

31996L0096

17.2.1997

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 46/1

**DYREKTYWA RADY NR 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**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 189c Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 77/143/EWG z dnia 29 grudnia 1976 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep <sup>(4)</sup> była wielokrotnie zmieniana w znaczący sposób; z uwagi na kolejną zmianę oraz dla zachowania jasności powinien być przygotowany jednolity tekst dyrektywy.
- (2) W ramach wspólnej polityki transportowej konieczne jest stworzenie jak najlepszych warunków bezpieczeństwa, jak również konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich.
- (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.

(4) Obecnie obowiązujące w poszczególnych Państwach Członkowskich różnorodne przepisy dotyczące standardów i metod nadzoru niekorzystnie wpływają na zrównoważony poziom bezpieczeństwa i przyjazny charakter dla środowiska naturalnego kontrolowanych pojazdów, które dopuszczone są do ruchu w Państwach Członkowskich. Może to mieć negatywny wpływ na konkurencję między przedsiębiorstwami transportowymi poszczególnych Państw Członkowskich.

(5) Wynika stąd konieczność harmonizacji w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, częstotliwości badań oraz obowiązkowych badań podzespołów.

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

(7) Stąd też w osobnych dyrektywach powinny zostać określone minimalne wspólnotowe standardy i metody badań podzespołów określonych w załączniku II.

(8) W sprawach nieuregulowanych w osobnych dyrektywach moc obowiązującą zachowują przejściowo przepisy Państw Członkowskich.

(9) 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.

(10) Z uwagi na zróżnicowanie standardów i metod nadzoru na obszarze Wspólnoty nie jest obecnie uzasadnione określanie dla układów hamulcowych wartości ustawień ciśnienia powietrza i czasu hamowania itd.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 193 z 4.7.1996, str. 5 i 31.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 39 z 12.2.1996, str. 24.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 lutego 1996 r. (Dz.U. C 78 z 18.3.1996, str. 27), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 czerwca 1996 r. (Dz.U. C 248 z 26.8.1996, str. 49) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 1996 r. (Dz.U. C 347 z 18.11.1996).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 47 z 18.2.1977, str. 47. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 94/23/WE (Dz.U. L 147 z 14.6.1994, str. 6).

- (11) Dalsze zmiany niniejszej dyrektywy są przewidziane w celu wprowadzenia jednolitych i ulepszonych metod kontrolnych.
- (12) Do czasu wprowadzenia jednolitych metod i praktyk w zakresie kontroli, Państwa Członkowskie mogą skorzystać z procedury kontrolnej, jaka wydaje się im odpowiednia w zakresie ustalania, czy omawiane pojazdy spełniają wymagania dotyczące hamowania.
- (13) Każde Państwo Członkowskie musi zapewnić, w zakresie swoich kompetencji, systematyczną i wysoką jakość technicznej kontroli pojazdów.
- (14) Komisja powinna dokonywać weryfikacji praktycznego stosowania niniejszej dyrektywy oraz w regularnych odstępach czasu składać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania w sprawie jej wyników.
- (15) 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.
- (16) Określenie wartości siły hamowania poszczególnych typów pojazdów w różnym stanie obciążenia ułatwiłoby przywrócenie tego zaufania; niniejsza dyrektywa dopuszcza możliwość kontroli zgodnie z tym trybem postępowania jako alternatywę kontroli zachowania minimalnych wartości dla każdej klasy pojazdów.
- (17) W zakresie układów hamulcowych niniejsza dyrektywa obowiązuje jedynie w odniesieniu do pojazdów, dla których wydana została homologacja typu części, zgodnie z dyrektywą 71/320/EWG <sup>(1)</sup>; określone typy pojazdów są natomiast dopuszczone do ruchu na podstawie przepisów krajowych, które mogą odbiegać od wymogów tej dyrektywy.
- (18) Państwa Członkowskie mogą rozszerzyć zakres kontroli wyposażenia układów hamulcowych, włączając pojazdy lub części nieobjęte niniejszą dyrektywą.
- (19) Państwa Członkowskie mogą ustanowić bardziej surowe kryteria kontroli układów lub zwiększyć częstotliwość ich przeprowadzania.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) W przypadku silników wysokoprężnych (Diesla) zadymienie spalin uznawane jest za wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń.
- (23) W przypadku silników benzynowych za wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń uznawany jest pomiar emisji tlenu węgla z rury wydechowej na biegu jałowym.
- (24) W przypadku nieregularnych przeglądów wysoki odsetek pojazdów może zostać niedopuszczony do ruchu po przeprowadzeniu pomiaru spalin z powodu przekroczenia przepisanych dopuszczalnych wartości emisji.
- (25) 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.
- (26) 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.
- (27) Niniejsza dyrektywa powinna być co pewien czas dostosowywana do przyszłych zmian konstrukcyjnych pojazdów, które ułatwiają przeprowadzanie kontroli technicznej, oraz do postępu w metodach przeprowadzania kontroli, przez co lepiej będą mogły odzwierciedlać aktualne warunki, w których pojazd jest używany.
- (28) Dyrektywa 92/6/EWG <sup>(2)</sup> reguluje zagadnienie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 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 (Dz.U. L 202 z 6.9.1971, str. 37). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 91/422/EWG (Dz.U. L 233 z 22.8.1991, str. 21).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Rady nr 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, str. 27).

- (29) Do czasu, aż urządzenia ograniczające prędkość będą rozwinięte w takim stopniu, aby łatwiejsze było przeprowadzanie ich nadzoru, przynajmniej niektóre podzespoły takich urządzeń mogą być w miarę możliwości kontrolowane przez punkty diagnostyczne przy przeprowadzaniu badań stanu technicznego.
- (30) Dotychczas do Państw Członkowskich należało ustalenie przy zastosowaniu odpowiednich środków, czy urządzenia ograniczenia prędkości funkcjonują właściwie; istnieje wola harmonizacji w sprzyjającym czasie przepisów dotyczących metod i standardów kontroli.
- (31) Komisja powinna dokonać oceny doświadczeń w zakresie kontroli właściwego funkcjonowania urządzeń ograniczenia prędkości i przedłożyć Komisji sprawozdanie; wnioski wynikające z tego sprawozdania stanowić będą podstawę propozycji dalszych zmian regulacji dotyczących urządzeń ograniczenia prędkości.
- (32) W przypadku taksówek oraz karetok 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.
- (33) Mając na uwadze oczekiwane skutki niniejszej dyrektywy w odniesieniu do określonego sektora gospodarki i przy uwzględnieniu zasady pomocniczości, środki dostępne dla Wspólnoty przewidziane w niniejszej dyrektywie są niezbędne do osiągnięcia harmonizacji zasad badań przydatności do ruchu drogowego, uniknięcia zniekształcenia konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienia, że pojazdy będą prawidłowo sprawdzane i eksploatowane; cele te nie mogą być w pełny sposób osiągnięte przez Państwa Członkowskie działające samodzielnie.
- (34) Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na obowiązki Państw Członkowskich co do terminów dla transpozycji do prawa krajowego oraz wdrożenia dyrektyw, które straciły moc,

PRZYJMUJE 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, w szczególności z jej załącznikami I i II.

2. Kategorie pojazdów podlegające badaniom, odstępy czasu między badaniami oraz podlegające badaniom podzespoły są określone w załącznikach I i II.

#### Artykuł 2

Badania przydatności do ruchu drogowego przewidziane w niniejszej dyrektywie przeprowadzane są przez Państwo, organizację publiczną upoważnioną przez Państwo albo organizację lub instytucję 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 i odstępowstwa

#### 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:

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

#### Artykuł 6

1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów zawartych w załącznikach I i II, Państwa Członkowskie do dnia 1 stycznia 1993 r. mogą:

- przesunąć datę pierwszego obowiązkowego badania technicznego,
- wydłużyć okres między dwoma kolejnymi obowiązkowymi badaniami technicznymi,
- zmniejszyć ilość podzespołów podlegających badaniu,
- zmienić kategorie pojazdów podlegających obowiązkowym badaniom technicznym,

pod warunkiem że wszystkie lekkie samochody dostawcze, określone w sekcji 5 załącznika I, zostaną przed tą datą poddane obowiązkowym badaniom technicznym zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.

W Państwach Członkowskich, w których w dniu 28 lipca 1998 r. nie istniał jeszcze żaden porównywalny z niniejszą dyrektywą

system regularnego nadzoru technicznego pojazdów tej kategorii, do dnia 1 stycznia 1995 r. stosuje się ust. 1.

2. W odniesieniu do pojazdów osobowych wymienionych w załączniku I sekcja 6 do dnia 1 stycznia 1994 r. stosuje się ust. 1.

W Państwach Członkowskich, w których w dniu 31 grudnia 1991 r. nie istniał jeszcze żaden porównywalny z niniejszą dyrektywą system regularnego nadzoru technicznego pojazdów tej kategorii, do dnia 1 stycznia 1998 r. stosuje się ust. 1.

### ROZDZIAŁ III

#### Przepisy końcowe

#### Artykuł 7

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. Wszelkie zmiany, które są niezbędne do dostosowania standardów i metod zawartych w poszczególnych dyrektywach do postępu technicznego, wydawane są zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 8.

#### Artykuł 8

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektywy w Sprawie Badań Przydatności do Ruchu Drogowego Pojazdów Silnikowych i Ich Przyczep, dalej zwany „Komitetem”, który składa się z przedstawicieli Państw Członkowskich, zaś jego przewodniczącym jest przedstawiciel Komisji.

2. Komitet przyjmuje swój regulamin.

3. Przedstawiciel Komisji przedstawia Komitetowi projekt koniecznych do przyjęcia środków. Komitet zajmuje stanowisko w sprawie tego projektu w terminie określonym przez swojego przewodniczącego zależnie od pilności sprawy. Stanowisko przyjmuje się większością głosów, ustaloną w art. 148 ust. 2 Traktatu dla przyjęcia przez Radę decyzji na wniosek Komisji. Podczas głosowania w Komitecie głosy przedstawicieli Państw Członkowskich są obliczane w sposób przewidziany w wyżej wymienionym artykule. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.

4. a) Komisja przyjmuje odpowiednie środki, jeżeli są one zgodne ze stanowiskiem Komitetu.

- b) W przypadku gdy rozważane środki nie są zgodne ze stanowiskiem Komitetu albo Komitet nie zajął stanowiska, Komisja niezwłocznie przedstawia Radzie propozycje odpowiednich środków. Rada stanowi większością kwalifikowaną.

Jeżeli Rada w terminie trzech miesięcy od przedłożenia propozycji nie podjęła decyzji, Komisja przyjmuje proponowane środki.

#### Artykuł 9

1. Komisja, najpóźniej do dnia 31 grudnia 1998 r., przedstawia Radzie sprawozdanie w sprawie wdrażania nadzoru technicznego pojazdów osobowych wraz z wszelkimi odpowiednimi propozycjami, w szczególności w zakresie częstotliwości i zakresu badań.

2. 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.

#### Artykuł 10

Dyrektywy wymienione w załączniku III część A niniejszym tracą moc z datą określoną w art. 11 niezależnie od obowiązków Państw Członkowskich w zakresie terminów wdrożenia i dostosowania, określonych w załączniku III część B.

Odesłania do uchylonych dyrektyw uznaje się za odesłania do niniejszej dyrektywy i należy je odczytywać zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku IV.

#### Artykuł 11

1. Państwa Członkowskie, nie później niż do dnia 9 marca 1998 r., wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, które są niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie informują o tym Komisję.

Przepisy wydane przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy bądź odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Państwa Członkowskie ustanawiają metody dokonywania takich odniesień.

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

3. Państwa Członkowskie przyjmują stosowne środki zmierzające do wykonania systemu kontroli technicznej przewidzianego w niniejszej dyrektywie. Środki te muszą być skuteczne, proporcjonalne i oddziaływać prewencyjnie.

#### Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

#### Artykuł 13

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1996 r.

W imieniu Rady

S. BARRETT

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 następujących 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 <sup>(1)</sup>.

<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	<ul style="list-style-type: none"> <li>— za ciasny</li> <li>— zużyte łożysko</li> <li>— nadmierne zużycie lub luz</li> </ul>
1.1.2. Stan pedału i ruch układu napędowego hamulca	<ul style="list-style-type: none"> <li>— luz za duży lub za mały</li> <li>— nieprawidłowe uruchamianie regulacji hamowania</li> <li>— brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka poluzowana lub wytarta do gładkości</li> </ul>
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	<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 wspomżenia 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>
1.1.4. Wskaźnik ostrzegawczy lub manometr sygnalizujący za niskie ciśnienie	<ul style="list-style-type: none"> <li>— nieprawidłowe działanie albo uszkodzenie wskaźnika lub manometru niskiego ciśnienia powietrza</li> </ul>

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady nr 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 (Dz.U. L 202 z 6.9.1971, str. 37). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 91/422/EWG (Dz.U. L 233 z 22.8.1991, str. 21).

<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Przyczyny negatywnego wyniku kontroli lub badania</i>
1.1.5. Ręczny zawór kontroli hamulca	<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>
1.1.6. Hamulec ręczny, dźwignia kontroli, mechanizm zapadkowy ręcznego hamulca	<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>
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne zawory, odciążniki, czytniki)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— nadmierny wyciek powietrza</li> <li>— nadmierna strata oleju w sprzęzarce</li> <li>— niebezpieczne, niepełne mocowanie</li> <li>— ubytek płynu hamulcowego</li> </ul>
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy	<ul style="list-style-type: none"> <li>— wybrakowane osłona izolacyjna lub samuszczelniający zawór</li> <li>— niebezpieczne, niepełne mocowanie</li> <li>— nadmierny wyciek</li> </ul>
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	<ul style="list-style-type: none"> <li>— uszkodzenia, korozja i wyciekanie</li> <li>— niewłaściwie działające urządzenie osuszające</li> <li>— niebezpieczne, niepełne mocowanie</li> </ul>
1.1.10. Jednostki układu hamulcowego, główny cylinder (systemy hydrauliczne)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— jednostka układu jest uszkodzona lub działa niewłaściwie</li> <li>— uszkodzenie lub wyciek głównego cylindra</li> <li>— niezabezpieczenie głównego cylindra</li> <li>— niewłaściwy poziom płynu hamulcowego</li> <li>— brakująca nasadka zbiornika głównego cylindra</li> <li>— świecąca lub uszkodzona lampa ostrzegająca o płynie hamulcowym</li> <li>— niewłaściwe działanie urządzenia ostrzegającego o poziomie płynu hamulcowego</li> </ul>
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>— ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia</li> <li>— wycieki z przewodów lub połączeń z łącznikiem</li> <li>— uszkodzone lub nadmiernie skorodowane</li> <li>— przemieszczone</li> </ul>
1.1.12. Giętkie węże hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>— ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia</li> <li>— uszkodzone, przecierające się, za krótkie węże hamulcowe, poskręcane</li> <li>— wycieki z węży lub łączników</li> <li>— wężyk pękający pod ciśnieniem</li> <li>— porowatość</li> </ul>
1.1.13. Pokrywy hamulcowe (okładziny)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— nadmierne zużycie</li> <li>— zanieczyszczenia (olej, smar itd.)</li> </ul>



<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Przyczyny negatywnego wyniku kontroli lub badania</i>
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>

Pozycje kontrolowane lub badane	Przyczyny negatywnego wyniku kontroli lub badania
1.2.2. Wydajność	<ul style="list-style-type: none"> <li>— wskaźnik skuteczności hamowania, który odnosi się do maksymalnej dopuszczalnej masy, w przypadku naczep do sumy dopuszczalnego nacisku na osie, gdzie ma to zastosowanie, mniejszy niż następująca minimalna wydajność <ul style="list-style-type: none"> <li>kategoria 1: 50 % <sup>(1)</sup></li> <li>kategoria 2: 43 % <sup>(2)</sup></li> <li>kategoria 3: 40 % <sup>(3)</sup></li> <li>kategoria 4: 50 %</li> <li>kategoria 5: 45 % <sup>(4)</sup></li> <li>kategoria 6: 50 %</li> </ul> </li> <li>— lub obciążenie hamulców mniejsze niż podawane wartości, jeśli zostały określone przez producenta dla osi pojazdu <sup>(5)</sup></li> </ul>
1.3. Pomocniczy (stosowany w przypadku awarii) układ hamulcowy i jego wydajność (jeżeli jest to oddzielny układ)	
1.3.1. Osiągi	<ul style="list-style-type: none"> <li>— hamulec nie działający 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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</li> </ul>
1.4. Wydajność i osiągi hamulca postojowego	
1.4.1. Osiągi	<ul style="list-style-type: none"> <li>— hamulec nie działający z jednej strony</li> </ul>
1.4.2. Wydajność	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 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</li> </ul>
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>(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

<sup>(6)</sup> Dla kategorii 2 i 5 pojazdów minimalne osiągi 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
<p><b>2. Układ kierowniczy i koło kierownicy</b></p>	<p><b>2. Układ kierowniczy</b></p>
<p>2.1. Stan mechaniczny 2.2. Koło kierownicy 2.3. Luz koła kierownicy 2.4. Łożyska koła kierownicy</p>	<p>2.1. Stan mechaniczny 2.2. Luz koła kierownicy 2.3. Zamocowanie układu kierowniczego</p>
<p><b>3. Widoczność</b></p>	<p><b>3. Widoczność</b></p>
<p>3.1. Pole widzenia 3.2. Stan szyby 3.3. Lusterka wsteczne 3.4. Wycieraczki 3.5. Spryskiwacze szyby</p>	<p>3.1. Pole widzenia 3.2. Stan szyby 3.3. Lusterka wsteczne 3.4. Wycieraczki 3.5. Spryskiwacze szyby</p>
<p><b>4. Lampy, reflektory i urządzenia elektryczne</b></p>	<p><b>4. Urządzenia oświetleniowe</b></p>
<p>4.1. Reflektory świateł drogowych i świateł mijania 4.1.1. Stan i działanie 4.1.2. Ustawienie 4.1.3. Przełączniki 4.1.4. Efektywność wizualna</p>	<p>4.1. Reflektory świateł drogowych i świateł mijania 4.1.1. Stan i działanie 4.1.2. Ustawienie 4.1.3. Przełączniki</p>
<p>4.2. Lampy boczne i tylne lampy obrysowe 4.2.1. Stan i działanie 4.2.2. Kolor i efektywność wizualna</p>	<p>4.2. Stan i działanie, stan kloszy, kolor i efektywność wizualna: 4.2.1. Lampy boczne i tylne 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 odbłaskowe 4.2.8. Lampy ostrzegawcze</p>
<p>4.3. Lampy stopu 4.3.1. Stan i działanie 4.3.2. Kolor i efektywność wizualna</p>	
<p>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</p>	
<p>4.5. Przednie i tylne lampy przeciwmgielne 4.5.1. Położenie 4.5.2. Stan i działanie 4.5.3. Kolor i efektywność wizualna</p>	

POJAZDY KATEGORII 1, 2 i 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 i 6
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. Osie, koła, opony, zawieszenie</b>	<b>5. 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. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia</b>	<b>6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia</b>
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane 6.1.1. Stan ogólny 6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki 6.1.3. Zbiorniki paliwa lub przewody paliwowe 6.1.4. Własności geometryczne i stan tylnego elementu zabezpieczającego, przyczepy ciężkie 6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego 6.1.6. Mechanizm sprzęgający na ciągnikach, przyczepach i naczepach	6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane 6.1.1. Stan ogólny 6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki 6.1.3. Zbiorniki paliwa lub przewody paliwowe 6.1.4. Zamocowanie koła zapasowego 6.1.5. Bezpieczeństwo działania mechanizmu sprzęgającego (jeśli jest zainstalowany)
6.2. Kabina i nadwozie 6.2.1. Stan ogólny 6.2.2. Zamocowanie 6.2.3. Drzwi i zamki 6.2.4. Podłoga 6.2.5. Siedzenie kierowcy 6.2.6. Stopnie	6.2. Nadwozie 6.2.1. Stan konstrukcji 6.2.2. Drzwi i zamki
<b>7. Inne wyposażenie</b>	<b>7. Inne wyposażenie</b>
7.1. Pasy bezpieczeństwa	7.1. Zamocowanie siedzenia kierowcy

POJAZDY KATEGORII 1, 2 i 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 i 6
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 7.5.1. Pewność zamocowań 7.5.3. Działanie	7.5. Pasy bezpieczeństwa 7.5.2. Stan pasów
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 (EWG) nr 3821/85 <sup>(1)</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>	
7.10. Urządzenie ograniczające prędkość <ul style="list-style-type: none"> <li>— jeśli to możliwe, sprawdzenie, czy zainstalowane jest urządzenie ograniczenia prędkości wymagane dyrektywą 92/6/EWG <sup>(2)</sup></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> </ul>	
<b>8. Uciążliwość</b>	<b>8. Uciążliwość</b>
8.1. Hałas	8.1. Hałas

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 8), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2479/95 (Dz.U. L 256 z 26.10.1995, str. 8).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, str. 27).

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

## 8.2. Spaliny

## 8.2.1. Pojazdy silnikowe z silnikami benzynowymi,

- a) których gazy spalinowe nie są oczyszczane przez nowoczesne urządzenia oczyszczające, takie jak katalizator trójdrożny wyposażony w sondę lambda:
1. Wizualne badanie układu wydechowego w celu stwierdzenia jego szczelności.
  2. Ewentualne badanie wizualne układu oczyszczania spalin w celu stwierdzenia istnienia odpowiedniego wyposażenia.
- Po upływie czasu rozgrzewania się silnika (biorąc pod uwagę zalecenia producenta pojazdu) zawartość tlenku węgla (CO) w spalinach mierzona jest na biegu jałowym (bez ładunku).
- Maksymalna zawartość tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest podawana przez producenta pojazdu. Jeżeli nie istnieją żadne dane albo właściwe władze w Państwach Członkowskich podjęły decyzję o niestosowaniu tych wartości, wówczas zawartość CO w wydalanych gazach nie może przekraczać:
- w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu pomiędzy datą, od której Państwa Członkowskie wprowadziły wymóg zgodności z dyrektywą 70/220/EWG<sup>(1)</sup> a dniem 1 października 1986 r.: zawartość CO – 4,5 %,
  - w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane względnie dopuszczone do ruchu po 1 października 1986 r.: zawartość CO – 3,5 %;
- b) których gazy spalinowe oczyszczane są przez nowoczesne urządzenia oczyszczające, takie jak katalizator trójdrożny wyposażony w sondę lambda:
1. Badanie wizualne układu wydechowego na szczelność i kompletność.
  2. Badanie wizualne układu wydechowego w celu stwierdzenia istnienia niezbędnego wyposażenia.
  3. Ustalenie stopnia skuteczności układu oczyszczającego spaliny pojazdu poprzez pomiar wartości lambda i zawartości CO zgodnie z sekcją 4 lub zgodnie z innym procedurami podanymi przez producenta i dozwolonymi w czasie wydawania homologacji na określony typ pojazdu. W czasie każdego badania zachowana musi być temperatura silnika zalecana przez producenta.
  4. Emisje z układu wydechowego – wartości dopuszczalne
- Pomiary podczas biegu jałowego silnika:  
Maksymalna dopuszczalna zawartość tlenku węgla (CO) w gazach spalinowych jest podawana przez producenta pojazdu. Jeżeli brak jest danych od producenta, maksymalna zawartość CO nie może przekroczyć 0,5 %.
  - Pomiary podczas biegu jałowego przy podwyższonej liczbie obrotów silnika przynajmniej 2000 min<sup>-1</sup>:  
Zawartość CO: maksymalnie 0,3 %.  
Lambda:  $1 \pm 0,03$  zgodnie z danymi producenta.

## 8.2.2. Pojazdy silnikowe wyposażone w silniki wysokoprężne (Diesla)

Pomiar zmętnienia emisji dymu dokonywany jest poprzez podwyższenie obrotów silnika podczas biegu jałowego napędu (bez ładunku), to znaczy silnik jest przyspieszany od biegu jałowego do maksymalnych obrotów. Poziom stężenia nie może przekraczać wartości podanej przez producenta na tablicy przewidzianej w dyrektywie 72/306/EWG<sup>(2)</sup>. W przypadku braku danych albo jeżeli właściwe władze Państwa Członkowskiego podejmują decyzje o niestosowaniu tych danych współczynnik absorpcyjny nie może przekroczyć następujących wielkości:

Maksymalny współczynnik absorpcyjny:

- bezsprężarkowe silniki wysokoprężne: 2,5 m<sup>-1</sup>,
- silniki wysokoprężne z turbodoładowaniem: 3,5 m<sup>-1</sup>,

albo wartości ekwiwalentne w przypadku używania sprzętu innego rodzaju niż przy udzielaniu zezwolenia na określony typ na obszar WE.

Pojazdy, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r., nie podlegają tym wymaganiom.

## 8.2.3. Urządzenia kontrolne

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

- 8.2.4. W przypadku, gdy wartości graniczne określone w niniejszej dyrektywie nie mogą być zachowane przez określony typ pojazdu przy wydawaniu homologacji na obszarze WE, Państwa Członkowskie mogą ustalić wyższe wartości dla tego typu pojazdu na podstawie dowodu dostarczonego przez producenta. Państwa muszą niezwłocznie powiadomić o tym Komisję, która powiadamia pozostałe Państwa Członkowskie.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych (Dz.U. L 76 z 9.3.1970, str. 1) i sprostowanie (Dz.U. L 81 z 11.4.1970, str. 15), ostatnio zmieniona dyrektywą Rady i Parlamentu Europejskiego 94/12/WE (Dz.U. L 100 z 19.4.1994, str. 42).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Rady 72/306/EWG z dnia 2 sierpnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń z silników Diesla stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 190 z 20.8.1972, str. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 89/491/EWG (Dz.U. L 238 z 15.8.1989, str. 43).

POJAZDY KATEGORII 1, 2 i 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 i 6
8.3. Tłumienie zakłóceń radioelektrycznych	
<b>9. 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. 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

## Dyrektywy, które straciły moc

## (o których mowa w art. 10)

Dyrektywa Rady 77/143/EWG z dnia 29 grudnia 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywy ją zmieniające:

- dyrektywa Rady 88/449/EWG,
- dyrektywa Rady 91/225/EWG,
- dyrektywa Rady 91/328/EWG,
- dyrektywa Rady 92/54/EWG,
- dyrektywa Rady 92/55/EWG,
- dyrektywa Komisji 94/23/WE.

---

## CZĘŚĆ B

Dyrektywa	Ostateczny termin	
	transpozycji	wprowadzenia
77/143/EWG (Dz.U. L 47 z 18.2.1977, str. 47)	31 grudnia 1977 r.	31 grudnia 1977 r.
88/449/EWG (Dz.U. L 222 z 12.8.1988, str. 10)	28 lipca 1990 r.	28 lipca 1990 r.
91/225/EWG (Dz.U. L 103 z 23.4.1991, str. 3)	1 stycznia 1992 r.	1 stycznia 1992 r.
91/328/EWG (Dz.U. L 178 z 6.7.1978, str. 29)	1 lipca 1993 r.	1 lipca 1993 r.
92/54/EWG (Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 63)	22 czerwca 1993 r.	22 czerwca 1993 r.
92/55/EWG (Dz.U. L 225 z 10.8.1992, str. 68) w przypadku pojazdów określonych w załączniku II sekcja 8.2.1 w przypadku pojazdów określonych w załączniku II sekcja 8.2.2 w przypadku pojazdów określonych w załączniku II sekcja 8.2.1 lit. b)	22 czerwca 1993 r.	1 stycznia 1994 r. 1 stycznia 1996 r. 1 stycznia 1997 r.
94/23/WE (Dz.U. L 147 z 14.6.1994, str. 6)	1 stycznia 1997 r.	1 stycznia 1997 r.



## ZAAŁĄCZNIK IV

## TABELA KORELACJI NR 1

## (warunki nadające moc prawną)

	Niniejsza dyrektywa	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/EWG
art. 1 ust. 1		art. 1						
art. 1 ust. 2		art. 2 ust. 1						
art. 2		art. 4						
art. 3 ust. 1 pkt 1		art. 5 ust. 1						
art. 3 ust. 1 pkt 2		art. 5 ust. 2						
art. 3 ust. 2		art. 5 ust. 3						art. 2
art. 3 ust. 3								
art. 4 ust. 1		art. 2 ust. 2						
art. 4 ust. 2		art. 2 ust. 3						
art. 4 ust. 3								art. 4
art. 5 (tiret 1–6)		art. 3						
art. 5 (tiret 7)								
art. 6 ust. 1		art. 7 ust. 1	art. 1 ust.1					art. 3
art. 6 ust. 2					art. 1 ust. 1			
art. 7 ust. 1 i 2				art. 1				

Niniejsza dyrektywa	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/WE
art. 8 ust. 1–4			art. 1	art. 3			
art. 9 ust. 1							
art. 9 ust. 2							
art. 10							
art. 11 ust. 1	art. 6	art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1–3	art. 5 ust. 1
art. 11 ust. 2		art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 2	art. 2 ust. 2		art. 5 ust. 2
art. 11 ust. 3							
art. 12						art. 2 ust. 4	
art. 13							

TABELA KORELACJI NR 2

**(kategorie pojazdów podlegające nadzorowi technicznemu)**

Niniejsza dyrektywa	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/WE
załącznik I	załącznik I						
kategoria 1	kategoria 1						
kategoria 2	kategoria 2						
kategoria 3	kategoria 3						
kategoria 4	kategoria 4						
kategoria 5		art. 1 ust. 2					
kategoria 6				art. 1 ust. 2			

TABELA KORELACJI NR 3  
(pozycje kontrolowane lub badane)

Niniejsza dyrektywa	77/143/EWG	88/449/EWG	91/225/EWG	91/328/EWG	92/54/EWG	92/55/EWG	94/23/WE
załącznik II (*)	załącznik II						
uwaga wstępna 1	uwaga wstępna 1				art. 1 ust. 1		
uwaga wstępna 2					art. 1 ust. 1		
uwaga wstępna 3							
pkt 1					art. 1 ust. 1		
pkt 1.2							
pkt 1.2.1							art. 1
pkt 1.2.2							
pkt 1.3					art. 1 ust. 1		
pkt 1.3.1							art. 1
pkt 1.3.2							
pkt 1.4					art. 1 ust. 1		
pkt 1.4.1							art. 1
pkt 1.4.2							
pkt 1.5					art. 1 ust. 1		
pkt 1.6							
pkt 2		art. 1 ust. 3					
pkt 7.8							
pkt 7.9 (tytuł) (tiret 1–3)	art. 1 ust. 3						
pkt 7.10 (tiret 1–3)							
pkt 8		art. 1 ust. 3					
pkt 8.1							
pkt 8.2							
pkt 8.2.4						art. 1 ust. 1	
pkt 8.3		art. 1 ust. 3					
pkt 10.2							

(\*) Uwaga: Kategoria 4 (taksówki i karetki) została przeniesiona z kolumny lewej do kolumny prawej (z kategoriami 5 i 6) załącznika II.