

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/40/WE**z dnia 6 maja 2009 r.****w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep****(wersja przekształcenie)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (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 ⁽³⁾ została kilkakrotnie znacząco zmieniona ⁽⁴⁾. Ze względu na nowe zmiany tej dyrektywy, dla zachowania przejrzystości, przepisy te powinny zostać przekształcone.
- (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 podobnymi problemami związanymi z bezpieczeństwem co do ich charakteru oraz ich wagi.
- (4) Badania stanu technicznego pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i tanie w trakcie ich cyklu życiowego.
- (5) Minimalne wspólnotowe standardy i metody badań podzespołów określonych w niniejszej dyrektywie powinny zostać sprecyzowane w odrębnych dyrektywach.
- (6) Konieczne jest także pilne dostosowanie do wymogów postępu technicznego standardów i metod ustanowionych w odrębnych 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 dyrektywy w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego.
- (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 czasu hamowania.
- (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 załadowanych, całkowicie załadowanych pojazdach, ma wpływ na ocenę niezawodności układu hamulcowego.
- (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.
- (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 ⁽⁵⁾, mimo iż uznaje się, że określone kategorie pojazdów są dopuszczone do ruchu na podstawie przepisów krajowych, które mogą odbiegać od wymogów tej dyrektywy.
- (11) Państwa członkowskie mogą rozszerzyć zakres kontroli układów hamulcowych, włączając pojazdy lub części nieobjęte niniejszą dyrektywą.
- (12) Państwa członkowskie mogą ustanowić surowszą kontrolę układów lub zwiększyć częstotliwość ich przeprowadzania.

⁽¹⁾ Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 66.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 23 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 30 marca 2009 r.⁽³⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, s. 1.⁽⁴⁾ Zobacz załącznik III, część A.⁽⁵⁾ Dz.U. L 202 z 6.9.1971, s. 37.

- (13) Celem niniejszej dyrektywy jest utrzymanie emisji spalin na niskim poziomie poprzez regularne pomiary spalin i poziomu zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy w czasie ich całego okresu eksploatacji oraz zapewnienie, aby pojazdy najbardziej zanieczyszczające powietrze były wyłączone z ruchu do czasu doprowadzenia ich do odpowiedniego stanu.
- (14) Niewłaściwe ustawienie i nieodpowiednia konserwacja szkodzą nie tylko silnikowi, lecz także środowisku naturalnemu, ponieważ prowadzą do zwiększonego zanieczyszczenia powietrza i zużycia paliwa. Istotne jest zatem, ażeby rozwijane były środki transportu przyjazne dla środowiska.
- (15) W przypadku silników wysokoprężnych (Diesel) pomiar zadymienia spalin uznawany jest za właściwy wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń.
- (16) W przypadku silników benzynowych pomiar emisji tlenu węgla z rury wydechowej na biegu jałowym uznawany jest jako wystarczający wskaźnik stanu technicznego pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń.
- (17) W przypadku nieregularnych przeglądów wysoki odsetek pojazdów może zostać niedopuszczony do ruchu po przeprowadzeniu pomiaru spalin z powodu przekroczenia przepisanych dopuszczalnych wartości emisji.
- (18) Kryteria kontrolne regularnych pomiarów spalin w przypadku pojazdów silnikowych z silnikiem benzynowym, które w celu dopuszczenia do ruchu muszą być wyposażone w urządzenia czyszczące, takie jak katalizatory trójdrożne z sondą lambda, muszą być bardziej surowe niż w przypadku pojazdów konwencjonalnych.
- (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⁽¹⁾ wymaga wprowadzenia od roku 2000 pokładowych systemów diagnostycznych (OBD) dla samochodów i lekkich pojazdów użytkowych napędzanych silnikami benzynowymi, w celu nadzorowania działania układu kontroli wydzielenia spalin pojazdu. Podobnie, od roku 2003, wymaga się, aby w OBD były również wyposażone nowe pojazdy z silnikiem diesla.
- (20) Państwa członkowskie mogą, w odpowiednich przypadkach, wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy niektóre pojazdy mające znaczenie historyczne. Dla tych pojazdów państwa mogą wydać własne odrębne przepisy dotyczące kontroli. Możliwość taka nie może prowadzić do stosowania przepisów surowszych niż te, którym pojazd podlegałby pierwotnie.
- (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.
- (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⁽²⁾ – wyposażono w nowe urządzenie rejestrujące (tachograf cyfrowy). Od roku 2003 nowe pojazdy są wyposażane w takie urządzenia.
- (23) W przypadku taksówek oraz karet 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.
- (24) Każde państwo członkowskie musi zapewnić, w obszarze swojej jurysdykcji, systematyczną i wysoką jakość technicznej kontroli pojazdów.
- (25) Komisja powinna dokonywać weryfikacji praktycznego stosowania niniejszej dyrektywy.
- (26) Ponieważ cele proponowanego działania, a mianowicie harmonizacja zasad badań przydatności do ruchu drogowego pozwoli uniknąć naruszenia zasad konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi oraz zapewnienia, że pojazdy będą prawidłowo sprawdzane i eksploatowane, nie mogą być zrealizowane przez państwa członkowskie, natomiast mogą być ze względu na skalę działania lepiej zrealizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie może wykraczać poza to, co niezbędne jest dla osiągnięcia tych celów.
- (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⁽³⁾.

(1) Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 1.

(2) Dz.U. L 274 z 9.10.1998, s. 1.

(3) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (28) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienie do określania pewnych minimalnych standardów i metod badania oraz do dostosowywania ich do postępu technicznego. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie nowymi innymi niż istotne elementami, środki te muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa 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 części B,

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 przydatności do ruchu drogowego zgodnie z niniejszą dyrektywą.

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

Artykuł 2

Badania zdatności do ruchu drogowego przewidziane w niniejszej dyrektywie przeprowadzane są przez państwo członkowskie, organizację publiczną upoważnioną przez państwo lub organizację lub instytucję w tym celu wyznaczone i nadzorowane bezpośrednio przez państwo, włączając należycie upoważnione podmioty prywatne. W przypadku gdy organizacje wyznaczone do przeprowadzania badań technicznych prowadzą jednocześnie działalność jako stacje obsługi pojazdów, państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, aby zapewnić obiektywność i wysoką jakość badań technicznych.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie podejmują takie środki, jakie uznają za niezbędne, umożliwiające wykazanie, że pojazd przeszedł z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego, które odpowiadają co najmniej wymogom niniejszej dyrektywy.

Środki te są notyfikowane pozostałym państwom członkowskim oraz Komisji.

2. Każde państwo członkowskie uznaje dowód wydany w innym państwie członkowskim, tak samo jakby to był dowód wydany przez to państwo, świadczący, że pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium tego państwa, razem

z przyczepą lub naczepą, przeszedł z pozytywnym rezultatem badania zdatności do ruchu drogowego, które odpowiadają co najmniej wymogom niniejszej dyrektywy.

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

ROZDZIAŁ II

WYJĄTKI

Artykuł 4

1. Państwa członkowskie mają prawo wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy pojazdy sił zbrojnych, sił porządkowych oraz straży pożarnej.

2. Państwa członkowskie mogą, po zasięgnięciu opinii Komisji, 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 prześciowo wycofanymi z ruchu.

3. Państwa członkowskie mogą, dla pojazdów mających wartość historyczną, 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:

- wyznaczyć wcześniejszą datę pierwszego obowiązkowego badania zdatności do ruchu drogowego oraz, w odpowiednich przypadkach, zażądać skierowanie pojazdu na badania przed rejestracją;
- 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 działania hamulców niż podane w załączniku II i wprowadzić badanie pojazdu obciążonego, przy czym wymagania takie nie wykraczają poza pierwotne zezwolenie dotyczące określonego typu pojazdu.

ROZDZIAŁ III

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 6

1. Komisja przyjmuje odrębne dyrektywy niezbędne do określenia minimalnych standardów i metod nadzoru technicznego pojazdów w odniesieniu do podzespołów wymienionych w załączniku II, a także wszelkie zmiany niezbędne do dostosowania tych standardów i metod do postępu technicznego.

2. Środki te, służące zmianie elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 7 ust. 2.

Artykuł 7

1. Komisję wspomaga Komitet w sprawie przystosowania do postępu technicznego dyrektywy w sprawie badań technicznych pojazdów silnikowych i ich przyczep.

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

Artykuł 8

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

Artykuł 9

Państwa członkowskie podają do wiadomości Komisji teksty podstawowych 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 określoną w załączniku IV.

Artykuł 11

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

Artykuł 12

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 6 maja 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
J. KOHOUT
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, 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, 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, a następnie co rok
4. Taksówki, karetki pogotowia ratunkowego	Jeden rok od daty, kiedy pojazd był po raz pierwszy użyty, 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, 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, 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 następných badań zdatności do ruchu drogowego.

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

1. Układ hamulcowy

Następujące podzespoły są uwzględniane przy badaniach zdatności do ruchu drogowego 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>Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający</i>
1.1. Stan techniczny i działanie	
1.1.1. Sworzeń pedału hamulca nożnego	<ul style="list-style-type: none"> — za ciasny — zużyte łożysko — nadmierne zużycie lub luz
1.1.2. Stan pedału hamulcowego i skok elementu uruchamiającego hamulce	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierny lub zbyt mały skok jałowy — pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo — brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka poluzowana lub wytarta do gładkości
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	<ul style="list-style-type: none"> — za długi czas narastania ciśnienia lub podciśnienia, uniemożliwiający skuteczne hamowanie — niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość) — wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza
1.1.4. Wskaźnik ostrzegawczy lub manometr sygnalizujący za niskie ciśnienie	<ul style="list-style-type: none"> — nieprawidłowe działanie albo uszkodzenie wskaźnika lub manometru niskiego ciśnienia powietrza
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	<ul style="list-style-type: none"> — pęknięty, uszkodzony lub nadmiernie zużyty zawór sterujący — wadliwie działający zawór sterujący — sterowanie niepewne, niepewne działanie trzpienia blokującego zaworu — luźne połączenie lub nieszczelność układu — niezadawalające działanie
1.1.6. Hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego	<ul style="list-style-type: none"> — mechanizm zapadkowy hamulca postojowego nie blokuje — nadmierne zużycie na osi dźwigni lub mechanizmie zapadkowym — nadmierny ruch dźwigni
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierny wypływ powietrza — nadmierny ubytek oleju ze sprężarki — niepewne lub niewłaściwe zamocowanie — ubytek płynu hamulcowego
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy	<ul style="list-style-type: none"> — uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze — niebezpieczne, niepełne mocowanie — nadmierny wypływ powietrza

<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający</i>
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	<ul style="list-style-type: none"> — uszkodzenia, korozja i wyciekanie — niewłaściwie działające urządzenie osuszające — niebezpieczne, niepełne zamocowanie
1.1.10. Jednostki układu hamulcowego, główny cylinder (systemy hydrauliczne)	<ul style="list-style-type: none"> — 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	<ul style="list-style-type: none"> — ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia — wycieki z przewodów lub połączeń z łącznikiem — uszkodzone lub nadmiernie skorodowane — przemieszczone, nieumocowane
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> — ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia — uszkodzone, przecierające się, za krótkie przewody hamulcowe, poskręcane — wycieki z przewodów lub łączników — przewody pęczniejące pod wpływem ciśnienia — porowatość
1.1.13. Okładziny hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierne zużycie — zanieczyszczenia (olej, smar itd.)
1.1.14. Bębny, tarcze hamulcowe	<ul style="list-style-type: none"> — nadmierne zużycie, porysowanie, pęknięcia, brak zabezpieczenia lub złamanie — zanieczyszczenia (olej, smar itd.) — niezabezpieczone osłony
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni	<ul style="list-style-type: none"> — zniszczenie linek, zaplątanie — nadmierne zużycie lub korozja — niepewne połączenie linek lub drążków — uszkodzenie pancerza linki — jakiegokolwiek ograniczenia w swobodnym ruchu elementów układu hamulcowego — jakiegokolwiek nietypowy ruch dźwigni, sworzni, połączeń wskazujący na niewłaściwą regulację lub zużycie
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (zawierające hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	<ul style="list-style-type: none"> — pęknięcia lub zniszczenia — wyciek — niezabezpieczone/nieprawidłowe zamocowanie — nadmierne skorodowanie — nadmierne zużycie tłoka lub mechanizmu przeponowego — brak pokrywy zabezpieczającej przed kurzem lub nadmierne jej zniszczenie
1.1.17. Korektor siły hamowania	<ul style="list-style-type: none"> — uszkodzenie mechanizmu dźwigni — nieprawidłowa regulacja — zatarty, niepracujący — brak korektora hamowania
1.1.18. Automatyczne korekty luzu	<ul style="list-style-type: none"> — zatarcie lub nietypowa praca, nadmierne zużycie lub niewłaściwa regulacja — wadliwe

Pozycje kontrolowane lub badane	Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
1.1.19. Zwalniacz (gdy jest zainstalowany lub wymagany)	<ul style="list-style-type: none"> — niezabezpieczone połączenia — wadliwie działający
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego	
1.2.1. Sprawność (stopniowe zwiększanie natężenia siły hamowania do maksymalnej)	<ul style="list-style-type: none"> — bardzo mała lub brak siły hamującej na co najmniej jednym kole — uzyskana wartość siły hamowania na poszczególnym kole jest mniejsze niż 70 % największej uzyskanej siły hamowania na innym kole tej samej osi. W przypadku testowania hamulców na drodze występują odchylenia kierunku jazdy podczas hamowania — nierównomierny, skokowy przyrost siły hamulcowej (zakleszczanie) — nieprawidłowy opóźniony czas uruchomienia hamulców na którymkolwiek z kół — nadmierne wahanie siły hamowania odpowiednio do zniekształceń tarczy lub opalizacji bębnow
1.2.2. Skuteczność	<ul style="list-style-type: none"> — wskaźnik skuteczności hamowania, który odnosi się do dopuszczalnej masy całkowitej, w przypadku naczep do sumy dopuszczalnego nacisku na osie, gdzie ma to zastosowanie, minimalna skuteczność hamowania <ul style="list-style-type: none"> kategoria 1: 50 % ⁽¹⁾ kategoria 2: 43 % ⁽²⁾ kategoria 3: 40 % ⁽³⁾ kategoria 4: 50 % kategoria 5: 45 % ⁽⁴⁾ kategoria 6: 50 % — lub siły hamowania mniejsze niż podawane wartości, jeśli zostały określone przez producenta dla osi pojazdu ⁽⁵⁾
1.3. Sprawność i skuteczność awaryjnego układu hamulcowego (jeśli występuje jako oddzielny układ)	
1.3.1. Sprawność	<ul style="list-style-type: none"> — hamulec niedziałający z jednej strony — siła hamująca na którymś kole jest mniejsza od 70 % maksymalnej wartości zmierzonej na innym kole na tej samej osi — nierównomierny skokowy przyrost siły hamującej (zakleszczanie) — niepracujący system hamulców automatycznych w przypadku przyczep
1.3.2. Skuteczność	<ul style="list-style-type: none"> — dla wszystkich kategorii pojazdów wskaźnik skuteczności hamowania ⁽⁶⁾ mniejszy niż 50 % pracy układów hamulcowych określonych w pkt 1.2.2 w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku na osie
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego	
1.4.1. Sprawność	<ul style="list-style-type: none"> — hamulec niedziałający z jednej strony
1.4.2. Wydajność	<ul style="list-style-type: none"> — 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 od tego, która jest większa
1.5. Zwalniacz lub hamulec silnikowy	<ul style="list-style-type: none"> — nierównomierny przyrost siły hamującej (w przypadku zwalniacza) — uszkodzony, niekompletny

<i>Pozycje kontrolowane lub badane</i>	<i>Kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający</i>
1.6. Urządzenie przeciwblokujące	— system sygnalizacji wskazuje uszkodzenie — niekompletny

- (¹) 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).
- (²) 45 % dla pojazdów zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy 71/320/EWG, zgodnie z prawem wewnętrznym państw członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- (³) 43 % dla naczip i przyczep z dyszlami zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy 71/320/EWG zgodnie z prawem wewnętrznym państw członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- (⁴) 50 % dla kategorii 5 pojazdów zarejestrowanych po roku 1988 lub z datą stosowania dyrektywy 71/320/EWG zgodnie z prawem wewnętrznym państw członkowskich, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- (⁵) Wartość odnosząca się do osi pojazdu jest siłą hamowania wyrażoną w niutonach, niezbędną do osiągnięcia minimalnej zalecanej siły hamowania zadeklarowanej przez producenta dla określonej masy pojazdu.
- (⁶) Dla kategorii 2 i 5 pojazdów minimalne osiągi pomocniczego układu hamulcowego muszą wynosić 2,2 m/s² (jako że pomocniczy układ hamulcowy nie został określony w dyrektywie 71/320/EWG).

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
2. Układ kierowniczy i koło kierownicy	2. Układ kierowniczy
2.1. Stan techniczny	2.1. Stan techniczny
2.2. Kierownica	2.2. Luz sumaryczny na kole kierownicy
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	2.3. Mocowanie przekładni kierowniczej
2.4. Łożyska kół	
3. Widoczność	3. Widoczność
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
4. Lampy, reflektory i wyposażenie elektryczne	4. Wyposażenie oświetleniowe
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. Światłość	
4.2. Lampy boczne i tylne lampy obrysowe	4.2. Stan i działanie, stan kloszy, kolor i światłość

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
4.2.1. Stan i działanie 4.2.2. Kolor i światłość	4.2.1. Lampy boczne i tylne 4.2.2. Lampy świateł stop 4.2.3. Kierunkowskazy 4.2.4. Lampy dodatkowe (jeśli zamontowane) 4.2.5. Lampy przeciwmgielne 4.2.6. Lampy podświetlające tylną tablicę rejestracyjną 4.2.7. Tylne światła odbłaskowe 4.2.8. Lampy ostrzegawcze
4.3. Lampy stopu 4.3.1. Stan i działanie 4.3.2. Kolor i światłość	
4.4. Kierunkowskazy 4.4.1. Stan i działanie 4.4.2. Kolor i światłość 4.4.3. Przełączniki 4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	
4.5. Przednie i tylne lampy przeciwmgielne 4.5.1. Położenie 4.5.2. Stan i działanie 4.5.3. Kolor i światłość	
4.6. Lampy cofania 4.6.1. Stan i działanie 4.6.2. Kolor i światłość	

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
4.7. Lampa podświetlająca tylną tablicę rejestracyjną	
4.8. Tylne światła odblaskowe — stan i kolor	
4.9. Wskaźniki kontrolne	
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	
4.11. Złącza i przewody elektryczne	
5. Oś, koła, opony, zawieszenie	5. Oś, koła, opony, zawieszenie
5.1. Oś	5.1. Oś
5.2. Koła i opony	5.2. Koła i opony
5.3. Zawieszenie	5.3. Zawieszenie
6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia	6. Podwozie i elementy przymocowane do podwozia
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 lub przewody paliwowe	6.1.3. Zbiorniki lub przewody paliwowe
6.1.4. Własności geometryczne i stan urządzenia zabezpieczającego przed wjechaniem pod pojazd	6.1.4. Zamocowanie koła zapasowego
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego	6.1.5. Bezpieczeństwo działania mechanizmu sprzęgającego (jeśli jest zainstalowany)
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. Kliny zabezpieczające koła	
7.7. Alarm akustyczny	

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
7.8. Prędkościomierz	
7.9. Tachograf (jeśli wymagany, stan plomb zabezpieczających tachograf) <ul style="list-style-type: none"> — sprawdzenie ważności legalizacji tachografu, jeśli wymaga tego rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 ⁽¹⁾ — w razie wątpliwości sprawdzenie, czy nominalny obwód lub rozmiar opony jest zgodny z danymi podanymi na tabliczce legalizacji tachografu — 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 	
7.10. Ogranicznik prędkości <ul style="list-style-type: none"> — jeśli to możliwe, sprawdzenie, czy zainstalowane jest urządzenie ograniczenia prędkości wymagane dyrektywą 92/6/EWG ⁽²⁾ — sprawdzenie ważności tabliczki ogranicznika prędkości — 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 — sprawdzić, gdy jest to wykonalne, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie określonych wartości przez pojazdy wymienione w art. 2 i 3 dyrektywy 92/6/EWG 	
8. Uciążliwość	8. Uciążliwość
8.1. Hałas	8.1. Hałas

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

⁽²⁾ 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, s. 27).

POJAZDY KATEGORII 1, 2, 3, 4, 5 ORAZ 6

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 zaawansowane systemy regulacyjne emisji spalin, takie jak trójdrożny reaktor katalityczny sterowany sondą lambda:

1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny, w zadowalającym stanie oraz szczelny.
2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadowalającym 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 tlenu węgla (CO) w spalinach.

Maksymalną dopuszczalną zawartością tlenu węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenu 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 70/220/EWG ⁽¹⁾ i dniem 1 października 1986 r.: zawartość CO — 4,5 % obj.;

⁽¹⁾ 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 6.4.1970, s. 1).

- (ii) w przypadku pojazdów, które zostały po raz pierwszy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po dniu 1 października 1986 r. — 3,5 % obj.
- b) W których emisja spalin jest regulowana przez zaawansowane systemy kontroli emisji spalin, takie jak katalizator trójdrożny reaktor katalityczny sterowany sondą lambda:
1. Kontrola wzrokowa układu wydechowego w celu sprawdzenia, czy jest on kompletny, w zadowalającym stanie oraz szczelny.
 2. Kontrola wzrokowa każdego urządzenia kontroli emisji spalin stanowiącego wyposażenie dostarczone przez producenta w celu sprawdzenia, czy jest ono kompletne i w zadowalającym stanie i czy nie ma w nim nieszczelności.
 3. Stwierdzenie skuteczności systemu kontroli emisji spalin za pomocą pomiaru wartości lambda i zawartości CO w spalinach zgodnie z pkt 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 tlenu węgla (CO) w gazach spalinowych jest zawartość tlenu 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 maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,3% obj. W przypadku gdy zgodność z dyrektywą 70/220/EWG nie jest możliwa, to powyższe wartości stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu 1 lipca 2002 r..

- (ii) Pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego (bez obciążenia), prędkość obrotowa silnika musi wynosić co najmniej 2 000 min⁻¹

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 maksymalna zawartość CO nie może przekraczać 0,3 % obj. W przypadku gdy zgodność z dyrektywą 70/220/EWG nie jest możliwa, 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 państwa członkowskie mogą alternatywnie do badania określonego w ppkt (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 spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem.
- b) Wstępne przygotowanie pojazdu
1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i 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 przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne 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 zadowalającym 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 mocy oznacza to odczekanie 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 dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa.
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 zadymienia nie może przekraczać poziomu podanego na tabliczce zgodnie z dyrektywą 72/306/EWG ⁽¹⁾.
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 zadymienia nie może przekraczać poziomu podanego przez producenta lub następujących wartości dopuszczalnych współczynnika absorpcji:

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

— wolnossące silniki wysokoprężne: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

— turbodoładowane silniki wysokoprężne: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

— wartość dopuszczalną $1,5 \text{ m}^{-1}$ stosuje się do następujących pojazdów, które uzyskały homologację zgodnie z wartościami dopuszczalnymi podanymi w:

- a) wierszu B tabeli w ppkt 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG — (Lekki pojazd samochodowy z silnikiem Diesla — Euro 4);
- b) wierszu B1 tabel w ppkt 6.2.1 Załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG ⁽²⁾ — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro 4);
- c) wierszu B2 tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności z silnikiem Diesla — Euro 5);
- d) wierszu C tabel w ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG — (Pojazd ciężarowy o dużej ładowności — EEV);

lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 70/220/EWG lub wartościami dopuszczalnymi zgodnymi z późniejszymi zmianami dyrektywy 88/77/EWG 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 lub z ppkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG 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, wtedy jeśli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnych przyspieszeń przekraczają wartość graniczną. Można to obliczyć, 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.

⁽¹⁾ 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, s. 1).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników Diesla w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33).

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 umożliwić 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, 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 powiadomienia pozostałe państwa członkowskie.

POJAZDY KATEGORII 1, 2 ORAZ 3	POJAZDY KATEGORII 4, 5 ORAZ 6
8.3. Tłumienie zakłóceń radioelektrycznych	
9. Badania dodatkowe dla pojazdów transportu publicznego	
9.1. Wyjście(-a) awaryjne (w tym młotki do wybijania szyb), znaki wskazujące wyjście(-a) awaryjne	
9.2. System ogrzewania	
9.3. System wentylacyjny	
9.4. Rozmieszczenie siedzeń	
9.5. Oświetlenie wnętrza	
10. Identyfikacja pojazdu	10. Identyfikacja pojazdu
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, s. 1)

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

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

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

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

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

wyłącznie załącznik III pkt 68

CZĘŚĆ B

**Terminy przeniesienia do prawa krajowego
(określone 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
art. 1–4	art. 1–4
art. 5 zdanie wstępne	art. 5 zdanie wstępne
art. 5 tiret pierwsze do tiret siódme	art. 5 lit. a)–g)
art. 6	—
art. 7	art. 6 ust. 1
—	art. 6 ust. 2
art. 8 ust. 1	art. 7 ust. 1
art. 8 ust. 2 akapit pierwszy	art. 7 ust. 2
art. 8 ust. 2 akapit drugi	—
art. 8 ust. 3	—
art. 9 ust. 1	—
art. 9 ust. 2	art. 8
art. 10	—
art. 11 ust. 1	—
art. 11 ust. 2	art. 9
art. 11 ust. 3	—
—	art. 10
art. 12	art. 11
art. 13	art. 12
załączniki I–II	załączniki I–II
załączniki III–IV	—
—	załącznik III
—	załącznik IV