

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B** **DYREKTYWA 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

(Dz.U. L 203 z 10.8.2000, str. 1)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Dyrektywa Komisji 2003/26/WE z dnia 3 kwietnia 2003 r.	L 90	37	8.4.2003
► <u>M2</u>	Dyrektywa Komisji 2010/47/UE z dnia 5 lipca 2010 r.	L 173	33	8.7.2010



**DYREKTYWA 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**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 71 ust. 1 lit. c) i d),

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wzrost natężenia ruchu stwarza dla wszystkich Państw Członkowskich problemy bezpieczeństwa i ochrony środowiska o podobnym charakterze i ważności.
- (2) W interesie bezpieczeństwa drogowego, ochrony środowiska naturalnego i sprawiedliwej konkurencji, pojazdy użytkowe powinny być wykorzystywane tylko wtedy, gdy charakteryzują się wysokim stopniem technicznej przydatności do ruchu drogowego.
- (3) Zgodnie z dyrektywą 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 ⁽⁴⁾, pojazdy użytkowe przechodzą coroczną kontrolę, dokonywaną przez uprawniony organ.

⁽¹⁾ Dz.U. C 190 z 18.6.1998, str. 10 oraz Dz.U. C 116E z 26.4.2000, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 407 z 28.12.1998, str. 112.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 9 lutego 1999 r. (Dz.U. C 150 z 28.5.1999, str. 27), wspólne stanowisko Rady z dnia 2 grudnia 1999 r. oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 2000 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 13 kwietnia 2000 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 46 z 17.2.1997, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 1999/52/WE (Dz.U. L 142 z 5.6.1999, str. 26).

▼ B

- (4) Artykuł 4 dyrektywy 94/12/WE ⁽¹⁾ przewiduje wielokierunkowe podejście do aspektów kosztów/efektywności środków zmierzających do redukcji zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy; europejski program „Auto-oil I” zawierał w sobie takie podejście, i podał obiektywną ocenę wszystkich najbardziej korzystnych środków w dziedzinach: technologii samochodowej, jakości paliwa, monitorowania i konserwacji, a także środków nietechnicznych, w celu zmniejszenia emisji spalin w transporcie drogowym.
- (5) W świetle takiego podejścia Parlament Europejski oraz Rada przyjęły dyrektywę 98/70/WE ⁽²⁾ zmierzającą do poprawienia jakości paliwa w celu ustanowienia bardziej restrykcyjnych norm w zakresie emisji spalin, dyrektywę 98/69/WE ⁽³⁾ w sprawie prywatnych pojazdów silnikowych i lekkich pojazdów użytkowych oraz dyrektywę 1999/96/WE ⁽⁴⁾ w sprawie samochodów ciężarowych.
- (6) Niniejsza dyrektywa stanowi część takiego samego podejścia, ale stanie się ona bardziej skuteczna z punktu widzenia ochrony środowiska nie poprzez zaostrzenie norm badań przydatności do ruchu drogowego ustanowionych w dyrektywie 96/96/WE, ale poprzez zorganizowanie kontroli drogowych stanu technicznego w celu zapewnienia stosowania tej dyrektywy przez cały rok.
- (7) Uregulowane coroczne badanie przydatności do ruchu drogowego nie jest faktycznie uznane za wystarczającą gwarancję, że poddane badaniom pojazdy użytkowe znajdują się przez cały rok w stanie przydatności do ruchu drogowego.
- (8) Skuteczne stosowanie poprzez wybrane punkty kontroli drogowej stanu technicznego jest istotnym, efektywnym pod względem kosztów, środkiem kontroli poziomu utrzymania technicznego pojazdów użytkowych na drogach.
- (9) Kontrola drogowa stanu technicznego powinna być wykonywana bez dyskryminowania za względu na narodowość kierowcy, państwo rejestracji, lub państwo dopuszczenia do ruchu pojazdu użytkowego.

⁽¹⁾ Dyrektywa 94/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 marca 1994 r. odnosząca się do środków, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę 70/220/EWG (Dz.U. L 100 z 19.4.1994, str. 42).

⁽²⁾ Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 58).

⁽³⁾ Dyrektywa 98/69/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do środków mających zapobiegać zanieczyszczeniu powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych i zmieniająca dyrektywę Rady 70/220/EWG (Dz.U. L 350 z 28.12.1998, str. 1).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 1999/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem, napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym, stosowanych w pojazdach, oraz zmieniająca dyrektywę Rady 88/77/EWG (Dz.U. L 440 z 16.2.2000, str. 1).

▼ B

- (10) Metoda wyboru kontroli powinna być oparta na podejściu ukierunkowanym, kłaść największy nacisk na określenie pojazdów, które wydają się być najgorzej utrzymane i w ten sposób podnosić skuteczność działania władz oraz zminimalizować koszty i opóźnienia kierowców i podmiotów gospodarczych.
- (11) W przypadku poważnych usterek pojazdu poddanego kontroli, musi istnieć możliwość zwrócenia się do właściwych organów Państwa Członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, lub, w którym pojazd dopuszczono do ruchu, aby podjęły odpowiednie środki i powiadomiły zainteresowane Państwo Członkowskie o wszystkich podjętych środkach.
- (12) Środki niezbędne w celu wykonania niniejszej dyrektywy przyjmuje się zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1992 r. określającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (13) Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności określonymi w art. 5 Traktatu, cele proponowanego działania, mianowicie ustanowienia reżimu kontroli drogowej pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie, nie mogą być wystarczająco zrealizowane przez Państwa Członkowskie i dlatego ze względu na skalę działania, mogą być lepiej osiągnięte przez Wspólnotę; niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. W celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego, celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie, aby pojazdy użytkowe poruszające się po terytoriach Państw Członkowskich Wspólnoty były w większym stopniu zgodne z warunkami technicznymi wprowadzonymi dyrektywą 96/96/WE.
2. Niniejsza dyrektywa ustanawia niektóre warunki kontroli drogowej stanu technicznego pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium Wspólnoty.
3. Bez uszczerbku dla przepisów wspólnotowych, niniejsza dyrektywa nie dotyczy praw Państw Członkowskich do wykonywania kontroli nieobjętych niniejszą dyrektywą, lub do sprawdzania innych aspektów transportu drogowego, w szczególności tych dotyczących pojazdów użytkowych. Z drugiej strony, nic nie może powstrzymać Państwa Członkowskiego, w kontekście kontroli, które nie zostały objęte zakresem niniejszej dyrektywy, od sprawdzania pozycji wymienionych w załączniku I w miejscach innych niż drogi publiczne.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼ B*Artykuł 2*

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „pojazdy użytkowe” oznaczają pojazdy silnikowe i przyczepy określone w kategoriach 1, 2 oraz 3 załącznika I do dyrektywy 96/96/WE;
- b) „kontrola drogowa” oznacza kontrolę o charakterze technicznym, niezapowiedzianą przez władze i dlatego niespodziewaną, pojazdów użytkowych poruszających się po terytoriach Państw Członkowskich, przeprowadzaną na drogach publicznych przez władze, lub pod ich nadzorem;
- c) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza badanie stanu technicznego pojazdu przewidziane w załączniku II do dyrektywy 96/96/WE.

Artykuł 3

1. Każde Państwo Członkowskie wprowadza kontrole drogowe, które pozwolą osiągnąć cele określone w art. 1 w odniesieniu do pojazdów użytkowych objętych niniejszą dyrektywą, zachowując przy tym krajowe ustalenia stosowane do takich pojazdów zgodnie z dyrektywą 96/96/WE.

2. Każda kontrola drogowa przeprowadzana jest bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową kierowcy lub państwo rejestracji, lub państwo dopuszczenia do ruchu pojazdu użytkowego z uwzględnieniem potrzeby zminimalizowania kosztów i opóźnień dotyczących kierowców i podmioty gospodarcze.

Artykuł 4

1. Kontrola drogowa obejmuje jeden, dwa lub wszystkie z następujących aspektów:

- a) wzrokowa ocena, w trakcie postoju, warunków utrzymania technicznego pojazdu użytkowego;
- b) sprawdzenie ostatniego sprawozdania z kontroli drogowej określonego w art. 5 lub dokumentacji stwierdzającej przydatność pojazdu do ruchu drogowego, w szczególności, w przypadku pojazdu zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu w Państwie Członkowskim, dowodu, że pojazd użytkowy został poddany ustawowym badaniom przydatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 96/96/WE;
- c) kontroli nieprawidłowości obejmujących jedną, więcej niż jedną, lub wszystkie pozycje, które należy sprawdzać, wymienione w pkt 10 załącznika I.

2. Kontrola układów hamulcowych i emisji spalin przeprowadzana jest zgodnie z regułami określonymi w załączniku II.

3. Przed przeprowadzeniem kontroli pozycji wymienionych w pkt 10 załącznika I, inspektor bierze pod uwagę ostatnie świadectwo przydatności do ruchu drogowego i/lub ostatnie sprawozdanie z kontroli drogowej, które może przedstawić kierowca.

▼B

Inspektor może także wziąć pod uwagę jakiegokolwiek inne świadectwo bezpieczeństwa wydane przez uprawniony organ, przedstawione przez kierowcę, gdy sytuacja tego wymaga.

W przypadku gdy świadectwa i/lub sprawozdanie dowodzą, że kontrola jednej z pozycji wymienionych w pkt 10 załącznika I została przeprowadzona w okresie poprzednich trzech miesięcy, pozycji tej nie poddaje się ponownemu sprawdzaniu z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to w szczególności uzasadnione na podstawie oczywistej usterki i/lub nieprawidłowości.

Artykuł 5

1. Sprawozdanie z kontroli drogowej dotyczące kontroli określonej w art. 4 ust. 1 lit. c) sporządza organ lub inspektor, który przeprowadzał tę kontrolę. Wzór sprawozdania przedstawiony jest w załączniku I, którego pkt 10 zawiera wykaz kontrolny. Organ lub inspektor musi zakreślić odpowiednie rubryki. Sprawozdanie musi być przekazane kierowcy pojazdu użytkowego.

2. Jeżeli organ lub inspektor uznaje, że usterki w utrzymaniu pojazdu użytkowego mogą stanowić ryzyko dla bezpieczeństwa, które — w odniesieniu w szczególności do hamulców — wymaga dodatkowego sprawdzenia, pojazd użytkowy może być poddany dokładniejszym badaniom w pobliskim ośrodku badawczym wyznaczonym przez Państwo Członkowskie zgodnie z art. 2 dyrektywy 96/96/WE.

W przypadku gdy okazuje się, że pojazd użytkowy stanowi poważne zagrożenie dla jego pasażerów lub innych użytkowników dróg, albo w trakcie kontroli drogowej określonej w art. 4 ust. 1, albo podczas dokładniejszych badań określonych w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, użytkowanie tego pojazdu może być zakazane, do czasu usunięcia ujawnionych niebezpiecznych usterek.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie, co dwa lata, przed dniem 31 marca, przekazują Komisji zebrane dane, odnoszące się do poprzednich dwóch lat, dotyczące liczby pojazdów użytkowych sklasyfikowanych według kategorii zgodnie z pkt 6 załącznika I oraz według państwa rejestracji, jak również sprawdzone pozycje i odnotowane defekty na podstawie pkt 10 załącznika I.

Pierwsze przedstawione dane będą dotyczyły okresu dwóch lat rozpoczynających się od dnia 1 stycznia 2003 r.

Komisja przesyła tę informację Parlamentowi Europejskiemu.

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie pomagają sobie wzajemnie w stosowaniu niniejszej dyrektywy. W szczególności, przekazują sobie wzajemnie szczegóły dotyczące urzędu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za przeprowadzanie kontroli oraz nazwiska osób, z którymi należy się kontaktować.

▼B

2. Poważne usterki w pojazdach użytkowych należących do nierezydentów, w szczególności te, które skutkują zakazem eksploatacji pojazdu, zgłaszane są do właściwych organów Państwa Członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany albo został dopuszczony do ruchu na podstawie egzemplarza sprawozdania przedstawionego w załączniku I, bez uszczerbku dla możliwości ścigania zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem Państwa Członkowskiego, w którym usterka została odnotowana.

Bez uszczerbku dla art. 5, właściwe organy Państwa Członkowskiego, w którym poważna usterka została ujawniona w pojeździe użytkowym należącym do nierezydenta, mogą zwrócić się do właściwych organów Państwa Członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany lub został dopuszczony do ruchu, aby zostały podjęte odpowiednie środki w stosunku do naruszającego prawo, na przykład przedstawiając pojazd do dalszej kontroli stanu technicznego.

Właściwe organy, do których zostało skierowane takie żądanie, powiadamiają właściwe organy Państwa Członkowskiego, w którym usterki pojazdu użytkowego zostały ujawnione o wszystkich środkach podjętych w stosunku do naruszającego prawo.

Artykuł 8

Wszystkie zmiany, które są niezbędne do dostosowania załącznika I lub norm technicznych określonych w załączniku II do postępu technicznego, przyjmuje się zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 9 ust. 2.

Zmiany te nie mogą jednak spowodować rozszerzenia zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 9

1. Komisja wspomagana jest przez Komitet ds. Dostosowania do Postępu Technicznego, ustanowiony zgodnie z art. 8 dyrektywy 96/96/WE, zwany dalej „Komitetem”.

2. W przypadku gdy następuje odniesienie do niniejszego ustępu, stosowane są art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE zgodnie z przepisami jej art. 8.

Okres określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustanawia się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 10

Państwa Członkowskie opracowują uzgodnienia dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku gdy kierowca lub podmiot gospodarczy nie stosuje się do wymogów technicznych zweryfikowanych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby kary te zostały wykonane. Przewidziane kary są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

▼B*Artykuł 11*

W terminie roku po otrzymaniu od Państw Członkowskich danych określonych w art. 6, Komisja przedstawia Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy łącznie z podsumowaniem osiągniętych wyników.

Pierwsze sprawozdanie obejmuje dwuletni okres rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2003 r.

Artykuł 12

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 10 sierpnia 2002 r. i niezwłocznie powiadamią o tym Komisję.

2. 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.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 13

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 14

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼ M2

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)
 - b) N3^(a) (ponad 12 ton)
 - c) O3^(a) (3,5–10 ton)
 - d) O4^(a) (ponad 10 ton)
 - e) M2^(a) (> 9 miejsc^(b) do 5 ton)
 - f) M3^(a) (> 9 miejsc^(b) ponad 5 ton)
 - g) Inna kategoria pojazdu (art. 1 ust. 3)
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)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) układ hamulcowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) układ kierowniczy ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) widoczność ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) osie koła, opony, zawieszenie ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) inne wyposażenie, w tym tachograf ^(f) i ogranicznik prędkości	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

▼ M2

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.

▼ M2

(na odwrócie)

0. IDENTYFIKACJA POJAZDU	1.4. Sprawność i skuteczność stojowego układu hamulcowego	4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd
0.1. Tablice rejestracyjne	1.4.1. Sprawność	4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgielne	6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego
0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu/numer podwozia/numer seryjny	1.4.2. Skuteczność	4.5.1. Stan i działanie	6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczane do ciągnięcia
1. UKŁAD HAMULCOWY	1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	4.5.2. Ustawienie	6.1.7. Przeniesienie napędu
1.1. Stan techniczny i działanie	1.6. Układ przeciwblokujący	4.5.3. Przelącniki	6.1.8. Mocowanie silnika
1.1.1. Sworzeń pedału hamulca nożnego	2. UKŁAD KIEROWNICZY	4.5.4. Zgodność z wymogami	6.1.9. Praca silnika
1.1.2. Stan pedału hamulcowego i skok elementu uruchamiającego hamulce	2.1. Stan techniczny	4.6. Światła cofania	6.2. Kabina i nadwozie
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	4.6.1. Stan i działanie	6.2.1. Stan ogólny
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	2.1.2. Mocowanie osłony przekładni kierowniczej	4.6.2. Przelącniki	6.2.2. Mocowania
1.1.5. Zawór sterujący hamulca stojowego	2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	4.6.3. Zgodność z wymogami	6.2.3. Drzwi i zamki
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec stojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca stojowego	2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną	6.2.4. Podłoga
1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	4.7.1. Stan i działanie	6.2.5. Siedzenie kierowcy
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	2.2. Kierownica i kolumna kierownicza	4.7.2. Zgodność z wymogami	6.2.6. Pozostałe siedzenia
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	2.2.1. Stan kierownicy	4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe	6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	2.2.2. Kolumna kierownicy	4.8.1. Stan	6.2.8. Stopnie kabiny
1.1.11. Szttywne przewody hamulcowe	2.2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	4.8.2. Zgodność z wymogami	6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	2.3. Ustawienie kół	4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia	6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	2.4. Ustawienie kół	4.9.1. Stan i działanie	7. INNE WYPOSAŻENIE
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	4.9.2. Zgodność z wymogami	7.1. Pasy bezpieczeństwa/zapięcia
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	3. WIDOCZNOŚĆ	4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągniętym a przyczepą lub naczepą	7.1.1. Pewność mocowania
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	3.1. Pole widzenia	4.11. Złącza i przewody elektryczne	7.1.2. Stan ogólny
1.1.17. Korektor siły hamowania	3.2. Stan szyb	4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	7.1.3. Ograniczniki obciążenia pasów bezpieczeństwa
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	3.3. Lusterka wsteczne	4.13. Akumulator	7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	3.4. Wycieraczki przedniej szyby	5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE	7.1.5. Poduszki powietrzne
1.1.20. Automatemyczne działanie hamulców przyczepy	3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	5.1. Osie	7.1.6. System poduszki powietrznej SRS
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	3.6. Instalacja odmgławiająca	5.1.1. Osie	7.2. Gaśnica
1.1.22. Połączenia testowe	4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE, WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE	5.1.2. Zwrotnice	7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego	4.1. Światła drogowe i mijania	5.1.3. Łożyska kół	7.4. Trójkąt ostrzegawczy
1.2.1. Sprawność	4.1.1. Stan i działanie	5.2. Koła i opony	7.5. Apteczka pierwszej pomocy
1.2.2. Skuteczność	4.1.2. Ustawienie	5.2.1. Piasta koła	7.6. Klipy zabezpieczające koła
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego	4.1.3. Przelącniki	5.2.2. Koła	7.7. Sygnał dźwiękowy
1.3.1. Sprawność	4.1.4. Zgodność z wymogami	5.2.3. Opony	7.8. Prędkościomierz
1.3.2. Skuteczność	4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł	5.3. Zawieszenie	7.9. Tachograf
	4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania	5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory	7.10. Ogranicznik prędkości
	4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i górne	5.3.2. Amortyzatory	7.11. Licznik przebiegu
	4.2.1. Stan i działanie	5.3.3. Rury oporowe, drążki reakcyjne, wahacze trójkątne, wahacze poprzeczne	7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC)
	4.2.2. Przelącniki	5.3.4. Sworznie wahaczy	8. UCIĄŻLIWOŚĆ
	4.2.3. Zgodność z wymogami	5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	8.1. Układ tłumienia hałasu
	4.3. Światła stopu	6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZY-MOCOWANE DO PODWOZIA	8.2. Emisja spalin
	4.3.1. Stan i działanie	6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane	8.2.1. Emisja spalin z silników benzynowych
	4.3.2. Przelącniki	6.1.1. Stan ogólny	8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
	4.3.3. Zgodność z wymogami	6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych
	4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne	6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym ogrzewanie zbiornika i przewodów)	8.2.2. Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)
	4.4.1. Stan i działanie		8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
	4.4.2. Przelącniki		8.2.2.2. Zadymienienie spalin
	4.4.3. Zgodność z wymogami		8.3. Tłumienie zakłóceń elektromagnetycznych
			8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska
			8.4.1. Widoczny dym
			8.4.2. Wycieki płynów

▼ **M2****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 wspomaganie 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 wspomaganie 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 (*). c) Zawór wieloobwodowy zabezpieczający lub zawór upustowy nie działa.

▼ M2

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

▼ M2

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola wzrokowa elementów podczas pracy układu hamulcowego.	<ul style="list-style-type: none"> a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub nie działa. b) Uszkodzenie pompy hamulcowej lub wyciek. 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.	<ul style="list-style-type: none"> 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.	<ul style="list-style-type: none"> 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 pęcznieją pod ciśnieniem. e) Porowatość.
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola wzrokowa	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Linka uszkodzona lub splątana. b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu. c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia. d) Uszkodzenie koryta linki.

▼ M2

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
		<ul style="list-style-type: none"> 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.	<ul style="list-style-type: none"> a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. b) Wyciek z urządzenia uruchamiającego. c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego. d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego. 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.	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.

▼ M2

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
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). 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.

▼ M2

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
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.

8. UCIAŻLIWOŚĆ

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 ^(a) . 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 ^(a) , 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 ^(a) ; 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 ^(a) .

▼ M2

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
		<p>c) Sonda lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta.</p> <p>d) Odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię.</p> <p>e) Pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności.</p>

8.2.2 Emisja spalin z silników wysokoprężnych (Diesla)

8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin	Kontrola wzrokowa	<p>a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia kontrolnego emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia.</p> <p>b) Wycieki mogące mieć znaczący wpływ na pomiary emisji spalin.</p>
8.2.2.2. Zadymienie spalin (P)	<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.</p> <p>b) Wstępne przygotowanie pojazdu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym. 2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego: <ol style="list-style-type: none"> (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 $80\text{ }^{\circ}\text{C}$ 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. 	<p>a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ^(a):</p> <p>poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta;</p> <p>b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi ^(a) nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dla silników wolnossących: $2,5\text{ m}^{-1}$, — dla silników turbodoładowanych: $3,0\text{ m}^{-1}$, <p>lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach ^(a) lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach ^(a),</p> <ul style="list-style-type: none"> — $1,5\text{ m}^{-1}$ ⁽⁶⁾ <p>c) Pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności.</p>

▼ M2

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
	<p>(ii) układ wydechowy należy przedmuchać przez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów silnika bez obciążenia lub za pomocą innej równoważnej metody.</p> <p>c) Procedura badania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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 oczekiwanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia. 2. 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. 3. Podczas każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości 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. 	

▼ M2

Pozycja	Metoda	Nieprawidłowości
	<p>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.</p> <p>Dopuszcza się pomiar za pomocą urządzenia do zdalnego pomiaru, potwierdzony za pomocą standardowych metod badawczych.</p>	

(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 (^a), 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 (^a), 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:

(^a) „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.