

DYREKTYWY

DYREKTYWA KOMISJI 2010/47/UE

z dnia 5 lipca 2010 r.

dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie

KOMISJA EUROPEJSKA

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie⁽¹⁾, w szczególności jej art. 8 akapit pierwszy,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ochronę środowiska i uczciwą konkurencję należy zapewnić odpowiednie utrzymanie i kontrole pojazdów użytkowych uczestniczących w ruchu, tak aby nie stanowiły zagrożenia w ruchu drogowym na terytorium Unii Europejskiej.
- (2) Normy i metody określone w dyrektywie 2000/30/WE należy dostosować do postępu technicznego, co spowoduje poprawę kontroli drogowych w Unii Europejskiej.
- (3) Aby koszty ponoszone przez kierowców i przewoźników oraz opóźnienia były jak najmniejsze, kontrole nie powinny trwać dłużej, niż jest to uzasadnione.
- (4) W celu zapewnienia korelacji pomiędzy wynikami testów, wadami oraz szczególnymi właściwościami każdego kontrolowanego pojazdu należy wydać bardziej szczegółową wersję standardowego sprawozdania z kontroli drogowej, o którym mowa w art. 5 ust. 1.
- (5) Do różnych kategorii pojazdów określonych w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu⁽²⁾ stosuje się różne wymogi techniczne. W sprawozdaniu z kontroli drogowej należy wprowadzić odpowiednie zmiany uwzględniające różne kategorie pojazdów.
- (6) W celu bardziej wiarygodnej identyfikacji pojazdu w sprawozdaniu z kontroli drogowej należy odnotować

nie tylko numer rejestracyjny, ale również numer identyfikacyjny pojazdu (VIN).

- (7) Aby ułatwić inspektorom odnotowanie nieprawidłowości, sprawozdanie z kontroli powinno zawierać na odwrocie pełną listę pozycji do sprawdzenia.
- (8) Aby zapewnić jeszcze większą skuteczność kontroli drogowych w świetle postępu technicznego, należy wprowadzić odpowiednie metody kontroli w odniesieniu do każdej pozycji wymienionej w załączniku II.
- (9) Oprócz pozycji dotyczących bezpieczeństwa, zabezpieczeń i ochrony środowiska kontrola drogowa powinna obejmować identyfikację pojazdu w celu wyboru odpowiednich metod i norm kontrolnych, co umożliwi zarejestrowanie wyników kontroli i egzekwowanie zgodności z innymi wymogami prawnymi.
- (10) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego Dyrektywy w sprawie Badań Zdatości do Ruchu Drogowego Pojazdów Silnikowych i Ich Przyczep, ustanowionego w art. 7 dyrektywy 2009/40/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W załącznikach I i II do dyrektywy 2000/30/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 1 stycznia 2012 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ Załącznik II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 lipca 2010 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I i II do dyrektywy 2000/30/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) załącznik I otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

(strona pierwsza)

WZÓR SPRAWOZDANIA Z KONTROLI DROGOWEJ ZAWIERAJĄCEGO WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce kontroli

2. Data

3. Godzina

4. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny

5. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)

6. Kategoria pojazdu

a) ☐ N2^(a) (3,5–12 ton) e) ☐ M2^(a) (> 9 miejsc^(b) do 5 ton)

b) ☐ N3^(a) (ponad 12 ton) f) ☐ M3^(a) (> 9 miejsc^(b) ponad 5 ton)

c) ☐ O3^(a) (3,5–10 ton) g) ☐ Inna kategoria pojazdu (art. 1 ust. 3)

d) ☐ O4^(a) (ponad 10 ton)

7. Przedsiębiorstwo wykonujące transport

a) Nazwa i adres

b) Numer licencji wspólnotowej^(c) (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009)

8. Obywatelstwo kierowcy

9. Imię i nazwisko kierowcy

10. Wykaz kontrolny

	Sprawdzono ^(d)	Nie sprawdzono	Stwierdzono usterki ^(e)
0) identyfikacja pojazdu ^(f)	☐	☐	☐
1) układ hamulcowy	☐	☐	☐
2) układ kierowniczy ^(f)	☐	☐	☐
3) widoczność ^(f)	☐	☐	☐
4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne ^(f)	☐	☐	☐
5) osie koła, opony, zawieszenie ^(f)	☐	☐	☐
6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia ^(f)	☐	☐	☐
7) inne wyposażenie, w tym tachograf ^(f) i ogranicznik prędkości	☐	☐	☐
8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju	☐	☐	☐

11. Wynik kontroli:
Zakaz używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu ☐

12. Różne/uwagi:

13. Organ/przedstawiciel lub inspektor, który przeprowadził kontrolę

Podpisy:

Organ/przedstawiciel lub inspektor, który przeprowadził kontrolę

Kierowca

Uwagi:

^(a) Kategoria pojazdu zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2007/46/WE (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).^(b) Liczba miejsc włącznie z siedzeniem kierowcy (pozycja S.1 w dowodzie rejestracyjnym).^(c) Jeżeli dotyczy.^(d) Wyrażenie „sprawdzono” oznacza, że w danej grupie sprawdzono co najmniej jedną z kontrolowanych pozycji wymienionych w załączniku II do dyrektywy 2009/40/WE zmienionej dyrektywą 2010/48/UE.^(e) Nieprawidłowości wskazane na odwrocie.^(f) Metody badawcze i wytyczne dotyczące oceny nieprawidłowości zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2009/40/WE zmienionej dyrektywą 2010/48/UE.

(na odwrocie)

0.	IDENTYFIKACJA POJAZDU	1.6.	Układ przeciwblokujący	4.5.2.	Ustawienie	6.1.6.	Urządzenia sprężające i przeznaczone do ciągnięcia
0.1.	Tablice rejestracyjne	2.	UKŁAD KIEROWNICZY	4.5.3.	Przełączniki	6.1.7.	Przeniesienie napędu
0.2.	Numer identyfikacyjny pojazdu/numer podwozia/numer seryjny	2.1.	Stan techniczny	4.5.4.	Zgodność z wymogami	6.1.8.	Mocowanie silnika
1.	UKŁAD HAMULCOWY	2.1.1.	Stan przekładni kierowniczej	4.6.	Światła cofania	6.1.9.	Praca silnika
1.1.	Stan techniczny i działanie	2.1.2.	Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	4.6.1.	Stan i działanie	6.2.	Kabina i nadwozie
1.1.1.	Sworzeń pedału hamulca nożnego	2.1.3.	Stan połączeń układu kierowniczego	4.6.2.	Przełączniki	6.2.1.	Stan ogólny
1.1.2.	Stan pedału hamulcowego i skok elementu uruchamiającego hamulce	2.1.4.	Działanie połączeń układu kierowniczego	4.6.3.	Zgodność z wymogami	6.2.2.	Mocowania
1.1.3.	Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	2.1.5.	Wspomaganie układu kierowniczego	4.7.	Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną	6.2.3.	Drzwi i zamki
1.1.4.	Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	2.2.	Kierownica i kolumna kierownicza	4.7.1.	Stan i działanie	6.2.4.	Podłoga
1.1.5.	Zawór sterujący hamulca postojowego	2.2.1.	Stan kierownicy	4.7.2.	Zgodność z wymogami	6.2.5.	Siedzenie kierowcy
1.1.6.	Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego	2.2.2.	Kolumna kierownicy	4.8.	Światła odbłaskowe, oznakowanie odbłaskowe i tylne tablice odbłaskowe	6.2.6.	Pozostałe siedzenia
1.1.7.	Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	2.3.	Luz sumaryczny na kole kierownicy	4.8.1.	Stan	6.2.7.	Wskaźniki i przyrządy kierowcy
1.1.8.	Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	2.4.	Ustawienie kół	4.8.2.	Zgodność z wymogami	6.2.8.	Stopnie kabiny
1.1.9.	Zbiornik sprężonego powietrza	2.5.	Obrotnica osi kierowanej przyczepy	4.9.	Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia	6.2.9.	Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne
1.1.10.	Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	3.	WIDOCZNOŚĆ	4.9.1.	Stan i działanie	6.2.10.	Blotniki, fartuchy przeciwbłotne
1.1.11.	Szttywne przewody hamulcowe	3.1.	Pole widzenia	4.9.2.	Zgodność z wymogami	7.	INNE WYPOSAŻENIE
1.1.12.	Elastyczne przewody hamulcowe	3.2.	Stan szyb	4.10.	Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	7.1.	Pasy bezpieczeństwa/zapięcia
1.1.13.	Okładziny i klocki hamulcowe	3.3.	Lusterka wsteczne	4.11.	Złącza i przewody elektryczne	7.1.1.	Pewność mocowania
1.1.14.	Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	3.4.	Wycieraczki przedniej szyby	4.12.	Dodatkowe światła i światła odbłaskowe	7.1.2.	Stan ogólny
1.1.15.	Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	3.5.	Spryskiwacze przedniej szyby	4.13.	Akumulator	7.1.3.	Ograniczniki obciążenia pasów bezpieczeństwa
1.1.16.	Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	3.6.	Instalacja odmgławiająca	5.	OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE	7.1.4.	Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa
1.1.17.	Korektor siły hamowania	4.	ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE, WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	5.1.	Osie	7.1.5.	Poduszki powietrzne
1.1.18.	Korektory i wskaźniki luzu	4.1.	Światła drogowe i mijania	5.1.1.	Osie	7.1.6.	System poduszki powietrznej SRS
1.1.19.	Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	4.1.1.	Stan i działanie	5.1.2.	Zwrotnice	7.2.	Gaśnica
1.1.20.	Automatyczne działanie hamulców przyczepy	4.1.2.	Ustawienie	5.1.3.	Łożyska kół	7.3.	Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe
1.1.21.	Kompletny układ hamulcowy	4.1.3.	Przełączniki	5.2.	Koła i opony	7.4.	Trójkąt ostrzegawczy
1.1.22.	Połączenia testowe	4.1.4.	Zgodność z wymogami	5.2.1.	Piasta koła	7.5.	Apteczka pierwszej pomocy
1.2.	Skuteczność i sprawność hamulca roboczego	4.1.5.	Urządzenia do regulacji ustawienia świateł	5.2.2.	Koła	7.6.	Kliny zabezpieczające koła
1.2.1.	Sprawność	4.1.6.	Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania	5.2.3.	Opony	7.7.	Sygnal dźwiękowy
1.2.2.	Skuteczność	4.2.	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i górne	5.3.	Zawieszenie	7.8.	Prędkościomierz
1.3.	Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego	4.2.1.	Stan i działanie	5.3.1.	Resory sprężynowe i stabilizatory	7.9.	Tachograf
1.3.1.	Sprawność	4.2.2.	Przełączniki	5.3.2.	Amortyzatory	7.10.	Ogranicznik prędkości
1.3.2.	Skuteczność	4.2.3.	Zgodność z wymogami	5.3.3.	Rury oporowe, drążki reakcyjne, wahacze trójkątne, wahacze poprzeczne	7.11.	Licznik przebiegu
1.4.	Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego	4.3.	Światła stopu	5.3.4.	Sworznie wahaczy	7.12.	Elektroniczny system stabilizacji (ESC)
1.4.1.	Sprawność	4.3.1.	Stan i działanie	5.3.5.	Zawieszenie pneumatyczne	8.	UCIĄŻLIWOŚĆ
1.4.2.	Skuteczność	4.3.2.	Przełączniki	6.	PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA	8.1.	Układ tłumienia hałasu
1.5.	Sprawność układu hamowania długotrwałego	4.3.3.	Zgodność z wymogami	6.1.	Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane	8.2.	Emisja spalin
		4.4.	Światła kierunkowskazu i światła awaryjne	6.1.1.	Stan ogólny	8.2.1.	Emisja spalin z silników benzynowych
		4.4.1.	Stan i działanie	6.1.2.	Rury wydechowe i tłumiki	8.2.1.1.	Urządzenia kontrolne emisji spalin
		4.4.2.	Przełączniki	6.1.3.	Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym ogrzewanie zbiornika i przewodów)	8.2.1.2.	Emisja zanieczyszczeń gazowych
		4.4.3.	Zgodność z wymogami	6.1.4.	Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	8.2.2.	Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)
		4.4.4.	Częstotliwość błysków kierunkowskazów	6.1.5.	Zamocowanie koła zapasowego	8.2.2.1.	Urządzenia kontrolne emisji spalin
		4.5.	Przednie i tylne światła przeciwmgielne			8.2.2.2.	Zadymienie spalin
		4.5.1.	Stan i działanie			8.3.	Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych
						8.4.	Inne pozycje związane z ochroną środowiska
						8.4.1.	Widoczny dym
						8.4.2.	Wycieki płynów";

2) załącznik II otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK II**SPIS TREŚCI**

1. WPROWADZENIE
2. WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI
 1. Układ hamulcowy
 8. Uciążliwość

1. WPROWADZENIE

Niniejszy załącznik określa zasady badania lub sprawdzania układów hamulcowych i emisji spalin podczas kontroli drogowej. Stosowanie przyrządów podczas kontroli nie jest obowiązkowe. Jest ono jednak zalecane, w miarę możliwości, z uwagi na poprawę jakości kontroli.

Pozycje, których sprawdzenie wymaga użycia przyrządów, zostały oznaczone literą **(P)**.

Jeżeli dla danej pozycji przewidziano kontrolę wzrokową, inspektor powinien w miarę możliwości nie tylko obejrzeć dany podzespół, ale również sprawdzić go dotykowo, ocenić wydawany dźwięk lub użyć innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

2. WYMOGI DOTYCZĄCE KONTROLI

Kontrola drogowa może obejmować niżej wymienione pozycje i metody kontrolne. W rubryce »Nieprawidłowości« podano przykłady możliwych do wykrycia usterek.

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
1. UKŁAD HAMULCOWY		
1.1. Stan techniczny i działanie		
1.1.1. Sworzeń pedału hamulca nożnego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Zbyt ciasne pasowanie. b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz.
1.1.2. Stan pedału hamulcowego i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego. Uwaga: Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy. b) Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta do gładkości.
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola wzrokowa elementów pod normalnym ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu upustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość). b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymogami ^(a) .

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
		c) Zawór wieloobwodowy zabezpieczający lub zawór upustowy nie działa. d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza. e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego.
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy ciśnienia	Kontrola działania	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika.
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Zawór sterujący pęknięty, uszkodzony lub nadmiernie zużyty. b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu. c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu. d) Niezadawalające działanie.
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, sterująca, zapadka hamulca postojowego	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje. b) Nadmierne zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. c) Nadmierny skok dźwigni oznaczający niewłaściwe ustawienie. d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa. e) Nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię.
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza. b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki. c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu. d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego.
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.	a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze. b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu. c) Nadmierne wycieki. d) Wymagane połączenie wykonane nieprawidłowo lub brakujące. e) Nieprawidłowe działanie.
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola wzrokowa	a) Zbiornik uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny. b) Urządzenie osuszające nie działa. c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika.
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub nie działa. b) Uszkodzenie pompy hamulcowej lub wyciek.

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
		c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej. d) Zbyt niski poziom płynu hamulcowego. e) Brakująca nasadka zbiornika pompy hamulcowej. f) Świeci się wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego lub wskaźnik jest uszkodzony. g) Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem. b) Wycieki z przewodów lub połączeń. c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. d) Przewody przemieszczone.
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem. b) Przewody są uszkodzone, przecierają się, są poskręcane lub zbyt krótkie. c) Wycieki z przewodów lub połączeń. d) Przewody pęcznią pod ciśnieniem. e) Porowatość.
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin. b) Zanieczyszczenia (olej, smar itp.). c) Brak okładziny lub klocka.
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola wzrokowa	a) Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; korozja, rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub widoczne pęknięcia. b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.). c) Brak bębna lub tarczy. d) Niepewne mocowanie tylnej płyty hamulca.
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Linka uszkodzona lub splątana. b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu. c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia. d) Uszkodzenie koryta linki. e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego. f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. b) Wyciek z urządzenia uruchamiającego. c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego. d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego.

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
		e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego. f) Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Uszkodzone połączenie. b) Nieprawidłowe ustawienie połączenia. c) Zawór zatarty lub nie działa. d) Brak korektora. e) Brak tabliczki znamionowej. f) Dane na tabliczce nieczytelne lub niezgodne z wymogami (*).
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola wzrokowa	a) Korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie. b) Nieprawidłowa praca korektora. c) Nieprawidłowy montaż lub wymiana.
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Kontrola wzrokowa	a) Niepewne połączenia lub mocowanie. b) Brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.
1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą.	Hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu sprzęgu.
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	Kontrola wzrokowa	a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego. b) Nadmierny wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu. c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu. d) Niewłaściwa naprawa lub przeróbka dowolnego elementu.
1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola wzrokowa	a) Brak. b) Uszkodzenie, wyciek lub niesprawność.

1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego

1.2.1 Sprawność (P)	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną; stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).
---------------------	---	---

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
		d) Nietypowe opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole. e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie jednego pełnego obrotu koła.
1.2.2 Skuteczność (P)	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną przy zadanej masie pojazdu.	a) Skuteczność mniejsza niż następujące wartości minimalne: b) Kategoria M ₁ , M ₂ i M ₃ – 50 % ⁽¹⁾ c) Kategoria N ₁ – 45 % d) Kategoria N ₂ i N ₃ – 43 % ⁽²⁾ e) Kategoria O ₂ , O ₃ i O ₄ – 40 % ⁽³⁾
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)		
1.3.1. Sprawność (P)	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).
1.3.2. Skuteczność (P)	Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	Siła hamowania mniejsza niż 50 % ⁽⁴⁾ sprawności hamulca roboczego określonej w pkt 1.2.2 w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku na osie.
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego		
1.4.1. Sprawność (P)	Uruchomić hamulec na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną.	Hamulec nie działa co najmniej na jednym kole.
1.4.2. Skuteczność (P)	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną przy zadanej masie pojazdu.	Wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż 16 % dla wszystkich pojazdów w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej masy lub, dla pojazdów silnikowych, mniej niż 12 % w odniesieniu do maksymalnej dopuszczalnej całkowitej masy pojazdu, w zależności od tego, która jest większa.
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	Kontrola wzrokowa oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa.	a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego). b) Układ nie działa.
1.6. Układ przeciwblokujący	Kontrola wzrokowa wskaźnika ostrzegawczego.	a) Awaria wskaźnika ostrzegawczego. b) Wskaźnik ostrzegawczy wskazuje uszkodzenie układu.

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
8. UCIAŹLIWOŚĆ		
8.2. Emisja spalin		
8.2.1 Emisja spalin z silników benzynowych		
8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia. b) Wycieki mogące mieć znaczący wpływ na pomiary emisji spalin.
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych (P)	Pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami ⁽⁴⁾. W przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD), zamiast pomiaru emisji, prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania oraz zgodnie z innymi wymogami ⁽⁴⁾, uwzględniając odpowiednie tolerancje. Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badań.	a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta; b) lub, w przypadku braku takich danych, emisja CO przekracza: 1) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin: — 4,5 % lub — 3,5 % w zależności od daty pierwszej rejestracji lub dopuszczenia do ruchu po raz pierwszy, określonej w wymogach ⁽⁴⁾ ; 2) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin: — pomiar na biegu jałowym: 0,5 % — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 % lub — pomiar na biegu jałowym: 0,3 % ⁽⁵⁾ — pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 % w zależności od daty pierwszej rejestracji lub dopuszczenia do ruchu po raz pierwszy, określonej w wymogach ⁽⁴⁾ . c) Sonda lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta. d) Odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię. e) Pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności.
8.2.2 Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)		
8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
		b) Wycieki mogące mieć znaczący wpływ na pomiary emisji spalin.
8.2.2.2. Zadymienie spalin (P)	a) Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem. b) Wstępne przygotowanie pojazdu: - Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym. - Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego: - Silnik powinien być w pełni rozgrzany; na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub odpowiadać normalnej temperaturze pracy silnika, jeżeli ta jest niższa, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeżeli ze względu na budowę pojazdu pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie zadziałania wentylatora chłodnicy. - układ wydechowy należy przedmuchać przez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów silnika bez obciążenia lub za pomocą innej równoważnej metody. c) Procedura badania: - Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego zwiększania obrotów silnik i ewentualne turbosprężarki powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. - W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa. - Podczas każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ^(a): poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta; b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi ^(a) nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia: — dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹, — dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹, lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach ^(a) lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ^(a), — 1,5 m⁻¹ ⁽⁶⁾ c) Pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności.

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
	obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ lub N₃ wynosi co najmniej dwie sekundy. 4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego zwiększania obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań. 5. Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania, z uwzględnieniem odpowiednich tolerancji. Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych.	

⁽¹⁾ 48 % dla pojazdów bez układu przeciwblokującego ABS lub pojazdów, które otrzymały homologację typu przed 1 października 1991 r.

⁽²⁾ 45 % dla pojazdów zarejestrowanych po 1988 r. lub po dniu określonym w przepisach ^(e), w zależności od tego, która data przypada później.

⁽³⁾ 43 % dla przyczep z dyszlem i naczep zarejestrowanych po 1988 r. lub po dniu określonym w przepisach ^(e), w zależności od tego, która data przypada później.

⁽⁴⁾ 2,2 m/s² dla pojazdów kategorii N₁, N₂ i N₃.

⁽⁵⁾ Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi z wiersza A lub B w pkt 5.3.1.4. załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG zmienionej dyrektywą 98/69/WE lub późniejszą, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po 1 lipca 2002 r.

⁽⁶⁾ Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi z wiersza B w pkt 5.3.1.4. załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG zmienionej dyrektywą 98/69/WE lub późniejszą; wiersza B1, B2 lub C w pkt 6.2.1 załącznika I do dyrektywy 88/77/EWG zmienionej dyrektywą 1999/96/WE lub późniejszą, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po 1 lipca 2008 r.

UWAGI:

^(h) »Wymogi« oznaczają: wymogi dotyczące homologacji typu obowiązujące w chwili pierwszej rejestracji lub dopuszczenia do ruchu po raz pierwszy, wymogi dotyczące wyposażenia lub prawodawstwo krajowe właściwe dla kraju rejestracji pojazdu.