ZALECENIE KOMISJI

z dnia 5 lipca 2010 r.

w sprawie oceny ryzyka związanego z usterkami stwierdzonymi podczas kontroli drogowych (pojazdów użytkowych) zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

(2010/379/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W interesie bezpieczeństwa drogowego, ochrony środowiska naturalnego i uczciwej konkurencji istotne jest zapewnienie właściwej konserwacji i kontroli eksploatowanych pojazdów użytkowych, aby były sprawne podczas poruszania się na terytorium Unii Europejskiej.

(2) W uzupełnieniu norm i metod, o których mowa w dyrektywie 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], większa harmonizacja systemu i uniknięcie nierównego traktowania podczas kontroli drogowych wymaga wprowadzenia wytycznych dotyczących oceny usterek wymienionych w załączniku II do tej dyrektywy.

(3) W zależności od stopnia stwarzanego zagrożenia należy wprowadzić trzy kategorie usterek.

(4) Do każdej kategorii usterek dołącza się opis skutków dla eksploatacji pojazdu, w którym je stwierdzono,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

Państwa członkowskie przeprowadzają ocenę usterek stwierdzonych w trakcie drogowej kontroli przydatności pojazdu do ruchu zgodnie z wytycznymi podanymi w załączniku do niniejszego zalecenia.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 lipca 2010 r.

W imieniu Komisji
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

[1] Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Wytyczne dotyczące oceny usterek i wad

W ramach wykonywania dyrektywy 2000/30/WE opracowano niniejszy dokument zawierający wytyczne, których stosowanie zaleca się państwom członkowskim w celu oceny usterek (zarówno usterek technicznych, jak i innych nieprawidłowości) stwierdzonych podczas kontroli drogowych pojazdów.

Usterki dzieli się na następujące kategorie:

DROBNE USTERKI (MiD)

POWAŻNE USTERKI (MaD)

NIEBEZPIECZNE USTERKI (DD)

Każdą kategorię usterek należy określić w odniesieniu do stanu technicznego pojazdu w następujący sposób:

DROBNE USTERKI

Usterki techniczne, które nie mają istotnego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu, oraz inne nieznaczne nieprawidłowości. Pojazd nie wymaga ponownego badania, gdyż można zasadnie oczekiwać niezwłocznej naprawy stwierdzonych usterek.

POWAŻNE USTERKI

Usterki, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub innych użytkowników drogi, oraz inne znaczące nieprawidłowości. Pojazd wymaga naprawy w możliwie najkrótszym terminie, a jego dalsza eksploatacja może podlegać ograniczeniom i zależeć od spełnienia warunków, np. od poddania pojazdu kolejnej kontroli przydatności do ruchu.

NIEBEZPIECZNE USTERKI

Usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dalsza eksploatacja pojazdu na drodze jest zabroniona, chociaż w niektórych przypadkach można wydać zezwolenie na kierowanie pojazdem przy zachowaniu określonych warunków bezpośrednio na wyznaczone miejsce, np. w celu naprawy lub zajęcia pojazdu.

Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, klasyfikuje się w zależności od najbardziej poważnej usterki. Pojazd, w którym stwierdzono liczne usterki zaliczane do tej samej kategorii, klasyfikuje się w wyższej kategorii, jeżeli ich łączny efekt zwiększa zagrożenie stwarzane przez ten pojazd.

W przypadku stwierdzenia usterek, które można zaliczyć do więcej niż jednej kategorii, za ich klasyfikację odpowiada inspektor przeprowadzający badanie; wybrana kategoria zależy od stopnia zagrożenia określonego w przepisach krajowych.

W ocenie usterki uwzględnia się wymogi odnoszące się do homologacji typu, jakie obowiązywały w czasie pierwszej rejestracji pojazdu lub użycia go po raz pierwszy. Tym niemniej niektóre podzespoły będą podlegały wymogom dotyczącym doposażenia pojazdu.

Wymogi dotyczące oceny

W rubryce „Wady" wymieniono usterki techniczne lub inne nieprawidłowości.

Podzespół		Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
			MiD	(MaD)	DD
1. **UKŁAD HAMULCOWY**					
1.1.	Stan techniczny i działanie				
1.1.1.	Pedał hamulca roboczego/ sworzeń dźwigni ręcznej	a) Zbyt ciasny sworzeń.		X	
		b) Nadmierne zużycie lub luz.		X	
1.1.2.	Stan techniczny pedału/dźwigni ręcznej i skok urządzenia uruchamiające-go hamulce	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy.		X	

Podzespół		Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
			MiD	(MaD)	DD
		b) Pedał hamulca nie zwalnia się prawidłowo.	X	X	
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka poluzowana lub wytarta do gładkości.	X		
1.1.3.	Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej dwukrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za małą wartość).		X	X
		b) Niezgodny z wymogami czas narastania ciśnienia lub podciśnienia do bezpiecznej wartości roboczej ([a]).		X	
		c) Nie działa wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór bezpieczeństwa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.		X	
		e) Uszkodzenie zewnętrzne, które może mieć wpływ na działanie układu hamulcowego.		X	X
1.1.4.	Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy	Nieprawidłowe działanie albo usterka manometru lub wskaźnika.	X	X	
1.1.5.	Zawór sterujący hamulca postojowego	a) Pęknięcie, uszkodzenie lub nadmierne zużycie zaworu sterującego.		X	
		b) Sterowanie niepewne lub niepewne działanie zaworu sterującego.		X	
		c) Luźne połączenie lub nieszczelność układu.		X	
		d) Niezadowalające działanie.		X	
1.1.6.	Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje.		X	
		b) Nadmierne zużycie na osi dźwigni lub mechanizmie zapadkowym.	X	X	
		c) Nadmierny ruch dźwigni świadczący o niewłaściwej regulacji.		X	
		d) Brak, uszkodzenie lub niesprawność urządzenia uruchamiającego hamulce.		X	
		e) Nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy sygnalizuje awarię.		X	
1.1.7.	Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)	a) Uszkodzenie zaworu lub nadmierny wypływ powietrza.		X	X
		b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki.	X		
		c) Niepewne lub niewłaściwe zamocowanie zaworu.		X	
		d) Ubytek lub wypływ płynu hamulcowego.		X	X

Podzespół		Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
			MiD	(MaD)	DD
1.1.8.	Połączenie z hamulcami przyczepy (elektrycznymi i pneumatycznymi)	a) Uszkodzona osłona lub szybkozłącze.	X	X	
		b) Osłona lub zawór niezabezpieczone lub niewłaściwie zamocowane.	X	X	
		c) Nadmierny wypływ powietrza.		X	X
		d) Nieprawidłowe działanie.		X	X
1.1.9.	Zbiornik sprężonego powietrza	a) Uszkodzenie lub korozja zbiornika, wyciek ze zbiornika.	X	X	
		b) Niewłaściwe działanie urządzenia osuszającego.	X	X	
		c) Niebezpieczne lub niepewne zamocowanie zbiornika.		X	
1.1.10.	Jednostki układu hamulcowego, główny cylinder (systemy hydrauliczne)	a) Uszkodzenie lub niewłaściwe działanie jednostki układu.		X	
		b) Uszkodzenie głównego cylindra lub wyciek z niego.		X	X
		c) Niezabezpieczenie głównego cylindra.		X	X
		d) Niewłaściwy poziom płynu hamulcowego.	X	X	
		e) Brak nasadki zbiornika głównego cylindra.	X		
		f) Świecąca lub uszkodzona lampa ostrzegająca o poziomie płynu hamulcowego.	X		
		g) Niewłaściwe działanie urządzenia ostrzegającego o poziomie płynu hamulcowego.	X		
1.1.11.	Sztywne przewody hamulcowe	a) Bezpośrednie ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia.		X	X
		b) Wycieki z przewodów lub połączeń.		X	X
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane.		X	X
		d) Przewody przemieszczone.	X	X	
1.1.12.	Elastyczne przewody hamulcowe	a) Bezpośrednie ryzyko uszkodzenia lub pęknięcia.		X	X
		b) Przewody uszkodzone, przecierające się, poskręcane lub zbyt krótkie.	X	X	
		c) Wycieki z przewodów lub łączników.		X	X
		d) Przewody pęczniejące pod wpływem ciśnienia.		X	X
		e) Przewody porowate.		X	
1.1.13.	Okładziny hamulcowe i płytki cierne	a) Nadmierne zużycie okładziny lub płytki ciernej.		X	X
		b) Zanieczyszczenie okładziny lub płytki ciernej (olej, smar itd.).		X	X
		c) Brak okładziny lub płytki ciernej.			X

Podzespół	Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
		MiD	(MaD)	DD
1.1.14. Bębny, tarcze hamulcowe	a) Bęben lub tarcza nadmiernie zużyte, porysowane, popękane, niezabezpieczone lub połamane.		X	X
	b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itd.).		X	X
	c) Brak bębna lub tarczy.			X
	d) Niepewne zabezpieczenie osłon.		X	
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni	a) Linki zniszczone lub splątane.		X	X
	b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu.		X	X
	c) Niezabezpieczone połączenie linek lub drążków.		X	
	d) Uszkodzenie pancerza linki.		X	
	e) Ograniczenia w swobodnym ruchu elementów układu hamulcowego.		X	
	f) Nietypowy ruch dźwigni lub połączeń świadczący o niewłaściwej regulacji lub nadmiernym zużyciu.		X	
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (zawierające hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	a) Pęknięcie lub zniszczenie urządzenia.		X	X
	b) Wyciek z urządzenia.		X	X
	c) Niezabezpieczone lub nieprawidłowe zamocowanie urządzenia.		X	X
	d) Urządzenie nadmierne skorodowane.		X	X
	e) Zbyt mały lub nadmierny skok tłoka lub mechanizmu przeponowego.		X	X
	f) Brak pokrywy zabezpieczającej przed kurzem lub jej nadmierne zniszczenie.	X	X	
1.1.17. Korektor siły hamowania	a) Uszkodzenie mechanizmu dźwigni.		X	
	b) Nieprawidłowa regulacja mechanizmu dźwigni.		X	
	c) Zatarcie lub brak działania zaworu.		X	X
	d) Brak zaworu.			X
	e) Brak tabliczki znamionowej.	X		
	f) Dane nieczytelne lub niezgodne z wymogami [a].	X		
1.1.18. Urządzenia nastawcze i wskaźniki luzu	a) Uszkodzenie, zatarcie lub nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub niewłaściwa regulacja urządzenia.		X	
	b) Wadliwe urządzenie.		X	

Podzespół	Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
		MiD	(MaD)	DD
	c) Nieprawidłowa instalacja lub wymiana.		X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (gdy jest zainstalowany lub wymagany)	a) Niezabezpieczone połączenia lub mocowania.	X	X	
	b) Wyraźnie wadliwe działanie lub brak systemu.		X	
1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy	Hamulec przyczepy nie hamuje automatycznie po odłączeniu.			X
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	a) Uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierne skorodowanie innych urządzeń układu hamulcowego (np. pompy płynu przeciw zamarzaniu, osuszacza powietrza itd.), które mają niekorzystny wpływ na jego działanie.		X	X
	b) Wypływ powietrza lub płynu przeciw zamarzaniu.	X	X	
	c) Brak zabezpieczenia lub niewłaściwe zamocowanie któregokolwiek elementu.		X	
	d) Niewłaściwa naprawa lub modyfikacja któregokolwiek elementu ([1]).		X	X
1.1.22. Połączenia dla badania (gdy są zainstalowane lub wymagane)	a) Brak.		X	
	b) Uszkodzone, niezdatne do użytku lub nieszczelne.	X	X	
1.2. Sprawność i skuteczność hamulca roboczego				
1.2.1. Sprawność **(E)** ([b])	a) Zbyt mała siła hamowania lub jej brak na co najmniej jednym kole.		X	X
	b) Uzyskana wartość siły hamowania na którymkolwiek kole jest mniejsza niż 70 % największej uzyskanej siły hamowania na innym kole tej samej osi. W przypadku testowania na drodze występują nadmierne odchylenia od kierunku jazdy.		X	X
	c) Nierównomierna, skokowa zmiana siły hamowania (zakleszczanie).		X	
	d) Nieprawidłowy opóźniony czas uruchomienia hamulców na którymkolwiek z kół.		X	
	e) Nadmierne wahania siły hamowania podczas każdego pełnego obrotu kół.		X	
1.2.2. Skuteczność **(E)** ([b])	Nie są zapewnione następujące wartości minimalne: Kategoria N1: 45 % Kategoria M1, M2 i M3: 50 % ([2]) Kategoria N2 i N3: 43 % ([3]) Kategoria O2,O3 i O4: 40 % ([4])		X	X

Podzespół		Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
			MiD	(MaD)	DD
1.3.	Sprawność i skuteczność awaryjnego układu hamulcowego (jeśli występuje jako oddzielny układ)				
1.3.1.	Sprawność **(E)** [b]	a) Zbyt mała siła hamująca lub jej brak na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Uzyskana wartość siły hamowania na którymkolwiek kole jest mniejsza niż 70 % największej uzyskanej siły hamowania na innym kole tej samej osi. W przypadku testowania na drodze występują nadmierne odchylenia od kierunku jazdy.		X	X
		c) Nierównomierna, skokowa zmiana siły hamowania (zakleszczanie).		X	X
1.3.2.	Skuteczność	Wartość siły hamowania poniżej 50 % [5] pracy układów hamulcowych określonej w pkt 1.2.2 w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej lub, w przypadku naczep, do sumy dopuszczalnego nacisku na osie (z wyjątkiem L1e i L3e).		X	X
1.4.	Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego				
1.4.1.	Sprawność **(E)** [b]	Hamulec nie działa z jednej strony lub, w przypadku testowania na drodze, występują nadmierne odchylenia od kierunku jazdy.		X	X
1.4.2.	Skuteczność **(E)** [b]	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 wartość jest większa.		X	X
1.5.	Sprawność układu hamowania długotrwałego	a) Nierównomierne zmiany skuteczności hamowania (nie ma zastosowania do układu hamulca silnikowego).		X	
		b) Układ nie działa.		X	
1.6.	System zapobiegający blokowaniu się kół podczas hamowania (ABS)	a) Nieprawidłowe działanie urządzenia ostrzegawczego.		X	
		b) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje nieprawidłowe działanie układu.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości kątowej kół.		X	
		d) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		e) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
1.7.	Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	a) Nieprawidłowe działanie urządzenia ostrzegawczego.		X	
		b) Urządzenie ostrzegawcze wskazuje nieprawidłowe działanie układu.		X	

Podzespół	Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
		MiD	(MaD)	DD
	8. **UCIĄŻLIWOŚĆ**			
8.1. Hałas				
8.1.1. Układ tłumienia hałasu	a) Poziom hałasu przekracza dopuszczalne wartości określone w wymogach ([a]).		X	
	b) Brak, obluzowanie, możliwość odpadnięcia, uszkodzenie, nieprawidłowe zamontowanie lub modyfikacja któregokolwiek elementu układu tłumienia hałasu, które mają wyraźnie niekorzystny wpływ na poziom hałasu.		X	X
8.2. Emisja spalin				
8.2.1. Emisja z silników napędzanych benzyną				
8.2.1.1. Urządzenia regulacyjne emisji spalin	a) Brak urządzenia regulacyjnego emisji spalin dostarczonego przez producenta, urządzenie zmodyfikowane lub wyraźnie wadliwe.	X	X	
	b) Nieszczelności, które mają wpływ na wyniki pomiarów emisji.		X	
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych **(E)** ([b])	a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom określony przez producenta. lub		X	
	b) Gdy dane na ten temat nie są dostępne, emisja CO przekracza: (i) w pojazdach, w których emisja spalin nie jest regulowana przez zaawansowany system kontroli: — 4,5 %, lub — 3,5 %, zgodnie z określoną w wymogach datą pierwszej rejestracji lub użycia po raz pierwszy ([a]); (ii) w pojazdach, w których emisja spalin jest regulowana przez zaawansowany system kontroli: — podczas biegu jałowego silnika: 0,5 %, — przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego silnika: 0,3 %, lub — podczas biegu jałowego silnika: 0,3 % ([6]) — przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego silnika: 0,2 %, zgodnie z określoną w wymogach datą pierwszej rejestracji lub użycia po raz pierwszy ([a]).		X	
	c) Lambda wykracza poza zakres 1 ± 0,03 lub nie jest zgodna ze specyfikacjami producenta.		X	
	d) Odczyt pokładowego systemu diagnostycznego wskazuje poważną awarię.		X	
	e) Wyniki pomiarów teledetekcyjnych świadczą o istotnej nieprawidłowości.		X	

Podzespół	Wady	Wytyczne dotyczące oceny usterki		
		MiD	(MaD)	DD
8.2.2. Emisja spalin w silnikach o zapłonie samoczynnym (Diesla)				
8.2.2.1. Urządzenia regulacyjne emisji spalin	a) Brak urządzenia regulacyjnego emisji spalin dostarczonego przez producenta lub urządzenie jest wyraźnie wadliwe.	X	X	
	b) Nieszczelności, które mają wpływ na wyniki pomiarów emisji.		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin **(E)** [b] Wymóg nie dotyczy pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub użytych przed dniem 1 stycznia 1980 r.	a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub wprowadzonych do eksploatacji po dacie określonej w wymogach [a], zadymienie przekracza poziom podany na umieszczonej na pojeździe tabliczce producenta.		X	
	b) Gdy dane na ten temat nie są dostępne lub stosowanie wartości referencyjnych nie jest dozwolone w wymogach [a], w wolnossących silnikach wysokoprężnych: 2,5 m^{-1}, w turbodoładowanych silnikach wysokoprężnych: 3,0 m^{-1}, lub w pojazdach określonych w wymogach [a], po raz pierwszy zarejestrowanych lub użytych po dacie określonej w wymogach [a], 1.5 m^{-1} [7].		X	
	c) Wyniki pomiarów teledetekcyjnych świadczą o istotnej nieprawidłowości.		X	
8.4. Inne podzespoły istotne dla środowiska				
8.4.1. Wycieki płynów	Każdy nadmierny wyciek płynu, który może mieć szkodliwy wpływ na środowisko lub zagrażać bezpieczeństwu innych użytkowników drogi.		X	X

[1] Niewłaściwa naprawa lub modyfikacja oznacza naprawę lub modyfikację, która ma niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu w ruchu drogowym lub na środowisko.
[2] 48 % w przypadku pojazdów niewyposażonych w ABS lub z homologacją typu udzieloną przed dniem 1 października 1991 r.
[3] 45 % w przypadku pojazdów zarejestrowanych po 1988 r. lub począwszy od daty określonej w wymogach, zależnie od tego, która z nich jest późniejsza.
[4] 43 % w przypadku naczep i przyczep z wózkiem skrętnym zarejestrowanych po 1988 r. lub począwszy od daty określonej w wymogach, zależnie od tego, która z nich jest późniejsza.
[5] 2,2 m/s^2 w przypadku pojazdów kategorii N_1, N_2 i N_3.
[6] Homologacja typu przyznana zgodnie z dopuszczalnymi wartościami podanymi w rzędzie A lub B sekcji 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy Rady 70/220/EWG (Dz.U. L 76 z 6.4.1970, s. 1), lub gdy pierwsza rejestracja lub pierwsze użycie miały miejsce po dniu 1 lipca 2002 r.
[7] Homologacja typu przyznana zgodnie z dopuszczalnymi wartościami podanymi w rzędzie B sekcja 5.3.1.4 załącznika I do dyrektywy 70/220/EWG; w rzędzie B1, B2 lub C sekcja 6.2.1 załącznika I do dyrektywy Rady 88/77/EWG (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33), lub gdy pierwsza rejestracja lub pierwsze użycie miały miejsce po dniu 1 lipca 2008 r.

Uwagi:
[a] „Wymogi" są określone przez wymogi homologacji typu obowiązujące w dniu jej przyznania, pierwszej rejestracji lub użycia pojazdu po raz pierwszy, jak również przez obowiązek doposażenia lub przepisy krajowe w kraju rejestracji pojazdu.
[b] (E) Badanie tego podzespołu wymaga specjalistycznego wyposażenia.