

32009L0040

L 141/12

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

6.6.2009.

DIREKTIVA 2009/40/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 6. svibnja 2009.****o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica****(Preinaka)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽²⁾,

budući da:

(1) Direktiva Vijeća 96/96/EZ od 20. prosinca 1996. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na tehničke preglede motornih vozila i njihovih prikolica ⁽³⁾, nekoliko je puta znatno izmijenjena ⁽⁴⁾. S obzirom da treba unijeti daljnje izmjene, treba ju, radi jasnoće, preinačiti.

(2) U okviru zajedničke prometne politike, određeni cestovni promet unutar Zajednice treba prometovati pod najpovoljnijim okolnostima što se tiče kako sigurnosti tako i konkurentnih uvjeta koji se primjenjuju na prijevoznike u državama članicama.

(3) Porast cestovnog prometa i posljedično povećanje opasnosti i zagađenja svim državama članicama zadaju sigurnosne probleme slične prirode i ozbiljnosti.

(4) Ispitivanje tijekom životnog ciklusa vozila treba biti relativno jednostavno, brzo i jeftino.

(5) Minimalne norme Zajednice i metode koje će se koristiti za ispitivanje stavki navedenih u ovoj Direktivi stoga treba utvrditi u zasebnim direktivama.

(6) Potrebno je brzo prilagoditi tehničkom napretku norme i metode utvrđene u zasebnim direktivama kako bi se olakšala provedba mjera potrebnih u tu svrhu, utvrditi postupak za blisku suradnju između država članica i Komisije u okviru Odbora za prilagodbu tehničkom napretku direktive o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica.

(7) Što se tiče kočnih sustava, teško je utvrditi vrijednosti za takva pitanja kao što su određivanje kočnog tlaka i vremena potrebnog da kočnice počnu djelovati, s obzirom na različitost u opremi i metodama unutar Zajednice.

(8) Svi koji su uključeni u tehničke preglede vozila priznaju da metoda ispitivanja, i posebno, ispituje li se vozilo bez tereta, djelomično opterećeno ili potpuno opterećeno, može utjecati na ispravnu odluku ispitivača u pogledu tehničke ispravnosti kočnog sustava.

(9) Utvrđivanje referentnih vrijednosti kočnih sila pojedinačnih tipova vozila u različitim stanjima opterećenosti trebali bi pomoći povratiti povjerenje u ispravnu odluku ispitivača. Ova Direktiva treba omogućiti ispitivanje pod tim režimom kao alternativu ispitivanju minimalnih vrijednosti koeficijentata kočenja za svaku kategoriju vozila.

(10) U pogledu kočnih sustava, područje primjene ove Direktive treba se odnositi na najveći broj vozila kojima je izdana homologacija tipa sastavnog dijela u skladu s Direktivom Vijeća 71/320/EEZ od 26. srpnja 1971. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na kočne uređaje određenih kategorija motornih vozila i njihovih prikolica ⁽⁵⁾ iako se prihvaća da su određenim vrstama vozila izdane takve homologacije u skladu s nacionalnim normama koje se mogu razlikovati od zahtjeva te Direktive.

(11) Države članice mogu proširiti područje primjene postupka ispitivanja kočnica i na druga vozila ili stavke izvan područja primjene ove Direktive.

(12) Države članice mogu postrožiti ispitivanje kočnica ili povećati učestalost ispitivanja.

⁽¹⁾ SL C 224, 30.8.2008., str. 66.

⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 23. rujna 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 30. ožujka 2009.

⁽³⁾ SL L 46, 17.2.1997., str. 1.

⁽⁴⁾ Vidjeti Prilog III. dio A.

⁽⁵⁾ SL L 202, 6.9.1971., str. 37.

- (13) Ovom se Direktivom namjeravaju putem redovitih pregleda ispušnih plinova održavati emisije ispušnih plinova na niskoj razini tijekom životnog vijeka vozila i osiguravati da se vozila koja su glavni onečišćivači povuku iz uporabe tako dugo dok ne budu dovedena u tehnički ispravno stanje.
- (14) Pogrešno namještanje i neadekvatno održavanje motora ne škodi samo motoru već i okolišu jer dovodi do povećanog onečišćenja i povećane potrošnje goriva. Važno je da se razvija ekološki prihvatljiv prijevoz.
- (15) U slučaju motora s kompresijskim paljenjem (dizelskih motora) mjerenje neprozirnosti ispušnih plinova smatra se odgovarajućim indikatorom stanja održavanosti vozila u pogledu emisija ispušnih plinova.
- (16) Za motore s vanjskim izvorom paljenja (benzinske motore) mjerenje emisija ugljičnog monoksida iz ispušne cijevi pri brzini vrtnje praznog hoda motora smatra se odgovarajućim indikatorom stanja održavanosti vozila u pogledu emisija ispušnih plinova.
- (17) Vrlo je vjerojatno da će stopa neispravnosti pri ispitivanjima emisija ispušnih plinova za vozila koja nisu redovito održavana biti visoka.
- (18) U slučaju vozila s benzinskim motorom koja prema homologacijskim normama moraju biti opremljena s naprednim sustavima za pročišćavanje ispušnih plinova kao što je katalizator trostrukog djelovanja s lambda-sondom, norme ispitivanja redovnih emisija moraju biti strože nego kod konvencionalnih vozila.
- (19) Direktiva 98/69/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 1998. o mjerama koje treba poduzeti protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila ⁽¹⁾ zahtijeva da se od 2000. godine u automobile koji voze na benzin i laka gospodarska vozila uvedu sustavi samodijagnostike (OBD) za nadziranje funkcioniranja sustava za pročišćavanje ispušnih plinova vozila. Isto tako, od 2003. su sustavi OBD također obavezni za nova dizelska vozila.
- (20) Države članice mogu, ako je prikladno, izuzeti iz područja primjene ove Direktive određena vozila od povijesnog interesa. One također za ta vozila mogu utvrditi vlastite norme ispitivanja. Međutim, to pravo ne smije dovesti do primjene strožih normi od onih kojima su dotična vozila izvorno trebala udovoljiti.
- (21) Na raspolaganju su jednostavni, uobičajeni sustavi dijagnostike koje ispitne organizacije mogu koristiti za ispitivanje velike većine ugrađenih ograničivača brzine. Za vozila kojima se ne može pristupiti takvim lako dostupnim i raspoloživim dijagnostičkim alatima, službe će trebati ili koristiti dostupnu opremu od izvornog proizvođača vozila ili osigurati prihvaćanje odgovarajućeg izvješća ispitivanja od proizvođača vozila ili njegove franšizne organizacije.
- (22) Periodična provjera ispravnog funkcioniranja ograničivača brzine treba biti olakšana za vozila koja su opremljena novim digitalnim tahografom u skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 2135/98 od 24. rujna 1998. o izmjeni Uredbe (EEZ) br. 3821/85 o uređajima za bilježenje u cestovnom prometu i Direktive 88/599/EEZ o primjeni uredbi (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 ⁽²⁾. Nova su vozila opremljena takvom opremom od 2003. godine.
- (23) Tehnički zahtjevi koji se odnose na taksi vozila i vozila hitne pomoći slični su onima za osobna vozila. Stavke koje treba pregledati mogu stoga biti slične, iako je učestalost ispitivanja različita.
- (24) Svaka država članica mora, u sklopu svog područja nadležnosti, osigurati da se tehnički pregledi obavljaju sustavno i na visokoj razini.
- (25) Komisija treba provjeriti praktičnu primjenu ove Direktive.
- (26) S obzirom da ciljeve predloženog djelovanja, usklađivanje pravila o tehničkim pregledima kako bi se spriječilo narušavanje tržišnog natjecanja među cestovnim prijevoznicima i jamčenje pravilnog pregleda i održavanosti vozila, države članice ne mogu ostvariti same, i da ih se zbog opsega djelovanja može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno istim člankom, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (27) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽³⁾.

⁽¹⁾ SL L 350, 28.12.1998., str. 1.

⁽²⁾ SL L 274, 9.10.1998., str. 1.

⁽³⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

- (28) Komisiju bi posebno trebalo ovlastiti za utvrđivanje određenih minimalnih normi i metoda ispitivanja i za njihovu prilagodbu tehničkom napretku. S obzirom da su te mjere općeg područja primjene i da su namijenjene izmjeni elemenata ove Direktive koji nisu ključni, dopunjavajući je novim elementima koji nisu ključni, te se mjere moraju donositi u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (29) Ova Direktiva ne dovodi u pitanje obveze država članica u pogledu rokova za prenošenje direktiva navedenih u Prilogu III. dijelu B u nacionalno pravo,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

1. U svakoj državi članici, na motornim vozilima registriranim u toj državi, te njihovim prikolicama i poluprikolicama, obavljaju se periodični tehnički pregledi u skladu s ovom Direktivom.

2. Kategorije vozila koje se trebaju ispitati, učestalost tehničkih pregleda i stavke koje se moraju ispitati navedene su u prilogima I. i II.

Članak 2.

Tehničke preglede predviđene ovom Direktivom provode države članice, ili javno tijelo ovlašteno od strane države ili tijela ili ustanove koje je država u tu svrhu odredila i izravno ih nadzire, uključujući valjano ovlaštena privatna tijela. Posebno, ako stanice za tehnički pregled vozila također izvide popravke motornih vozila, države članice ulažu sve napore da bi osigurale objektivnost i visoku kvalitetu tehničkih pregleda vozila.

Članak 3.

1. Države članice poduzimaju mjere koje smatraju potrebnima kako bi mogle dokazati da je vozilo prošlo tehnički pregled koji ispunjava najmanje odredbe ove Direktive.

O ovim se mjerama obavješćuju druge države članice i Komisija.

2. Svaka država članica, na jednakoj osnovi kao da je sama izdala dokaz, priznaje dokaz izdan u drugoj državi članici koji pokazuje da je motorno vozilo zajedno sa svojom prikolicom ili poluprikolicom registrirano na području te druge države, te da je prošlo tehnički pregled koji ispunjava najmanje odredbe ove Direktive.

3. Države članice primjenjuju odgovarajuće postupke kako bi ustanovile koliko je praktično da kočni učinak vozila registriranih na njihovom području udovoljava zahtjevima navedenima u ovoj Direktivi.

POGLAVLJE II.

IZNIMKE

Članak 4.

1. Države članice imaju pravo iz područja primjene ove Direktive izuzeti vozila koja pripadaju oružanim snagama, policijskim snagama ili vatrogasnoj službi.

2. Države članice mogu, nakon savjetovanja s Komisijom, izuzeti iz područja primjene ove Direktive određena vozila kojima se upravlja ili se koriste u izvanrednim uvjetima i vozila koja se nikad, ili gotovo nikad, ne koriste na javnim cestama, uključujući vozila od povijesnog interesa proizvedena prije 1. siječnja 1960. ili vozila koja su privremeno povučena iz prometovanja, ili za njih donijeti posebne odredbe.

3. Države članice mogu, nakon savjetovanja s Komisijom, utvrditi vlastite norme za ispitivanje vozila koja se smatraju vozilima od povijesnog interesa.

Članak 5.

Ne uzimajući u obzir odredbe priloga I. i II., države članice mogu:

- (a) unaprijed pomaknuti datum prvog obaveznog tehničkog pregleda i, prema potrebi, zahtijevati da se vozilo podvrgne pregledu prije registracije;
- (b) skratiti vremenski razmak između dva uzastopna obavezna pregleda;
- (c) propisati obavezno ispitivanje dodatne opreme;
- (d) povećati broj stavki koje treba ispitati;
- (e) proširiti zahtjeve za periodične preglede na druge kategorije vozila;
- (f) propisati posebna dodatna ispitivanja;
- (g) za vozila registrirana na njihovom području zahtijevati veće minimalne standarde učinkovitosti kočnica od onih navedenih u Prilogu II. i uključiti ispitivanje vozila s težim teretima, pod uvjetom da takvi ne prelaze one iz izvorne homologacije tipa vozila.

POGLAVLJE III

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 6.

1. Komisija donosi zasebne Direktive potrebne za utvrđivanje minimalnih normi i metoda ispitivanja stavki navedenih u Prilogu II., kao i bilo kakve izmjene potrebne za prilagođavanje tih standarda i metoda tehničkom napretku.

2. Ove mjere, namijenjene za izmjenu elemenata ove Direktive koji nisu ključni njenim dopunjavanjem, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 7. stavka 2.

Članak 7.

1. Komisiji pomaže Odbor za prilagodbu tehničkom napretku direktive o tehničkim pregledima za motorna vozila i njihove prikolice.

2. Prilikom pozivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njenog članka 8.

Članak 8.

Najkasnije tri godine nakon uvođenja redovitog ispitivanja ograničivača brzine, Komisija će na temelju stečenog iskustva provjeriti jesu li utvrđena ispitivanja dovoljna za otkrivanje kvara ili neovlaštenih zahvata na ograničivačima brzine ili treba izmijeniti pravila.

Članak 9.

Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 10.

Direktiva 96/96/EZ, kako je izmijenjeno aktima navedenim u Prilogu III. dijelu A, stavlja se izvan snage, ne dovodeći u pitanje obaveze država članica u vezi rokova za prenošenje direktiva navedenih u Prilogu III. dijelu B u nacionalno pravo.

Upućivanja na Direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu IV.

Članak 11.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 12.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 6. svibnja 2009.

Za Europski parlament
Predsjednik
H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće
Predsjednik
J. KOHOUT

PRILOG I.

KATEGORIJE VOZILA KOJE PODLIJEŽU TEHNIČKIM PREGLEDIMA I UČESTALOST PREGLEDA

Kategorije vozila	Učestalost pregleda
1. Motorna vozila za prijevoz putnika koja osim sjedala za vozača imaju više od osam sjedala	Godinu dana nakon prve uporabe vozila, nakon toga svake godine
2. Motorna vozila za prijevoz tereta čija najveća dopuštena masa prelazi 3 500 kg	Godinu dana nakon prve uporabe vozila, nakon toga svake godine
3. Prikolice i poluprikolice čija najveća dopuštena masa prelazi 3 500 kg	Godinu dana nakon prve uporabe vozila, nakon toga svake godine
4. Taksi vozila, vozila hitne pomoći	Godinu dana nakon prve uporabe vozila, nakon toga svake godine
5. Motorna vozila s najmanje četiri kotača, koja obično služe za cestovni prijevoz tereta, čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3 500 kg, isključujući poljoprivredne traktore i strojeve	Četiri godine nakon prve uporabe vozila, nakon toga svake dvije godine
6. Motorna vozila s najmanje četiri kotača, koja se koriste za prijevoz putnika, koja osim sjedala za vozača imaju najviše osam sjedala	Četiri godine nakon prve uporabe vozila, nakon toga svake dvije godine.

PRILOG II.

STAVKE KOJE SE OBAVEZNO MORAJU ISPITATI

Pregledi moraju obuhvatiti najmanje niže navedene stavke, pod uvjetom da se iste odnose na obaveznu opremu vozila koja se pregledavaju u određenoj državi članici.

Pregledi obuhvaćeni ovim Prilogom moraju se obavljati vizualno bez rastavljanja dijelova vozila.

Ako se ustanovi da je vozilo neispravno, s obzirom na dolje navedene ispitne stavke, nadležna tijela država članica moraju utvrditi postupke za određivanje uvjeta pod kojima se vozila mogu nastaviti upotrebljavati prije nego prođu sljedeći tehnički pregled.

VOZILA KATEGORIJA 1, 2, 3, 4, 5 i 6

1. Kočni sustavi

Sljedeće stavke se moraju uključiti u tehničke preglede za kočne sustave vozila. Rezultati ispitivanja koji su postignuti za vrijeme provjera kočnih sustava moraju, ako je to praktično, odgovarati tehničkim zahtjevima Direktive 71/320/EEZ.

<i>Stavke za pregled/ispitivanje</i>	<i>Razlozi za proglašenje neispravnim</i>
1.1. Mehaničko stanje i funkcioniranje	
1.1.1. Papučica nožne kočnice	<ul style="list-style-type: none"> — teško se pomiče — istrošen ležaj — izlizanost/prevelik hod
1.1.2. Stanje papučice i hod uređaja za aktiviranje kočnica	<ul style="list-style-type: none"> — prevelik hod ili nedovoljna rezerva hoda — otpuštanje kočnice nije ispravno — jastučić protiv klizanja na kočnoj papučici nedostaje, labav je ili izlizan
1.1.3. Vakuum uređaj ili kompresor i spremnici	<ul style="list-style-type: none"> — vrijeme potrebno za postizanje stlačenog tlaka zraka/vakuuma za učinkovit rad kočnica je preveliko — nedovoljan tlak zraka/vakuum za najmanje dva kočenja nakon aktiviranja upozoravajućeg uređaja (ili pokaz tlakomjera u opasnoj zoni) — osjetan pad tlaka zraka zbog propuštanja ili čujno propuštanje zraka
1.1.4. Upozoravajući uređaj za prikaz niskog tlaka ili tlakomjer	<ul style="list-style-type: none"> — upozoravajući uređaj za prikaz niskog tlaka ne radi ili tlakomjer radi neispravno ili ne radi
1.1.5. Ventil ručne kočnice	<ul style="list-style-type: none"> — uređaj za aktiviranje slomljen ili oštećen, pretjerano istrošen — ventil ne radi ispravno — uređaj za aktiviranje loše pričvršćen ili je tijelo ventila nezadovoljavajuće učvršćeno — spojevi labavi ili propuštaju — nezadovoljavajući rad
1.1.6. Parkirna kočnica, ručica parkirne kočnice, osigurač parkirne kočnice	<ul style="list-style-type: none"> — osigurač parkirne kočnice ne funkcionira ispravno — pretjerana istrošenost u ležaju ili mehanizmu za osiguranje — prevelik hod zbog pogrešnog podešenja
1.1.7. Kočni ventili (nožni ventili, regulator tlaka, regulacijski ventili itd.)	<ul style="list-style-type: none"> — oštećeni, pretjerano propuštanje zraka — pretjerano propuštanje ulja iz kompresora — nesigurno pričvršćenje/nepropisna montaža — curenje tekućine hidrauličkih kočnica
1.1.8. Priključci za kočnice prikolica	<ul style="list-style-type: none"> — neispravni priključci (ventili) ili neispravni priključci s automatskim ventilom — nesigurno pričvršćenje/nepropisna montaža — prekomjerno propuštanje

<i>Stavke za pregled/ispitivanje</i>	<i>Razlozi za proglašenje neispravnim</i>
1.1.9. Spremnici komprimiranog zraka	<ul style="list-style-type: none"> — oštećeni, korodirani, propuštaju zrak — uređaj za ispust kondenzata (drenažu) ne radi — nesigurno/nestručno ugrađeni
1.1.10. Pojačivač sile kočenja (servo), glavni kočni cilindar (hidraulični sustavi)	<ul style="list-style-type: none"> — pojačivač sile kočenja neispravan ili ne radi — glavni kočni cilindar neispravan ili propušta — glavni kočni cilindar nesigurno pričvršćen — nedovoljna količina tekućine za kočnice — nedostaje poklopac na spremniku kočne tekućine — kontrolno svjetlo tekućine za kočnice svijetli ili je neispravno — kontrolno svjetlo niske razine tekućine za kočnice ne radi ispravno
1.1.11. Kruti kočni vodovi	<ul style="list-style-type: none"> — opasnost od ispadanja ili loma — vodovi ili priključci propuštaju — oštećeni ili prekomjerno korodirani — krivo postavljeni
1.1.12. Savitljivi kočni vodovi (crijeva)	<ul style="list-style-type: none"> — opasnost od ispadanja ili loma — vodovi oštećeni, vidljiva mjesta trenja, kočna crijeva prekratka, uvrnuta — crijeva ili priključci propuštaju — ispuščenje cijevi pod tlakom — poroznost
1.1.13. Kočne obloge (kočne pločice)	<ul style="list-style-type: none"> — pretjerano istrošene — zaprljane (uljem, mašću itd.)
1.1.14. Kočni bubnjevi, kočni diskovi	<ul style="list-style-type: none"> — pretjerano istrošeni, pretjerano izbrazdani, vidljive pukotine, nedovoljno osigurani ili slomljeni — zaprljani (uljem, mašću itd.) — stražnja zaštitna ploča nedovoljno pričvršćena
1.1.15. Kočna užad, poluge, šipke, ručice	<ul style="list-style-type: none"> — užad oštećena, zapletena u čvorove — pretjerana istrošenost ili korozija — spoj užeta i vučne poluge nedovoljno siguran — bužir užeta ili vodilica užeta neispravni — slobodan hod kočnog sustava otežan — bilo kakav prevelik hod poluga, šipki i ručica zbog pogrešne podešenosti ili pretjerane istrošenosti
1.1.16. Izvršni kočni elementi (uključujući membranske zračne kočnice s povratnom oprugom ili hidrauličke kočne cilindre na kotačima)	<ul style="list-style-type: none"> — puknuće ili oštećenje — propuštaju (ne brtve) — nesigurno pričvršćenje/nepropisna montaža — prekomjerna korozija — prevelik hod pokretačkog klipa ili membrane — nedostaje manšeta za zaštitu od prašine ili je prekomjerno oštećena
1.1.17. Regulator sile kočenja	<ul style="list-style-type: none"> — polužje neispravno — pogrešno podešen — zaglavljeno, ne funkcionira — nema ga
1.1.18. Automatsko podešavanje kočnog polužja	<ul style="list-style-type: none"> — zaglavljeno ili prevelik hod zbog prekomjerne istrošenosti ili krive podešenosti — neispravno

Stavke za pregled/ispitivanje	Razlozi za proglašenje neispravnim
1.1.19. Usporivač (ako je ugrađen ili obvezan)	<ul style="list-style-type: none"> — nesigurni spojevi ili učvršćenja — neispravan
1.2. Djelovanje radne kočnice i učinkovitost (efikasnost)	
1.2.1. Djelovanje (postupni porast do najveće sile kočenja)	<ul style="list-style-type: none"> — nikakva ili nedovoljna kočna sila na jednom ili na više kotača — kočna sila na jednom kotaču manja je od 70 % najveće izmjerene kočne sile na drugom kotaču iste osovine. U slučaju ispitivanja vozila na cesti, preveliko odstupanje vozila od pravca — kočna sila ne raste postupno (djeluje na trzaje, poskakuje) — preveliko kašnjenje kočenja na bilo kojem kotaču — prevelika nejednolikost (preveliko kolebanje) kočne sile zbog deformiranih diskova ili ovalnih doboša
1.2.2. Učinkovitost (efikasnost)	<ul style="list-style-type: none"> — koeficijenti kočenja u odnosu na najveću dopuštenu masu ili, u slučaju poluprikolica u odnosu na zbroj dopuštenih osovinskih opterećenja, je, ako je to izvedivo, manji od sljedećih vrijednosti: najmanji koeficijenti kočenja (efikasnost): <ul style="list-style-type: none"> kategorija 1: 50 % ⁽¹⁾ kategorija 2: 43 % ⁽²⁾ kategorija 3: 40 % ⁽³⁾ kategorija 4: 50 % kategorija 5: 45 % ⁽⁴⁾ kategorija 6: 50 % — ili <ul style="list-style-type: none"> kočna sila je manja od referentnih vrijednosti koje je proizvođač vozila utvrdio za osovinu vozila ⁽⁵⁾
1.3. Djelovanje pomoćne kočnice i učinkovitost/efikasnost (ako postoji posebni sustav)	
1.3.1. Djelovanje	<ul style="list-style-type: none"> — kočnice ne djeluju na jednoj strani vozila — kočna sila na jednom kotaču iznosi manje od 70 % najveće izmjerene kočne sile izmjerene na drugom kotaču iste osovine — kočna sila ne raste postupno (djeluje na trzaje, poskakuje) — automatski kočni sustav na prikolicama ne radi
1.3.2. Učinkovitost (efikasnost)	<ul style="list-style-type: none"> — za sve kategorije vozila omjer kočenja manji od 50 % ⁽⁶⁾ kočnog učinka radne kočnice kako je određeno točkom 1.2.2. u odnosu na najveću dopuštenu masu, ili u slučaju poluprikolica, u odnosu na zbroj dopuštenih osovinskih opterećenja
1.4. Djelovanje parkirne kočnice i učinkovitost (efikasnost)	
1.4.1. Djelovanje	<ul style="list-style-type: none"> — kočnice ne djeluju na jednoj strani vozila
1.4.2. Učinkovitost (efikasnost)	<ul style="list-style-type: none"> — koeficijent kočenja za sve kategorije vozila manji od 16 % u odnosu na najveću dopuštenu masu ili od 12 % u odnosu na najveću dopuštenu masu skupa vozila, ovisno o tome koja je vrijednost veća
1.5. Usporivač ili učinkovitost motorne kočnice na ispušnoj grani vozila	<ul style="list-style-type: none"> — usporenje usporivačem ne može se stupnjevati — oštećen, neispravan

Stavke za pregled/ispitivanje	Razlozi za proglašenje neispravnim
1.6. Uređaj za sprečavanje blokiranja kotača pri kočenju (ABS)	— signalna lampica ABS uređaja ne radi ispravno — oštećen, neispravan.

(¹) 48 % za vozila kategorije 1 koja nisu opremljena ABS-om ili homologirana prije 1. listopada 1991. (datum zabrane prvog puštanja u promet bez EZ homologacije tipa sastavnog dijela) (Direktiva 71/320/EEZ).

(²) 45 % za vozila registrirana nakon 1988. ili nakon dana primjene Direktive 71/320/EEZ u nacionalno zakonodavstvo države članice, ovisno što je kasnije.

(³) 43 % za poluprikolice i prikolice teretnih vozila koje su registrirane nakon 1988. ili nakon dana primjene Direktive 71/320/EEZ u nacionalno zakonodavstvo države članice, ovisno što je kasnije.

(⁴) 50 % za vozila kategorije 5, koja su registrirana nakon 1988. ili nakon dana primjene Direktive 71/320/EEZ u nacionalno zakonodavstvo države članice, ovisno što je kasnije.

(⁵) Referentna vrijednost za osovinu vozila je kočna sila (izražena u njutnima), koja je potrebna za postizanje minimalne propisane kočne sile pri određenom opterećenju vozila.

(⁶) Kod vozila kategorije 2 i 5, minimalni kočni učinak pomoćne kočnice mora biti $2,2 \text{ m/s}^2$ (budući da kočni učinak pomoćne kočnice nije obuhvaćen Direktivom 71/320/EEZ).

VOZILA KATEGORIJE 1, 2 i 3	VOZILA KATEGORIJE 4, 5 i 6
2. Mehanizam za upravljanje i kolo upravljača	2. Mehanizam za upravljanje
2.1. Mehaničko stanje	2.1. Mehaničko stanje
2.2. Kolo upravljača	2.2. Zračnost u upravljačkom mehanizmu
2.3. Zračnost u upravljačkom mehanizmu	2.3. Namještenost upravljačkog sustava
2.4. Ležajevi i zglobovi upravljača	
3. Vidljivost	3. Vidljivost
3.1. Vidno polje	3.1. Vidno polje
3.2. Stanje stakala	3.2. Stanje stakala
3.3. Vozačka zrcala (retrovizori)	3.3. Vozačka zrcala (retrovizori)
3.4. Brisači vjetrobranskog stakla	3.4. Brisači vjetrobranskog stakla
3.5. Perači stakala	3.5. Perači stakala
4. Svjetla, reflektori i električna oprema	4. Svjetlosna oprema
4.1. Glavna duga i kratka svjetla	4.1. Glavna duga i kratka svjetla
4.1.1. Stanje i funkcioniranje	4.1.1. Stanje i funkcioniranje
4.1.2. Podešenost	4.1.2. Podešenost
4.1.3. Prekidači	4.1.3. Prekidači
4.1.4. Vizualna učinkovitost	
4.2. Bočna svjetla i gabaritna svjetla	4.2. Stanje i funkcioniranje, stanje leća, boja i vizualna učinkovitost sljedećih svjetala:

VOZILA KATEGORIJE 1, 2 i 3	VOZILA KATEGORIJE 4, 5 i 6
<p>4.2.1. Stanje i funkcioniranje</p> <p>4.2.2. Boja svjetla i vizualna učinkovitost</p>	<p>4.2.1. bočnih i stražnjih svjetala</p> <p>4.2.2. kočnih svjetala</p> <p>4.2.3. pokazivača smjera</p> <p>4.2.4. svjetala za vožnju unatrag</p> <p>4.2.5. svjetala za maglu</p> <p>4.2.6. svjetala stražnje registarske pločice</p> <p>4.2.7. katadioptera</p> <p>4.2.8. upozoravajućih svjetala za opasnosti</p>
<p>4.3. Kočna svjetla</p> <p>4.3.1. Stanje i funkcioniranje</p> <p>4.3.2. Boja svjetla i vizualna učinkovitost</p>	
<p>4.4. Pokazivači smjera</p> <p>4.4.1. Stanje i funkcioniranje</p> <p>4.4.2. Boja svjetla i vizualna učinkovitost</p> <p>4.4.3. Prekidači</p> <p>4.4.4. Učestalost treptanja</p>	
<p>4.5. Prednja i stražnja svjetla za maglu</p> <p>4.5.1. Položaj</p> <p>4.5.2. Stanje i funkcioniranje</p> <p>4.5.3. Boja svjetla i vizualna učinkovitost</p>	
<p>4.6. Svjetla za vožnju unatrag</p> <p>4.6.1. Stanje i funkcioniranje</p> <p>4.6.2. Boja svjetla i vizualna učinkovitost</p>	

VOZILA KATEGORIJE 1, 2 i 3	VOZILA KATEGORIJE 4, 5 i 6
4.7. Svjetlo stražnje registarske pločice	
4.8. Katadioptri — stanje i boja	
4.9. Pokazne svjetiljke (radna svjetla)	
4.10. Električni spojevi između vučnog vozila i prikolice ili poluprikolice	
4.11. Električni vodovi	
5. Osovine, kotači, gume, ovjes	5. Osovine, kotači, gume, ovjes
5.1. Osovine	5.1. Osovine
5.2. Kotači i gume	5.2. Kotači i gume
5.3. Ovjes	5.3. Ovjes
6. Šasija i dijelovi pričvršćeni na šasiju	6. Šasija i dijelovi pričvršćeni na šasiju
6.1. Šasija ili okvir s dijelovima pričvršćenim na šasiju	6.1. Šasija ili okvir s dijelovima pričvršćenim na šasiju
6.1.1. Opće stanje	6.1.1. Opće stanje
6.1.2. Ispušne cijevi i prigušivači zvuka	6.1.2. Ispušne cijevi i prigušivači zvuka
6.1.3. Spremnik goriva ili vodovi goriva	6.1.3. Spremnik goriva ili vodovi goriva
6.1.4. Geometrijske karakteristike i stanje stražnje zaštite protiv podlijetanja na teškim teretnim vozilima	6.1.4. Nosač zamjenskog kotača
6.1.5. Nosač zamjenskog kotača	6.1.5. Osiguranje uređaja za spajanje (ako je postavljen)
6.1.6. Uređaj za spajanje vučnog vozila s prikolicama ili poluprikolicama	
6.2. Vozačka kabina i nadogradnja	6.2. Nadogradnja
6.2.1. Opće stanje	6.2.1. Stanje konstrukcije
6.2.2. Pričvršćivanje	6.2.2. Vrata i brave
6.2.3. Vrata i brave	
6.2.4. Pod	
6.2.5. Vozačevo sjedalo	
6.2.6. Stepenice za ulaz/izlaz	
7. Ostala oprema	7. Ostala oprema
7.1. Sigurnosni pojasevi	7.1. Učvršćenje vozačkog sjedala
7.2. Protupožarni aparat	7.2. Učvršćenje akumulatora
7.3. Brave i protuprovalni uređaj	7.3. Zvučno-upozorni uređaj
7.4. Sigurnosni trokut	7.4. Sigurnosni trokut
7.5. Kutija za prvu pomoć	7.5. Sigurnosni pojasevi
7.5.1. Sigurnost ugradbe	7.5.2. Stanje pojaseva
7.5.3. Funkcioniranje	
7.6. Klinasti podmetači	
7.7. Zvučno-upozorni uređaj	

VOZILA KATEGORIJE 1, 2 i 3	VOZILA KATEGORIJE 4, 5 i 6
7.8. Brzinomjer	
7.9. Tahograf (postojanje i cjelovitost plombi) — provjeriti valjanost tahografske pločice ako to zahtijeva Uredba (EEZ) br. 3821/85 ⁽¹⁾ — u slučaju sumnje, provjeriti odgovara li nazivni opseg ili dimenzije guma podacima navedenim na tahografskoj pločici — ako je izvedivo, provjeriti da li su plombe tahografa, i prema potrebi, sva druga sredstva za zaštitu spojeva od neovlaštenih zahvata netaknuta	
7.10. Ograničivač brzine — gdje je moguće, provjeriti je li ograničivač brzine ugrađen kako to zahtijeva Direktiva 92/6/EEZ ⁽²⁾ — provjeriti valjanost pločice ograničivača brzine — ako je izvedivo, provjeriti da li su ograničivač brzine, i prema potrebi, sva druga sredstva za zaštitu spojeva od neovlaštenih zahvata netaknuta — provjeriti, ako je izvedivo, sprečava li ograničivač brzine da vozila navedena u člancima 2. i 3. Direktive 92/6/EEZ prekoračuju propisane vrijednosti	
8. Zagađivanje	8. Zagađivanje
8.1. Buka	8.1. Buka

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prijevozu (SL L 370, 31.12.1985., str. 8).
⁽²⁾ Direktiva Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 57, 2.3.1992., str. 27.).

 VOZILA KATEGORIJE 1, 2, 3, 4, 5 i 6

8.2. Emisije ispušnih plinova

8.2.1. Motorna vozila opremljena motorima s vanjskim izvorom paljenja (motori sa svjećicom) koja koriste benzin

(a) Ako emisije ispušnih plinova nisu kontrolirane naprednim sustavom za kontrolu emisija kao što je katalizator trostrukog djelovanja s lambda sondom:

1. Vizualni pregled ispušnog sustava kako bi se provjerilo da je potpun i u zadovoljavajućem stanju te da ne pušta.
2. Vizualni pregled svih dijelova opreme za kontrolu emisija koju je ugradio proizvođač kako bi se provjerilo da je potpuna i u zadovoljavajućem stanju te da ne pušta.

Nakon razumnog vremenskog razdoblja kondicioniranja motora (uzimajući u obzir preporuke proizvođača) mjeri se udio ugljičnog monoksida (CO) u ispušnim plinovima dok motor radi na brzini vrtnje praznog hoda (bez opterećenja).

Najveći dopušteni udio ugljičnog monoksida u ispušnim plinovima je onaj koji je naveo proizvođač vozila. Ako nema tog podatka ili ako nadležna tijela država članica odluče da ih ne koriste kao referentne vrijednosti, udio ugljičnog monoksida ne smije prelaziti sljedeće vrijednosti:

- i. za vozila prvi put registrirana ili stavljena u promet između datuma na koji su države članice zatražile da se vozila usklade s Direktivom 70/220/EEZ ⁽¹⁾ i 1. listopada 1986. - 4,5 % volumnih udjela;

⁽¹⁾ Direktiva Vijeća 70/220/EZ od 20. ožujka 1970. o usklađivanju zakonodavstva država članica o mjerama koje se poduzimaju protiv onečišćenja zraka emisijama iz motornih vozila (SL L 76, 6.4.1970., str. 1.).

- ii. za vozila prvi put registrirana ili stavljena u promet nakon 1. listopada 1986. - 3,5 % volumnih udjela.
- (b) Ako emisije ispušnih plinova kontroliraju napredni sustav za kontrolu emisija kao što je katalizator trostrukog djelovanja s lambda sondom:

1. Vizualni pregled ispušnog sustava kako bi se provjerilo da je potpun i u zadovoljavajućem stanju te da ne pušta.
2. Vizualni pregled svih dijelova opreme za kontrolu emisija koju je ugradio proizvođač kako bi se provjerilo da je potpuna i u zadovoljavajućem stanju te da ne pušta.
3. Utvrđivanje učinkovitosti sustava za kontrolu emisija vozila mjerenjem lambda vrijednosti i udjela ugljičnog monoksida ispušnih plinova u skladu s točkom 4. ili s postupcima koje je predložio proizvođač i koji su odobreni u vrijeme homologacije tipa. Za svako od ispitivanja motor se treba kondicionirati u skladu s preporukama proizvođača vozila.
4. Emisije iz ispušne cijevi - granične vrijednosti

Najveći dopušteni udio ugljičnog monoksida u ispušnim plinovima je onaj koji je naveo proizvođač vozila.

Ako nema tih podataka, udio CO ne smije prelaziti sljedeće vrijednosti:

- i. Mjerenje pri brzini vrtnje praznog hoda:

Najveći dopušteni udio CO u ispušnim plinovima ne smije prelaziti 0,5 % volumnih udjela. Za vozila koja su homologirana u skladu s graničnim vrijednostima prikazanim u redu A ili redu B tablice u točki 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ; najveći udio CO ne smije prelaziti 0,3 % volumnih udjela. Kad usklađenost s Direktivom 70/220/EEZ nije moguća tada se navedeno odnosi na vozila koja su prvi put registrirana ili stavljena u promet nakon 1. srpnja 2002.

- ii. Mjerenje pri povišenoj brzini vrtnje (bez opterećenja), brzina motora mora biti najmanje 2 000 min⁻¹:

Udio CO: najviše 0,3 % volumnih udjela, a za vozila koja su homologirana u skladu s graničnim vrijednostima prikazanim u redu A ili redu B tablice u točki 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ; najveći udio CO ne smije prelaziti 0,2 % volumnih udjela. Ako usklađenost s Direktivom 70/220/EEZ nije moguća tada se navedeno odnosi na vozila koja su prvi put registrirana ili stavljena u promet nakon 1. srpnja 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ ili u skladu s podacima proizvođača

- iii. Za motorna vozila opremljena sustavima samodijagnostike (OBD) u skladu s Direktivom 70/220/EEZ države članice mogu, kao alternativu ispitivanju navedenom u točki i., uspostaviti provjeru emisija pomoću odgovarajućeg očitavanja grešaka iz OBD sustava i istovremenog provjeravanja pravilnog funkcioniranja OBD sustava.

8.2.2. Motorna vozila opremljena motorima s kompresijskim paljenjem (dizelski motori)

- (a) Zacrtnjenje (opacitet) ispušnog plina koji treba izmjeriti za vrijeme slobodnog ubrzanja (bez opterećenja od brzine vrtnje praznog hoda do najveće brzine vrtnje motora) pri čemu se ručica mjenjača nalazi u neutralnom položaju, a spojka je uključena.

- (b) Priprema vozila:

1. Vozila se mogu ispitivati bez pripreme iako se zbog sigurnosnih razloga treba provjeriti je li motor zagrijan i u zadovoljavajućem mehaničkom stanju.
2. Osim kako je utvrđeno točkom (d) podtočkom 5., nijedno vozilo ne smije se proglasiti neispravnim ako nije bilo prekondicionirano prema sljedećim zahtjevima:
 - i. Motor treba biti sasvim zagrijan, na primjer temperatura motornog ulja mjerena senzorom temperature umetnutom u provrt šipke za mjerenje razine ulja, treba biti najmanje 80 °C, ili temperatura može biti niža ako je to normalna radna temperatura ispitivanog motora. ili mjerenjem temperature bloka motora mjerenjem nivoa infracrvene radijacije najmanje ekvivalentne temperature. Ako je, s obzirom na konfiguraciju vozila, ovo mjerenje nepraktično, uspostava normalne radne temperature motora može se utvrditi na drugi način, na primjer uključivanjem ventilatora hlađenja motora.
- ii. Ispušni sustav treba se pročistiti pomoću najmanje tri ciklusa ubrzanja ili istovjetnom metodom.

- (c) Ispitni postupak:

1. Vizualni pregled svih dijelova opreme za kontrolu emisija koju je ugradio proizvođač kako bi se provjerilo da je potpuna i u zadovoljavajućem stanju te da ne pušta.
2. Motor i bilo kakav ugrađeni turbo punjač, moraju prije početka svakog slobodnog ciklusa ubrzanja raditi pri brzini vrtnje praznog hoda. Kod teških dizelskih motora, to znači čekati najmanje 10 sekundi nakon otpuštanja papučice za snagu.

3. Za vrijeme svakog slobodnog ciklusa ubrzanja, papučica za snagu mora se pritisnuti u potpunosti do kraja brzo i kontinuirano (za manje od jedne sekunde) ali ne nasilno kako bi pumpa za dobavu goriva ostvarila najveću dobavu goriva u motor.
4. Tijekom svakog slobodnog ciklusa ubrzanja, motor mora postići najveću brzinu vrtnje ili, za vozila s automatskim mjenjačima, brzinu koju odredi proizvođač ili ako nema tih podataka, dvije trećine najveće brzine vrtnje motora, prije otpuštanja papučice za snagu. Ovo se može provjeriti, na primjer, praćenjem brzine vrtnje motora ili dopuštanjem da prođe dovoljno vremena između početne aktivacije i otpuštanja, što bi u slučaju vozila kategorija 1 i 2 iz Priloga I. trebalo iznositi najmanje dvije sekunde.

(d) Granične vrijednosti:

1. Razina koncentracije ne smije prelaziti razinu koja je naznačena na pločici u skladu s Direktivi 72/306/EEZ⁽¹⁾.
2. Ako nema tog podatka ili ako nadležna tijela država članica odluče da ga neće koristiti kao referentnu vrijednost, razina koncentracije ne smije prelaziti razinu koju je naveo proizvođač ili sljedeće granične vrijednosti koeficijenta apsorpcije:

Maksimalni koeficijent apsorpcije (zacrnjenja) za:

— dizelski motori bez prednabijanja = $2,5 \text{ m}^{-1}$,

— prednabijane dizelske motore = $3,0 \text{ m}^{-1}$,

— granica od $1,5 \text{ m}^{-1}$ se odnosi na sljedeća vozila koja su homologirana u skladu s graničnim vrijednostima prikazanim u:

- (a) redu B tablice u točki 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ (laka gospodarska vozila s dizelskim motorom - Euro 4);
- (b) redu B1 tablice u točki 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ⁽²⁾ (teška gospodarska vozila s dizelskim motorom - Euro 4);
- (c) redu B2 tablice u točki 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ (teška gospodarska vozila s dizelskim motorom - Euro 5);
- (d) redu C tablice u točki 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ (teška gospodarska vozila s dizelskim motorom - EEV)

ili granične vrijednosti u kasnijim izmjenama Direktive 70/220/EEZ ili granične vrijednosti u kasnijim izmjenama Direktive 88/77/EEZ ili ekvivalentne vrijednosti kada je za mjerenje upotrebljena oprema različitog tipa od onog korištenog za EZ homologaciju tipa.

Kada nije moguća usklađenost s točkom 5.3.1.4. Priloga I. Direktivi 70/220/EEZ ili s točkom 6.2.1. Priloga I. Direktivi 88/77/EEZ, tada se gore navedeno odnosi na vozila prvi put registrirana ili stavljena u promet nakon 1. srpnja 2008.

3. Vozila prvi put registrirana ili stavljena u promet prije 1. siječnja 1980. izuzimaju se iz ovih zahtjeva.
4. Vozila smiju biti proglašena neispravnima samo ako aritmetička sredina od najmanje posljednja tri slobodna ciklusa ubrzanja prelazi graničnu vrijednost. To se može izračunati zanemarivanjem svakog mjerenja koje znatno odstupa od izmjerene sredine, ili rezultata bilo kakvog drugog statističkog izračuna koji uzima u obzir rasipanje mjerenja. Države članice mogu ograničiti broj ispitnih ciklusa.

⁽¹⁾ Direktiva Vijeća 72/306/EEZ od 2. kolovoza 1972. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na mjere koje treba poduzeti protiv emisije onečišćujućih tvari iz dizelskih motora vozila (SL L 190, 20.8.1972., str. 1.).

⁽²⁾ Direktiva Vijeća 88/77/EEZ od 3. prosinca 1987. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na mjere koje treba poduzeti protiv emisije plinovitih i krutih onečišćujućih tvari iz motora s kompresijskim paljenjem, za uporabu u vozilima, te emisija plinovitih onečišćujućih tvari iz motora s vanjskim izvorom paljenja, koji upotrebljavaju prirodni plin ili ukapljeni naftni plin, za uporabu u vozilima (SL L 36, 9.2.1988., str. 33.).

5. Države članice mogu, kako bi izbjegle nepotrebno ispitivanje, iznimno od odredbi točke 8.2.2.(d)(4), proglasiti neispravnima vozila koja imaju izmjerene vrijednosti znatno preko graničnih vrijednosti nakon manje od tri slobodna ciklusa ubrzanja ili nakon ciklusa pročišćavanja (ili ekvivalenta) navedenog u točki 8.2.2.(b)(2)(ii). Jednako kako bi izbjegle nepotrebno ispitivanje, države članice mogu, iznimno od odredbi točke 8.2.2.(d)(4), pustiti vozila koja imaju izmjerene vrijednosti znatno ispod granica nakon manje od tri slobodna ciklusa ubrzanja ili nakon ciklusa čišćenja (ili ekvivalenta) navedenog u točki 8.2.2.(b)(2)(ii).

8.2.3. Oprema za ispitivanje

Emisije ispušnih plinova vozila se ispituju pomoću opreme izrađene kako bi se precizno utvrdilo jesu li poštovane granične vrijednosti koje je propisao ili naveo proizvođač.

- 8.2.4. Kada se, za vrijeme EZ homologacije tipa, ustanovi da tip vozila ne zadovoljava granične vrijednosti određene ovom Direktivom, države članice mogu utvrditi više granične vrijednosti za taj tip vozila na temelju dokaza koji je dostavio proizvođač. One o tome moraju odmah obavijestiti Komisiju, a Komisija druge države članice.

VOZILA KATEGORIJE 1, 2 i 3	VOZILA KATEGORIJE 4, 5 i 6
8.3. Uklanjanje radijskih smetnji	
9. Dodatna ispitivanja za vozila javnog prijevoza	
9.1. Izlaz(i) za slučaj opasnosti (uključujući čekiće za razbijanje stakla), znakovi koji pokazuju izlaz(e) za slučaj opasnosti	
9.2. Sustav za grijanje	
9.3. Sustav za ventilaciju	
9.4. Smještaj sjedala	
9.5. Unutarnja svjetla	
10. Identifikacija vozila	10. Identifikacija vozila
10.1. Registracijska pločica	10.1. Registracijska pločica
10.2. Broj šasije	10.2. Broj šasije

PRILOG III.

DIO A

Direktiva stavljena izvan snage i kronološki popis njezinih izmjena**(iz članka 10.)**

Direktiva Vijeća 96/96/EZ
(SL L 46, 17.2.1997., str. 1.)

Direktiva Komisije 1999/52/EZ
(SL L 142, 5.6.1999., str. 26.)

Direktiva Komisije 2001/9/EZ
(SL L 48, 17.2.2001., str. 18.)

Direktiva Komisije 2001/11/EZ
(SL L 48, 17.2.2001., str. 20.)

Direktiva Komisije 2003/27/EZ
(SL L 90, 8.4.2003., str. 41.)

Uredba (EZ) br. 1882/2003 Europskog parlamenta
i Vijeća
(SL L 284, 31.10.2003., str. 1.)

samo Prilog III. točka 68.

DIO B

Rokovi za prenošenje u nacionalno pravo**(iz članka 10.)**

Direktiva	Rok za prenošenje
96/96/EZ	9. ožujka 1998.
1999/52/EZ	30. rujna 2000.
2001/9/EZ	9. ožujka 2002.
2001/11/EZ	9. ožujka 2003.
2003/27/EZ	1. siječnja 2004.

PRILOG IV.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 96/96/EZ	Ova Direktiva
Članci 1. do 4.	Članci 1. do 4.
Članak 5. uvodne riječi	Članak 5. uvodne riječi
Članak 5. prva do sedma alineja	Članak 5. točke (a) do (g)
Članak 6.	—
Članak 7.	Članak 6. stavak 1.
—	Članak 6. stavak 2.
Članak 8. stavak 1.	Članak 7. stavak 1.
Članak 8. stavak 2. prvi podstavak	Članak 7. stavak 2.
Članak 8. stavak 2. drugi podstavak	—
Članak 8. stavak 3.	—
Članak 9. stavak 1.	—
Članak 9. stavak 2.	Članak 8.
Članak 10.	—
Članak 11. stavak 1.	—
Članak 11. stavak 2.	Članak 9.
Članak 11. stavak 3.	—
—	Članak 10.
Članak 12.	Članak 11.
Članak 13.	Članak 12.
Prilozi I. i II.	Prilozi I. i II.
Prilozi III. i IV.	—
—	Prilog III.
—	Prilog IV.