł 9*

Państwa Członkowskie podają do wiadomości Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które przyjmują w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

---

↓

#### *Artykuł 10*

Dyrektywa 96/96/WE, zmieniona aktami wymienionymi w załączniku III, część A zostaje uchylona, bez naruszenia zobowiązań Państw Członkowskich odnoszących się do terminów przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw określonych w załączniku III, część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IV.

---

↓ 96/96/WE art. 12

*Artykuł 11*

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

---

↓ 96/96/WE art. 13

*Artykuł 13*

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*  
[...]

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*  
[...]

**ZAŁĄCZNIK I**

**KATEGORIE POJAZDÓW PODLEGAJĄCYCH BADANIOM PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO ORAZ CZĘSTOTLIWOŚĆ BADAŃ**

Kategorie pojazdów	Częstotliwość badań
1. Pojazdy silnikowe używane do przewozu osób i posiadające więcej niż osiem miejsc siedzących, nie licząc miejsca kierowcy.	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty w tym celu, a następnie co rok.
2. Pojazdy silnikowe używane do przewozu towarów o dopuszczalnym ciężarze maksymalnym przekraczającym 3 500 kg.	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty w tym celu, a następnie co rok.
3. Przyczepy i naczepy o dopuszczalnym ciężarze maksymalnym przekraczającym 3 500 kg.	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty w tym celu, a następnie co rok.
4. Taksówki, karetki pogotowia ratunkowego.	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty w tym celu, a następnie co rok.
5. Pojazdy silnikowe mające co najmniej cztery koła, zazwyczaj używane do przewozu towarów na drogach, o dopuszczalnym ciężarze maksymalnym nieprzekraczającym 3 500 kg, z wyłączeniem ciągników i maszyn rolniczych.	Cztery lata od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty w tym celu, a następnie co dwa lata.
6. Pojazdy silnikowe mające co najmniej cztery koła, używane do przewozu osób, posiadające nie więcej niż osiem miejsc siedzących, nie licząc miejsca kierowcy.	Cztery lata od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty w tym celu, a następnie co dwa lata.

## ZAŁĄCZNIK II

### **PODZESPOŁY PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWYM BADANIOM**

Badanie obejmuje przynajmniej niżej wymienione podzespoły, pod warunkiem że odnoszą się one do obowiązkowego wyposażenia pojazdu podlegającego badaniu w określonym Państwie Członkowskim.

Badania określone w tym załączniku mogą być przeprowadzane wizualnie bez demontażu poszczególnych części pojazdu.

W przypadku podejrzenia uszkodzenia podzespołów pojazdu wymienionych poniżej właściwe władze Państwa Członkowskiego podejmują procedurę ustalenia warunków używania pojazdu w ruchu drogowym do czasu przejścia następnych badań technicznych.

POJAZDY KATEGORII 1, 2, 3, 4, 5 i 6.

#### **1. Układ hamulcowy**

Następujące podzespoły są uwzględniane przy badaniach technicznych układu hamulcowego pojazdu. Wyniki badań uzyskane w czasie badań układu hamulcowego muszą odpowiadać w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, wymogom technicznym określonym w dyrektywie [71/320/EWG].

<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Przyczyny negatywnego wyniku kontroli lub badania</i>
1.1. Stan i działanie silnikowe	
1.1.1. Sworzeń pedału hamulca nożnego	– za ciasny – zużyte łożysko – nadmierne zużycie lub luz
1.1.2. Stan pedału i ruch układu napędowego hamulca	– luz za duży lub za mały – nieprawidłowe uruchamianie regulacji hamowania – brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka poluzowana lub wytarta do gładkości



<p>1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– za długi czas narastania ciśnienia lub podciśnienia, uniemożliwiający skuteczne hamowanie</li> <li>– ciśnienie lub podciśnienie powietrza za niskie dla wspomoczenia przynajmniej dwóch zadziałań hamulca po uruchomieniu się urządzenia ostrzegającego (albo manometr wskazuje wartości niebezpieczne)</li> <li>– wyciek powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia albo słyszalna ucieczka powietrza</li> </ul>
<p>1.1.4. Wskaźnik ostrzegawczy lub manometr sygnalizujący za niskie ciśnienie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nieprawidłowe działanie albo uszkodzenie wskaźnika lub manometru niskiego ciśnienia powietrza</li> </ul>
<p>1.1.5. Ręczny zawór kontroli hamulca</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zbity lub uszkodzony układ, nadmiernie zużyty</li> <li>– niesprawność zaworu zabezpieczającego</li> <li>– niezabezpieczone sterowanie trzonkiem zaworu lub niezabezpieczony zespół zaworu</li> <li>– luźne połączenie lub przeciek w układzie</li> <li>– niezadawalające działanie</li> </ul>
<p>1.1.6. Hamulec ręczny, dźwignia kontroli, mechanizm zapadkowy ręcznego hamulca</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– mechanizm zapadkowy ręcznego hamulca nie trzyma prawidłowo</li> <li>– nadmierne zużycie na osi dźwigni lub mechanizmie zapadkowym</li> <li>– nadmierne przesunięcia osi wskazujące niewłaściwą regulację</li> </ul>
<p>1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne zawory, odciążniki, czytniki)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nadmierny wyciek powietrza</li> <li>– nadmierna strata oleju w sprężarce</li> <li>– niebezpieczne, niepełne mocowanie</li> <li>– ubytek płynu hamulcowego</li> </ul>

1.1.8.	Połączenie hamulcami przyczepy	z	–	wybrakowane osłona izolacyjna lub samouszczelniający zawór
			–	niebezpieczne, niepełne mocowanie
			–	nadmierny wyciek
1.1.9.	Zbiornik sprężonego powietrza		–	uszkodzenia, korozja i wyciekanie
			–	niewłaściwie działające urządzenie osuszające
			–	niebezpieczne, niepełne mocowanie
1.1.10.	Jednostki układu hamulcowego, główny cylinder (systemy hydrauliczne)		–	jednostka układu jest uszkodzona lub działa niewłaściwie
			–	uszkodzenie lub wyciek głównego cylindra
			–	niezabezpieczenie głównego cylindra
			–	niewłaściwy poziom płynu hamulcowego
			–	brakująca nasadka zbiornika głównego cylindra
			–	świecąca lub uszkodzona lampa ostrzegająca o płynie hamulcowym
			–	niewłaściwe działanie urządzenia ostrzegającego o poziomie płynu hamulcowego
1.1.11.	Sztywne przewody hamulcowe		–	ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia
			–	wycieki z przewodów lub połączeń z łącznikiem
			–	uszkodzone lub nadmiernie skorodowane
			–	przemieszczone
1.1.12.	Giętkie hamulcowe	węże	–	ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia
			–	uszkodzone, przecierające się, za krótkie węże hamulcowe, poskręcane
			–	wycieki z węży lub łączników
			–	wężyk pękający pod ciśnieniem
			–	porowatość

1.1.13. Pokrywy hamulcowe (okładziny)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nadmierne zużycie</li> <li>– zanieczyszczenia (olej, smar itd.)</li> </ul>
1.1.14. Hamulce bębnowe, hamulce tarczowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nadmierne zużycie, porysowanie, pęknięcia, brak zabezpieczenia lub złamanie</li> <li>– zanieczyszczenia (olej, smar itd.)</li> <li>– niezabezpieczona płyta tylna</li> </ul>
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zniszczenie linek, zaplątanie</li> <li>– nadmierne zużycie lub korozja</li> <li>– niezabezpieczone połączenia linek lub drążków</li> <li>– defekt korpusu linki</li> <li>– przeciwwskaania w swobodnej pracy układu hamulcowego</li> <li>– każda nietypowa praca dźwigni, drążków, mechanizmów wskazująca niewłaściwe lub nadmierne zużycie</li> </ul>
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (zawierające hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pęknięcia lub zniszczenia</li> <li>– wyciek</li> <li>– niezabezpieczone/nieadekwatne zamocowanie</li> <li>– nadmierne skorodowanie</li> <li>– nadmierne zużycie tłoka lub mechanizmu przeponowego</li> <li>– brak pokrywy zabezpieczającej przed kurzem lub nadmierne jej zniszczenie</li> </ul>
1.1.17. Czujnik zaworu	<ul style="list-style-type: none"> <li>– defekt mechanizmu dźwigni</li> <li>– nieprawidłowa regulacja</li> <li>– zatarty, niepracujący</li> <li>– brak czujnika zaworu</li> </ul>

1.1.18. Automatyczne urządzenie wskazujące luz	<ul style="list-style-type: none"> <li>– zatarcie lub nietypowa praca, nadmierne zużycie lub niewłaściwa regulacja</li> <li>– wadliwe</li> </ul>
1.1.19. System zwalniania (gdzie pasuje lub jest wymagany)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– niezabezpieczone złącza lub zamocowania</li> <li>– wadliwy</li> </ul>
1.2. Osiągi i wydajność pracy układu hamulcowego	
1.2.1. Osiągi (stopniowo wzrastające do maksymalnego obciążenia)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– niewłaściwe obciążenie hamulców na jednym lub więcej kole</li> <li>– obciążenie hamulców na poszczególnym kole jest mniejsze niż 70 % najwyższego zarejestrowanego obciążenia na innym kole tej samej osi. W przypadku testowania hamulców na drodze występują odchylenia drogi hamowania pojazdu od prostej</li> <li>– niestopniowe różnicowanie obciążenia hamulców (gwałtowne zaciskanie się)</li> <li>– nieprawidłowy opóźniony czas uruchomienia hamulców na którymkolwiek z kół</li> <li>– nadmierne wahanie obciążenia hamulców spowodowane zniekształconymi tarczami lub owalem bębnow</li> </ul>

<p>1.2.2. Wydajność</p>	<p>– wskaźnik skuteczności hamowania, który odnosi się do maksymalnej dopuszczalnej masy, w przypadku naczep do sumy dopuszczalnego nacisku na osie, gdzie ma to zastosowanie,</p> <p>mniejszy niż następująca minimalna wydajność</p> <p>kategoria 1: 50 %<sup>1</sup></p> <p>kategoria 2: 43 %<sup>2</sup></p> <p>kategoria 3: 40 %<sup>3</sup></p> <p>kategoria 4: 50 %</p> <p>kategoria 5: 45 %<sup>4</sup></p> <p>kategoria 6: 50 %</p> <p>lub</p> <p>– obciążenie hamulców mniejsze niż podawane wartości, jeśli zostały określone przez producenta dla osi pojazdu<sup>5</sup></p>
<p>1.3. Pomocniczy (stosowany w przypadku awarii) układ hamulcowy i jego wydajność (jeżeli jest to oddzielny układ)</p>	

<sup>1</sup> 48 % dla kategorii 1 pojazdów niewyposażonych w ABS lub co do których zatwierdzenie typu nastąpiło przed dniem 1 października 1991 r. (data zakazu pierwszego wprowadzenia do obrotu bez homologacji WE składnika) (dyrektywa [71/320/EWG, zmieniona dyrektywą Komisji 88/194/EWG, Dz.U. L 92 z 9.4.1988, str. 47]).

<sup>2</sup> 45 % dla pojazdów zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy [71/320/EWG, zmienionej dyrektywą Komisji 85/647/EWG (Dz.U. L 380 z 31.12.1985, str. 1)], zgodnie z prawem wewnętrznym Państw Członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

<sup>3</sup> 43 % dla naczep i przyczep z dyszlami zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy [71/320/EWG, zmienionej dyrektywą Komisji 85/647/EWG] zgodnie z prawem wewnętrznym Państw Członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

<sup>4</sup> 50 % dla kategorii 5 pojazdów zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy [71/320/EWG, zmienionej dyrektywą Komisji 85/647/EWG] zgodnie z prawem wewnętrznym Państw Członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

<sup>5</sup> Wartość odnosząca się do osi pojazdu jest obciążeniem hamulców wyrażonym w Newtonach niezbędnym do osiągnięcia minimalnej zalecanej siły hamowania odpowiedniej dla konkretnej wagi pojazdu

1.3.1. Osiągi	<ul style="list-style-type: none"> <li>– hamulec niedziałający z jednej strony</li> <li>– obciążenie hamulców na poszczególnym kole jest mniejsze niż 70 % najwyższego zarejestrowanego obciążenia na innym kole na tej samej osi</li> <li>– niestopniowe różnicowanie wydajności hamulców (skokowość)</li> <li>– niepracujący system hamulców automatycznych w przypadku przyczep</li> </ul>
1.3.2. Wydajność	– dla wszystkich kategorii pojazdów wskaźnik skuteczności hamowania <sup>6</sup> mniejszy niż 50 % pracy układów hamulcowych określonych w pkt 1.2.2 w odniesieniu do maksymalnej masy lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku na osie
1.4. Wydajność i osiagi hamulca postojowego	
1.4.1. Osiągi	– hamulec niedziałający z jednej strony
1.4.2. Wydajność	– dla wszystkich kategorii pojazdów wskaźnik skuteczności hamowania mniejszy niż 16 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy lub, dla samochodów osobowych, mniejszy niż 12 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masy pojazdu, w zależności, która jest większa
1.5. Zwalniacz lub działanie odpowietrzającego systemu hamulcowego	<ul style="list-style-type: none"> <li>– niestopniowe różnicowanie wydajności hamulców (zwalniacz)</li> <li>– wadliwy</li> </ul>
1.6. Antywłamaniowy system hamulcowy	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wadliwe antywłamaniowe urządzenie ostrzegające</li> <li>– wadliwy</li> </ul>

<sup>6</sup> Dla kategorii 2 i 5 pojazdów minimalne osiagi pomocniczego układu hamulcowego muszą wynosić 2,2 m/s<sup>2</sup> (jako że pomocniczy układ hamulcowy nie został określony w dyrektywie [71/320/EWG, zmienionej dyrektywą Komisji 85/647/EWG]).

POJAZDY KATEGORII 1, 2 i 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 i 6
<b>2. Układ kierowniczy i koło kierownicy</b>	<b>2. Układ kierowniczy</b>
2.1. Stan mechaniczny	2.1. Stan mechaniczny
2.2. Koło kierownicy	2.2. Luz koła kierownicy
2.3. Luz koła kierownicy	2.3. Zamocowanie układu kierowniczego
2.4. Łożyska koła kierownicy	
<b>3. Widoczność</b>	<b>3. Widoczność</b>
3.1. Pole widzenia	3.1. Pole widzenia
3.2. Stan szyby	3.2. Stan szyby
3.3. Lusterka wsteczne	3.3. Lusterka wsteczne
3.4. Wycieraczki	3.4. Wycieraczki
3.5. Spryskiwacze szyby	3.5. Spryskiwacze szyby
<b>4. Lampy, reflektory i urządzenia elektryczne</b>	<b>4. Urządzenia oświetleniowe</b>
4.1. Reflektory świateł drogowych i świateł mijania	4.1. Reflektory świateł drogowych i świateł mijania
4.1.1. Stan i działanie	4.1.1. Stan i działanie
4.1.2. Ustawienie	4.1.2. Ustawienie
4.1.3. Przełączniki	4.1.3. Przełączniki
4.1.4. Efektywność wizualna	
4.2. Lampy boczne i tylne lampy obrysowe	4.2. Stan i działanie, stan kloszy, kolor i efektywność wizualna:
4.2.1. Stan i działanie	4.2.1. Lampy boczne i tylne
4.2.2. Kolor i efektywność wizualna	4.2.2. Lampy stopu
	4.2.3. Kierunkowskazy
	4.2.4. Lampy zapasowe

	4.2.5. Lampy przeciwmgielne
	4.2.6. Lampy podświetlające tylną tablicę rejestracyjną
	4.2.7. Tylne światła odblaskowe
	4.2.8. Lampy ostrzegawcze
4.3. Lampy stopu	
4.3.1. Stan i działanie	
4.3.2. Kolor i efektywność wizualna	
4.4. Kierunkowskazy	
4.4.1. Stan i działanie	
4.4.2. Kolor i efektywność wizualna	
4.4.3. Przełączniki	
4.4.4. Częstotliwość migotania kierunkowskazów	
4.5. Przednie i tylne lampy przeciwmgielne	
4.5.1. Położenie	
4.5.2. Stan i działanie	
4.5.3. Kolor i efektywność wizualna	
4.6. Lampy biegu wstecznego	
4.6.1. Stan i działanie	
4.6.2. Kolor i efektywność wizualna	
4.7. Lampa podświetlająca tylną tablicę rejestracyjną	
4.8. Tylne światła odblaskowe – stan i kolor	
4.9. Wskaźniki kontrolne	



4.10.	Połączenia elektryczne między ciągnikiem a przyczepą lub naczepą		
4.11.	Okablowanie elektryczne		
<b>5.</b>	<b>Osie, koła, opony, zawieszenie</b>	<b>5.</b>	<b>Osie, koła, opony, zawieszenie</b>
5.1.	Osie	5.1.	Osie
5.2.	Koła i opony	5.2.	Koła i opony
5.3.	Zawieszenie	5.3.	Zawieszenie
<b>6.</b>	<b>Podwozie i elementy przymocowane do podwozia</b>	<b>6.</b>	<b>Podwozie i elementy przymocowane do podwozia</b>
6.1.	Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane	6.1.	Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane
6.1.1.	Stan ogólny	6.1.1.	Stan ogólny
6.1.2.	Rury wydechowe i tłumiki	6.1.2.	Rury wydechowe i tłumiki
6.1.3.	Zbiorniki paliwa lub przewody paliwowe	6.1.3.	Zbiorniki paliwa lub przewody paliwowe
		6.1.4.	Zamocowanie koła zapasowego
6.1.4.	Własności geometryczne i stan tylnego elementu zabezpieczającego, przyczepy ciężkie	6.1.5.	Bezpieczeństwo działania mechanizmu sprzęgającego (jeśli jest zainstalowany)
6.1.5.	Zamocowanie koła zapasowego		
6.1.6.	Mechanizm sprzęgający na ciągnikach, przyczepach i naczepach		
6.2.	Kabina i nadwozie	6.2.	Nadwozie
6.2.1.	Stan ogólny	6.2.1.	Stan konstrukcji
6.2.2.	Zamocowanie	6.2.2.	Drzwi i zamki
6.2.3.	Drzwi i zamki		
6.2.4.	Podłoga		
6.2.5.	Siedzenie kierowcy		

6.2.6.	Stopnie		
7.	Inne wyposażenie	7.	Inne wyposażenie
7.1.	Pasy bezpieczeństwa	7.1.	Zamocowanie siedzenia kierowcy
7.2.	Gaśnica	7.2.	Zamocowanie baterii akumulatorów
7.3.	Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	7.3.	Alarm akustyczny
7.4.	Trójkąt ostrzegawczy	7.4.	Trójkąt ostrzegawczy
7.5.	Apteczka pierwszej pomocy	7.5.	Pasy bezpieczeństwa
7.5.1.	Pewność zamocowań	7.5.2.	Stan pasów
7.5.3.	Działanie		
7.6.	Podstawka(-i) pod koła		
7.7.	Alarm akustyczny		
7.8.	Prędkościomierz		
7.9.	Tachograf (obecność, nienaruszone plomby)		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sprawdzenie ważności tarczy tachografu, jeśli wymaga tego rozporządzenie <input checked="" type="checkbox"/> Rady <input checked="" type="checkbox"/> (EWG) nr 3821/85<sup>7</sup></li> <li>- w razie wątpliwości sprawdzenie, czy nominalny obwód lub rozmiar opony jest zgodny z danymi podanymi na tarczy tachografu</li> <li>- tam, gdzie to możliwe lub wymaga tego sytuacja, sprawdzenie, czy na tachografie nie zostały naruszone plomby lub inne środki do zabezpieczenia połączeń przed nieuprawnioną manipulacją</li> </ul>		

<sup>7</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 8.

<p>7.10. Urządzenie ograniczające prędkość</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– jeśli to możliwe, sprawdzenie, czy zainstalowane jest urządzenie ograniczenia prędkości wymagane dyrektywą 92/6/EWG</li> <li>– sprawdzenie ważności tarczy urządzenia ograniczenia prędkości</li> <li>– tam gdzie to możliwe lub wymaga tego sytuacja, sprawdzenie, czy na urządzeniu ograniczenia prędkości nie zostały naruszone plomby lub inne środki do zabezpieczenia połączeń przed nieuprawnioną manipulacją</li> <li>– →<sub>1</sub> sprawdzić, gdy jest to wykonalne, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie określonych wartości przez pojazdy wymienione w art. 2 i 3 dyrektywy 92/6/EWG ←</li> </ul>	
<p><b>8. Uciążliwość</b></p>	<p><b>8. Uciążliwość</b></p>
<p>8.1. Hałas</p>	<p>8.1. Hałas</p>

↓ 2003/27/WE art. 1 i Załącznik  
(dostosowany)



8.2. Emisja spalin

8.2.1. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki z zapłonem wymuszonym i napędzane benzyną

- a) W których emisja spalin nie jest regulowana przez nowoczesne urządzenie kontroli emisji spalin, takie jak katalizator trójdrożny sterowany sondą lambda:
1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
  2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.

Po upływie odpowiedniego czasu rozgrzewania się silnika (biorąc pod uwagę zalecenia producenta) mierzy się na biegu jałowym (bez obciążenia) zawartość tlenku węgla (CO) w spalinach.

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenku węgla podawana przez producenta pojazdu. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe organy w Państwie Członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać:

- i) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu między datą, od której Państwa Członkowskie wprowadziły wymóg zgodności z dyrektywą  [Rady  70/220/EWG]<sup>8</sup> i dniem 1 października 1986 r.: zawartość CO — 4,5 % obj.;
- ii) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po 1 października 1986 r. — 3,5 % obj.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 76 z 9.3.1970, str. 1.

b) W których emisja spalin jest regulowana przez nowoczesne urządzenie kontroli emisji spalin, takie jak katalizator trójdrożny sterowany sondą lambda:

1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
3. Skuteczności urządzenia kontroli emisji spalin za pomocą pomiaru wartości lambda i zawartości CO w spalinach zgodnie z punktem 4 lub procedurami podanymi przez producenta i zatwierdzonymi podczas homologacji typu. W czasie każdego badania silnik należy przygotować zgodnie z zaleceniami producenta.
4. Emisja z układu wydechowego — wartości dopuszczalne

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenku węgla podawana przez producenta pojazdu.

Jeśli brak jest danych na ten temat, to wówczas zawartość CO nie może przekraczać, jak następuje:

i) Pomiar podczas biegu jałowego silnika:

Maksymalna dopuszczalna zawartość CO w gazach spalinowych nie może przekraczać 0,5 % obj., a dla pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE  Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>9</sup> lub z późniejszymi zmianami, maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,3 % obj. W przypadku gdy  zgodność z dyrektywą  70/220/EWG, zmienioną dyrektywą 98/69/WE, nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r.

ii) Pomiar przy wysokiej prędkości obrotowej biegu jałowego (bez obciążenia), prędkość obrotowa silnika musi wynosić co najmniej 2 000 min<sup>-1</sup>:

Zawartość CO: maksimum 0,3 % obj., a dla pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w wierszu A lub wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4

---

<sup>9</sup> Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1.

załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE lub z późniejszymi zmianami, maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,2 % obj. W przypadku, gdy ☒ zgodność z dyrektywą ☒ 70/220/EWG, zmienioną dyrektywą 98/69/WE, nie jest możliwe, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  lub zgodnie ze specyfikacjami producenta.

- iii) W przypadku pojazdów silnikowych wyposażonych w pokładowy system diagnostyczny (OBD) zgodnie z dyrektywą 70/220/EWG (zmienioną dyrektywą 98/69/WE i z kolejnymi zmianami) Państwa Członkowskie mogą alternatywnie do badania określonego w pkt i) ustalać prawidłowe działanie układu emisji spalin za pomocą odpowiedniego odczytu wskazania pokładowego systemu diagnostycznego i jednocześnie sprawdzać sprawne działanie pokładowego systemu diagnostycznego w pojeździe.



#### 8.2.2. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki o zapłonie samoczynnym (Diesla)

- a) Zadymienie gazów spalinowych 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.
- b) Wstępne przygotowanie pojazdu
  1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest gorący i czy jest w zadowalającym stanie mechanicznym.
  2. Z wyjątkiem określonym w lit. d) pkt 5, pojazd nie będzie uznany za niesprawny, jeśli nie był wstępnie przygotowany zgodnie z następującymi wymaganiami:
    - 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 układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie działania wentylatora silnika.
    - ii) Układ wydechowy należy przeczyścić poprzez co najmniej trzykrotne swobodne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.

c) Procedura badania

1. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest kompletne i w zadawalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
2. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego przyspieszania silnik i każda zamontowana turbosprężarka muszą mieć obroty biegu jałowego. W przypadku silników Diesla o dużej przeciążalności oznacza to oczekiwanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przepustnicy.
3. W celu rozpoczęcia cyklu swobodnego przyspieszania należy nacisnąć pedał przepustnicy do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną wydajność pompy wtryskowej.
4. Podczas cyklu swobodnego przyspieszania silnik powinien osiągnąć maksymalną prędkość obrotową lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkość podaną przez producenta, lub, jeśli nie jest ona podana, to dwie trzecie prędkości maksymalnej, zanim zwolni się pedał przepustnicy. Można to sprawdzić, na przykład, kontrolując prędkość obrotową silnika lub pozostawiając wystarczająco dużo czasu od początku naciśnięcia pedału przepustnicy do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii 1 i 2 wymienionych w załączniku I wynosi co najmniej dwie sekundy.

d) Wartości dopuszczalne

1. Poziom stężenia nie może przekraczać poziomu podanego na tabliczce zgodnie z dyrektywą  Rady  72/306/EWG<sup>10</sup>.
2. Jeśli brak jest danych na ten temat lub właściwe organy w Państwie Członkowskim podjęły decyzję o niestosowaniu tych danych jako wartości odniesienia, to wówczas poziom stężenia nie może przekraczać poziomu podanego przez producenta lub następujących wartości dopuszczalnych współczynnika absorpcji:

Maksymalny współczynnik absorpcyjny:

- bezsprężarkowe silniki Diesla:  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ,
- silniki Diesla z turbodoładowaniem:  $3,0 \text{ m}^{-1}$
- wartość dopuszczalną  $1,5 \text{ m}^{-1}$  stosuje się do następujących pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w:

---

<sup>10</sup> Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1.

- a) wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE — (Lekki pojazd samochodowy z silnikiem Diesla — Euro4);
- b) wierszu B1 tabel w ppkt 6.2.1 Załącznika I do dyrektywy Rady 88/77/EWG<sup>11</sup>, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE  Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>12</sup> — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro4);
- c) wierszu B2 tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro5);
- d) wierszu C tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności — EEV)

lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE, lub wartościami równoważnymi, w przypadku gdy stosuje się wyposażenie różne od typu wyposażenia stosowanego przy homologacji WE.

W przypadku,  gdy zgodność z  ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG, zmienionej dyrektywą 98/69/WE, lub do pakt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG, zmienionej dyrektywą 1999/96/WE, nie jest możliwa, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2008 r.

- 3. Pojazdy po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r. nie podlegają tym wymaganiom.
- 4. Pojazdy nie spełniają wymagań, tylko jeśli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnych przyspieszeń przekraczają wartość graniczną. Można to obliczy, pomijając każdy pomiar, który znacznie odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa Członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.

<sup>11</sup> Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str.33.

<sup>12</sup> Dz.U. L 44 z 16.2.2000, str. 1.



5. W celu uniknięcia zbędnego badania Państwa Członkowskie mogą, na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, nie przyjąć pojazdów, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 8.2.2 lit. b) pkt 2 ppkt ii). Podobnie w celu uniknięcia zbędnego badania, Państwa Członkowskie mogą, na zasadzie wyjątku od przepisów ppkt 8.2.2 lit. d) pkt 4, przyjąć pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego przyspieszania lub po cyklu czyszczenia (lub równoważnego) określonego w ppkt 8.2.2 lit. b) pkt 2 ppkt ii).

### 8.2.3. Wyposażenie służące do badań

Emisje wydzielane przez pojazdy silnikowe są mierzone za pomocą urządzeń, które muszą umożliwiać dokładne ustalenie, czy określony pojazd nie przekracza wartości przepisanych albo podanych przez producenta.

- 8.2.4. W przypadku, gdy podczas homologacji WE dany typ pojazdu nie spełnia wartości dopuszczalnych ustanowionych w niniejszej dyrektywie, to Państwa Członkowskie mogą, na podstawie dowodu dostarczonego przez producenta, ustalić wyższe wartości dla tego typu pojazdu. Państwa te muszą niezwłocznie powiadomić o tym Komisję, która powiadamia ze swej strony pozostałe Państwa Członkowskie.

		↓ 96/96/WE
POJAZDY KATEGORII 1, 2 i 3		POJAZDY KATEGORII 4, 5 i 6
8.3.	Tłumienie zakłóceń radioelektrycznych	
<b>9.</b>	<b>Badania dodatkowe dla pojazdów transportu publicznego</b>	
9.1.	Wyjście(-a) awaryjne (w tym młotki do wybijania szyb), znaki wskazujące wyjście(-a) awaryjne	
9.2.	Układ ogrzewania	
9.3.	Układ wentylacyjny	
9.4.	Rozmieszczenie siedzeń	
9.5.	Oświetlenie wnętrza	
<b>10.</b>	<b>Identyfikacja pojazdu</b>	<b>10. Identyfikacja pojazdu</b>
10.1.	Tablica rejestracyjna	10.1. Tablica rejestracyjna
10.2.	Numer podwozia	10.2. Numer podwozia



### **ZAŁĄCZNIK III**

#### **Część A**

#### **Uchylona dyrektywa i wykaz jej kolejnych zmian (określone w art. 10)**

Dyrektywa Rady 96/96/WE  
(Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 1)

Dyrektywa Komisji 1999/52/WE  
(Dz.U. L 142 z 5.6.1999, str. 26)

Dyrektywa Komisji 2001/9/WE  
(Dz.U. L 48 z 17.2.2001, str. 18)

Dyrektywa Komisji 2001/11/WE  
(Dz.U. L 48 z 17.2.2001, str. 20)

Dyrektywa Komisji 2003/27/WE  
(Dz.U. L 90 z 8.4.2003, str. 41)

Rozporządzenie (WE) nr 1882/2003  
Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1)

Wyłącznie Załącznik III pkt 68

#### **Część B**

#### **Lista terminów przeniesienia do prawa krajowego (określonych w art. 10)**

Dyrektywa	Termin przeniesienia
96/96/WE	9 marca 1998 r.
1999/52/WE	30 września 2000 r.
2001/9/WE	9 marca 2002 r.
2001/11/WE	9 marca 2003 r.
2003/27/WE	1 stycznia 2004 r.

**ZAŁĄCZNIK IV**  
**TABELA KORELACJI**

Dyrektywa 96/96/WE	Niniejsza dyrektywa
Artykuły 1 - 4	Artykuły 1 - 4
Artykuł 5 zdanie wstępne	Artykuł 5 zdanie wstępne
Artykuł 5 tiret pierwsze do tiret siódme	Artykuł 5 litery a) do g)
Artykuł 6	-
Artykuł 7 ustęp 1	Artykuł 6 ustęp 1
Artykuł 7 ustęp 2	Artykuł 6 ustęp 2 akapit pierwszy
-	Artykuł 6 ustęp 2 akapit drugi
Artykuł 8 ustęp 1	Artykuł 7 ustęp 1
Artykuł 8 ustęp 2 akapit pierwszy	Artykuł 7 ustęp 2
Artykuł 8 ustęp 2 akapit drugi	-
Artykuł 8 ustęp 3	-
Artykuł 9 ustęp 1	-
Artykuł 9 ustęp 2	Artykuł 8
Artykuł 10	-
Artykuł 11 ustęp 1	-
Artykuł 11 ustęp 2	Artykuł 9
Artykuł 11 ustęp 3	-
-	Artykuł 10
Artykuł 12	Artykuł 11
Artykuł 13	Artykuł 12
Załącznik I - II	Załącznik I - II
Załącznik III - IV	-
-	Załącznik III
-	Załącznik IV