

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2014/45/EU**ze dne 3. dubna 2014****o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci Výboru regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ Komise stanoví cíl „vize nula“, v rámci něhož by Unie měla do roku 2050 snížit počet smrtelných nehod v silniční dopravě téměř na nulu. Má-li být tohoto cíle dosaženo, musí technologie vozidel významným dílem přispět ke zlepšení bezpečnosti silniční dopravy.
- (2) Komise ve svém sdělení nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ navrhla snížit celkový počet smrtelných nehod v Unii od roku 2010 do roku 2020 znovu o polovinu. K dosažení tohoto cíle Komise vytyčila sedm strategických cílů a stanovila opatření pro bezpečnější vozidla, strategii pro snížení počtu zranění a opatření ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zejména motocyklistů.
- (3) Technické prohlídky jsou součástí komplexnějšího systému, který má zajistit, aby vozidla byla při používání udržována v bezpečném stavu, přijatelném z hlediska ochrany životního prostředí. Tento systém by měl zahrnovat pravidelné technické prohlídky vozidel a silniční technické kontroly u vozidel používaných v komerční silniční dopravě, jakož i stanovení postupu registrace vozidel, aby bylo možné pozastavit povolení k provozu vozidla na pozemních komunikacích, pokud vozidlo představuje bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu. Pravidelné prohlídky by měly být hlavním nástrojem pro zajištění technické způsobilosti vozidel. Silniční kontroly užitkových vozidel by měly pouze doplňovat pravidelné prohlídky.
- (4) Členskými státy by mělo být umožněno stanovit přísnější normy prohlídek, než požaduje tato směrnice.
- (5) Prosazování opatření k zajištění technické způsobilosti může zahrnovat informační kampaně zaměřené na vlastníka vozidel, jejichž cílem je, aby si vlastníci vozidel vytvořili vhodné postupy a návyky, pokud jde o základní kontrolu svého vozidla.
- (6) Vozidla s nesprávně fungujícími technickými systémy mají dopad na bezpečnost silničního provozu a mohou přispět k silničním nehodám, při nichž dochází ke zranění nebo úmrtí osob. Tento dopad by mohl být omezen, pokud by byl systém technických prohlídek odpovídajícím způsobem zlepšen. Včasně odhalení nedostatků v technické způsobilosti motorových vozidel by přispělo k jejich odstranění, a tím k předcházení dopravním nehodám.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 44, 15.2.2013, s. 128.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. března 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 24. března 2014.

- (7) Vozidla s nesprávně fungujícími řízenými systémy emisí mají větší dopad na životní prostředí než řádně udržovaná vozidla. Z toho důvodu by režim pravidelných technických prohlídek snížením průměrných emisí vozidel přispěl ke zlepšení životního prostředí.
- (8) Členské státy by měly zvážit vhodná opatření k zamezení nenáležité manipulaci se systémy a konstrukčními částmi vozidel nebo jejich neoprávněným úpravám, které by mohly mít negativní vliv na požadované vlastnosti vozidla z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí, a to zejména prostřednictvím pravidelných technických prohlídek a pomocí účinných, přiměřených, odrazujících a nediskriminačních sankcí.
- (9) V uplynulých dvou desetiletích se neustále zpříšňovaly požadavky na emise z vozidel pro účely schvalování typu. Kvalita ovzduší se však nezlepšila v tom rozsahu, v jakém bylo předpovídáno s ohledem na zpřísnění emisních norem pro vozidla, zejména pokud jde o oxidy dusíku (NOx) a jemné částice. Měly by být podrobně prozkoumány možnosti zdokonalení zkušebních cyklů tak, aby odpovídaly podmínkám v silničním provozu, za účelem vypracování budoucích řešení, včetně zavedení zkušebních metod pro měření úrovní NOx a limitních hodnot pro emise NOx.
- (10) Pro vozidla splňující emisní třídy Euro 6 a Euro VI se palubní diagnostické systémy („systémy OBD“) stávají při posuzování emisí účinnějším, což odůvodňuje jejich použití jako rovnocenných standardním zkouškám emisí pro účely technických prohlídek. Mají-li členské státy umožnit využívání systémů OBD při technických prohlídkách vozidel až do emisních tříd Euro 5 a Euro V, měly by mít možnost tuto zkušební metodu pro taková vozidla v souladu s doporučeními výrobce a dalšími požadavky povolit, pokud byla nezávisle ověřena – s případným zohledněním příslušných právních předpisů o schvalování typu – její rovnocennost.
- (11) V Unii byla přijata řada technických norem a požadavků vztahujících se k bezpečnosti vozidel. Pomocí systému pravidelných technických prohlídek je nezbytné zajistit, aby vozidla nadále splňovala bezpečnostní normy. Tento systém by se měl vztahovat na některé kategorie vozidel, jak jsou vymezeny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ⁽¹⁾, 2003/37/ES ⁽²⁾ a 2007/46/ES ⁽³⁾.
- (12) Nákladní automobily jsou v místní dopravě a pro účely komerční silniční nákladní přepravy stále více nahrazovány kolovými traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h. Jejich rizikový potenciál je srovnatelný s rizikovým potenciálem nákladních automobilů, a proto by vozidla v této kategorii, jež jsou používána převážně na veřejných komunikacích, měla podléhat technickým prohlídkám.
- (13) V případě historických vozidel se předpokládá, že slouží k uchování dědictví doby, ve které byla vytvořena, a že jsou na veřejných pozemních komunikacích používána jen velmi zřídka. Proto by mělo být ponecháno na členských státech, aby pro tato vozidla stanovily lhůtu pro provádění pravidelných technických prohlídek. Rovněž u ostatních druhů specializovaných vozidel by úprava režimu technických prohlídek měla být ponechána na členských státech.
- (14) Vozidla používaná výlučně na vzdálených územích členských států, zejména na malých ostrovech s počtem obyvatel nižším než 5 000 nebo v řídké osídlených oblastech s hustotou obyvatelstva nižší než pět osob na kilometr čtvereční, se používají za podmínek, které mohou vyžadovat zvláštní systém technických prohlídek. Proto by členské státy měly mít pravomoc vyjmout tato vozidla z uplatňování této směrnice.
- (15) Technické prohlídky jsou svrchovanou činností, a proto by měly být prováděny členskými státy nebo veřejno-právními či soukromými subjekty pověřenými prováděním takových prohlídek pod státním dozorem. Členské státy by měly být i nadále trvale odpovědné za provádění technických prohlídek, a to i tehdy, umožňuje-li vnitrostátní systém provádění technických prohlídek soukromým subjektům, včetně subjektů, které rovněž provádějí opravy vozidel.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/24/ES ze dne 18. března 2002 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, kterou se zrušuje směrnice Rady 92/61/EHS (Úř. věst. L 124, 9.5.2002, s. 1).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES ze dne 26. května 2003 o schvalování typu zemědělských a lesnických traktorů, jejich přípojných vozidel a výměnných tažených strojů, jakož i jejich systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a o zrušení směrnice 74/150/EHS (Úř. věst. L 171, 9.7.2003, s. 1).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

- (16) Členské státy by měly mít pravomoc určit k provádění technických prohlídek vozidel registrovaných na jejich území stanice technické kontroly, které se nenacházejí na jejich území, mají-li tyto stanice technické kontroly již oprávnění provádět technické prohlídky vozidel udělené členským státem, na jehož území se nacházejí.
- (17) Pro účely kontroly vozidel, a zvláště jejich elektronických bezpečnostních prvků, je nanejvýš důležitý, přístup k technické specifikaci každého jednotlivého vozidla. Výrobci vozidel by proto měli poskytovat údaje potřebné k ověření funkčnosti bezpečnostních systémů a systémů k ochraně životního prostředí. Za tímto účelem by se měla obdobně použít ustanovení týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě, která by stanicím technické kontroly umožnila přístup k informacím potřebným k provádění technických prohlídek. Tyto informace by měly zahrnovat údaje, které umožňují sledovat fungování bezpečnostních systémů vozidel způsobem umožňujícím jejich kontrolu v rámci pravidelných technických prohlídek. Toto má zásadní význam zejména v oblasti elektronicky řízených systémů a mělo by platit pro všechny prvky instalované výrobcem.
- (18) Vozidla používaná na veřejných komunikacích musí být vždy při jejich použití technicky způsobilá. Držitel osvědčení o registraci a případně provozovatel vozidla by měl být odpovědný za to, aby vozidlo bylo neustále udržováno ve stavu způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.
- (19) Pro bezpečnost silničního provozu a její dopad na společnost je důležité, aby byla vozidla používaná na silnicích v řádném technickém stavu. Členským státům by proto nemělo být bráněno v tom, aby umožnily na dobrovolném základě dodatečné technické prohlídky.
- (20) Aby byla držitelům osvědčení o registraci a provozovatelům vozidel poskytnuta určitá míra pružnosti, měly by mít členské státy možnost stanovit lhůtu několika týdnů, ve které musí být pravidelná technická prohlídka provedena.
- (21) Technická prohlídka vozidla během jeho užité doby má být relativně jednoduchá, rychlá a finančně nenáročná, avšak má být současně účinná z hlediska dosahování cílů této směrnice.
- (22) Technické prohlídky by měly zahrnovat veškeré položky související se specifickým provedením, konstrukcí a vybavením kontrolovaného vozidla. Na slučitelnost částí a konstrukčních systémů, například kol a nábojů kol, by se mělo pohlížet jako na kritickou součást bezpečnosti a měla by být při technických prohlídkách vozidel kontrolována. V souvislosti s těmito položkami a vzhledem k současnému stavu technologie vozidel by na seznam položek podléhajících kontrole měly být zahrnuty moderní elektronické systémy. Za účelem harmonizace technických prohlídek by pro každou z kontrolovaných položek měly být stanoveny doporučené metody kontroly. Tyto položky by měly být s ohledem na pokračující výzkum a technický pokrok v oblasti bezpečnosti vozidel aktualizovány.
- (23) K usnadnění harmonizace a zajištění soudržnosti norem by pro všechny kontrolované položky měl být stanoven demonstrativní seznam hlavních důvodů pro nevyhovění. V zájmu zajištění jednotného posouzení stavu kontrolovaného vozidla by zjištěné nedostatky měly být posuzovány na základě společné normy.
- (24) Má-li být lépe uplatňována zásada volného pohybu v Unii, měly by členské státy uznávat pro účely nové registrace vozidla osvědčení o technické způsobilosti tohoto vozidla vydaná v jiných členských státech. Tím by nemělo být dotčeno právo členských států ověřit osvědčení o technické způsobilosti a identifikaci vozidla při nové registraci a vyžádat si novou technickou prohlídku provedenou podle podmínek stanovených v této směrnici.
- (25) Podvody týkající se počítadel ujetých kilometrů by měly být považovány za trestný čin podléhající trestnímu stíhání, protože manipulace s počítadly ujetých kilometrů může vést k nesprávnému posouzení technické způsobilosti vozidla. Zaznamenávání údaje o počtu ujetých kilometrů v osvědčení o technické způsobilosti vozidla a přístup kontrolorů k této informaci by usnadnily odhalování neoprávněných zásahů do počítadel ujetých kilometrů či manipulace s nimi. Komise by měla prozkoumat možnost výměny informací o odečtech počtu ujetých kilometrů mezi příslušnými orgány členských států.

- (26) Osvědčení o technické způsobilosti vozidla by mělo být vydáno po každé technické prohlídce. Mělo by zahrnovat mj. údaje o totožnosti vozidla a výsledky prohlídky. Výsledky technické prohlídky by měly být zpřístupněny v elektronické formě. K zajištění řádných následných opatření pro technické prohlídky by členské státy měly tyto informace shromažďovat a uchovávat v databázi, zejména pro účely analýzy výsledků pravidelných technických prohlídek.
- (27) Držitel osvědčení o registraci a případně provozovatel vozidla, u něhož byly při technické prohlídce zjištěny nedostatky, a zejména nedostatky, které představují riziko pro bezpečnost silničního provozu, by měl tyto nedostatky neprodleně odstranit. V případě nebezpečných nedostatků se může ukázat jako nezbytné omezit používání vozidla, dokud tyto nedostatky nebudou zcela odstraněny.
- (28) V případě, že kontrolované vozidlo patří do kategorie vozidel, která nepodléhají registraci v členském státě, v němž bylo uvedeno do provozu, musí mít tento členský stát možnost požadovat, aby byl doklad o prohlídce vystaven viditelným způsobem na vozidle.
- (29) Má-li být zajištěna vysoká kvalita technických prohlídek v celé Unii, měly by být zkušební zařízení používaná při prohlídkách a údržba a kalibrace těchto zařízení ověřeny podle specifikací poskytnutých členskými státy nebo výrobci.
- (30) Měla by existovat možnost použít alternativní zařízení, která odrážejí technický pokrok a inovace, za předpokladu, že zajistí stejně vysokou kvalitu kontrol.
- (31) Členské státy by měly při udělování oprávnění stanicím technické kontroly na svém území zohlednit skutečnost, že služby obecného zájmu v oblasti dopravy jsou vyloučeny z oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES⁽¹⁾.
- (32) Stanice technické kontroly by měly zajistit objektivitu a vysokou kvalitu kontroly vozidel. V zájmu splnění minimálních požadavků ohledně řízení kvality by proto stanice technické kontroly měly dodržovat požadavky stanovené členským státem udávajícím oprávnění.
- (33) Vysoká úroveň technických prohlídek vyžaduje, aby pracovníci provádějící technické prohlídky měli vysokou úroveň kvalifikace a způsobilosti. Měl by být zaveden systém odborné přípravy, který by zahrnoval úvodní školení a pravidelná opakovací školení nebo vhodné zkoušky. Mělo by být stanoveno přechodné období umožňující hladký přechod stávajících pracovníků provádějících technické prohlídky do režimu pravidelných školení nebo zkoušek. Má-li být zajištěna vysoká úroveň odborné přípravy, způsobilosti a zkoušek, mělo by být členským státem umožněno stanovit další požadavky na způsobilost a odpovídající odbornou přípravu.
- (34) Kontroloři by při provádění technických prohlídek měli jednat nezávisle a jejich úsudek by neměl být ovlivněn střetem zájmů, včetně střetu zájmů ekonomické nebo osobní povahy. Odměna kontrolorů by proto neměla být v přímém vztahu k výsledkům technických prohlídek. Členské státy by měly mít možnost stanovit požadavky ohledně oddělení činností nebo povolit soukromým subjektům provádět zároveň technické prohlídky i opravy vozidel, a to i na tomtéž vozidle, v případech, kdy se orgán dozoru přesvědčil, že je zachována vysoká úroveň objektivit.
- (35) Výsledky technické prohlídky by neměly být pozměňovány pro obchodní účely. Pouze v případě, že jsou výsledky technické prohlídky provedené kontrolorem zjevně nesprávné, by orgán dozoru měl mít možnost výsledky dotyčné technické prohlídky upravit.
- (36) Má-li být zajištěno průběžné udržování vysoké kvality technických prohlídek, měly by členské státy zavést systém zajišťování kvality, který by zahrnoval postupy udělení oprávnění, dozoru a odebrání, pozastavení nebo zrušení oprávnění k provádění technických prohlídek.

(¹) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/123/ES ze dne 12. prosince 2006 o službách na vnitřním trhu (Úř. věst. L 376, 27.12.2006, s. 36).

- (37) Akreditace stanic technické kontroly podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽¹⁾, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh, by neměla být pro členské státy povinná.
- (38) V některých členských státech provádí technické prohlídky vysoký počet k tomu oprávněných soukromých stanic technické kontroly. V zájmu účinné výměny informací mezi členskými státy by v tomto ohledu měla být určena vnitrostátní kontaktní místa.
- (39) Technické prohlídky jsou součástí komplexnějšího regulačního systému, který upravuje problematiku vozidel po celou dobu jejich životnosti od schválení prostřednictvím registrací a kontrol až po jejich likvidaci. Sdílení informací obsažených v elektronických databázích vozidel jednotlivých států a výrobců by v zásadě měly napomoci ke zlepšení účinnosti celého administrativního řetězce týkajícího se vozidel a ke snížení nákladů a administrativní zátěže. Komise by měla přezkoumat proveditelnost, náklady a přínosy vytvoření elektronické platformy pro informace o vozidlech při využití stávajících a již provedených IT řešení, pokud jde o mezinárodní výměnu údajů, čímž by se minimalizovaly náklady a zabránilo zdvojení činností. Při zkoumání této otázky by Komise měla zvážit nejvhodnější způsob propojení stávajících vnitrostátních systémů za účelem výměny informací o údajích týkajících se technických prohlídek a o údajích počítadel ujetých kilometrů mezi příslušnými orgány členských států, které jsou odpovědné za provádění technických prohlídek, registraci a schvalování vozidel, stanicemi technické kontroly, výrobci zkušebních zařízení a výrobci vozidel. Komise by rovněž měla přezkoumat proveditelnost, náklady a přínosy shromažďování a uchování dostupných informací týkajících se hlavních konstrukčních částí vozidel spojených s bezpečností, které byly spojeny se závažnými nehodami, i možnost zpřístupnit kontrolorům, držitelům osvědčení o registraci a osobám zkoumajícím nehody informace v anonymizované podobě o historii nehod a odečtech počtu ujetých kilometrů.
- (40) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽²⁾.
- (41) Prováděcí akty týkající se informací, jež jsou za účelem technických prohlídek povinni poskytovat výrobci vozidel, by neměly být Komisí přijímány, pokud výbor zřízený podle této směrnice nevydá stanovisko k návrhu prováděcího aktu předloženého Komisí.
- (42) Za účelem aktualizace označení kategorie vozidla v čl. 2 odst. 1 a čl. 5 odst. 1 a 2, aktualizace bodu 3 přílohy I, pokud jde o metody a; přizpůsobení bodu 3 přílohy I, pokud jde o seznam kontrolovaných položek, metod a posouzení nedostatků, by měla být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (43) Technická způsobilost má přímý dopad na bezpečnost silničního provozu a měla by být proto pravidelně přezkoumávána. Komise by měla podat zprávu o účinnosti ustanovení této směrnice, včetně těch, které se týkají oblasti působnosti této směrnice, frekvence zkoušek, dalšího posílení systému kontrol technické způsobilosti prostřednictvím elektronické výměny informací i možného budoucího uznávání osvědčení technické způsobilosti.
- (44) Zkušební zařízení a vybavení používaná ve stanicích technické kontroly by měla splňovat požadavky stanovené pro provádění technických prohlídek. Vzhledem k tomu, že to vyžaduje významné investice a úpravy, které nemohou být provedeny okamžitě, měla by být ke splnění těchto požadavků poskytnuta lhůta pěti let. Obdobně by měla být poskytnuta lhůta pěti let orgánům dozoru, aby tyto mohly splnit všechna kritéria a požadavky týkající se udělování oprávnění stanicím technické kontroly a dozoru nad nimi.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (45) Jelikož cíle této směrnice, totiž zlepšení bezpečnosti silničního provozu stanovením minimálních společných požadavků a harmonizovaných pravidel týkajících se technických prohlídek vozidel v Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o EU. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (46) Tato směrnice ctí základní práva a zachovává zásady uznané zejména v Listině základních práv Evropské unie, uvedené v článku 6 Smlouvy o Evropské unii.
- (47) Tato směrnice začleňuje a aktualizuje pravidla uvedená v doporučení Komise 2010/378/EU ⁽¹⁾ s cílem dosáhnout kvalitnější právní úpravy výstupů technických prohlídek.
- (48) Tato směrnice aktualizuje technické požadavky stanovené směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ⁽²⁾ a rozšiřuje oblast její působnosti tak, aby zahrnovala zejména ustanovení týkající se zřízení stanic technické kontroly a jejich orgánů dozoru, jakož i jmenování kontrolorů pověřených prováděním technických prohlídek. Uvedená směrnice by proto měla být zrušena,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, DEFINICE A OBLAST PŮSOBNOSTI

Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví minimální požadavky na systém pravidelných technických prohlídek vozidel používaných na veřejných pozemních komunikacích.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se použije na vozidla následujících kategorií s konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h podle směrnice 2002/24/ES, směrnice 2003/37/ES a směrnice 2007/46/ES:

- motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa sezení řidiče – kategorie vozidel M₁,
- motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel, která mají více než osm míst k sezení kromě místa sezení řidiče – kategorie vozidel M₂ a M₃,
- motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů, jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny – kategorie vozidel N₁,
- motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů, jejichž maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny – kategorie vozidel N₂ a N₃,
- přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jejichž maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny – kategorie vozidel O₃ a O₄,
- od 1. ledna 2022 dvoukolová a tříkolová vozidla – kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e se zdvihovým objemem motoru vyšším než 125 cm³,
- kolové traktory kategorie T5, které se používají především na veřejných pozemních komunikacích, s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h.

⁽¹⁾ Doporučení Komise 2010/378/EU ze dne 5. července 2010 o posuzování závad při technických prohlídkách podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných (Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 74).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/40/ES ze dne 6. května 2009 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 141, 6.6.2009, s. 12).

2. Členské státy mohou z uplatňování této směrnice vyjmout tato vozidla zaregistrovaná na jejich území:
- vozidla provozovaná nebo používaná za výjimečných podmínek a vozidla, která nejsou nikdy nebo téměř nikdy používaná na veřejných pozemních komunikacích, jako jsou historická vozidla nebo soutěžní vozidla,
 - vozidla, na něž se vztahuje diplomatická imunita,
 - vozidla používaná ozbrojenými silami, silami pověřenými dohledem nad veřejným pořádkem, požární službou, civilní ochranou, pohotovostní nebo záchrannou službou,
 - vozidla používaná pro zemědělské, zahradnické, lesnické, chovatelské nebo rybářské účely pouze na území dotčeného členského státu a především v terénu, v němž probíhá taková činnost, včetně zemědělských a lesních cest nebo zemědělských pozemků,
 - vozidla používaná výlučně na malých ostrovech nebo v řídce osídlených oblastech,
 - specializovaná vozidla přepravující cirkusy a lunaparky, s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h, provozovaná pouze na území dotčeného členského státu,
 - kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e se zdvihovým objemem motoru vyšším než 125 cm³, pokud členské státy zavedly účinná alternativní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro dvou nebo tříkolová vozidla, a zohlednily přitom zejména příslušné statistiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu za posledních pět let. Členské státy tyto výjimky oznámí Komisi.
3. Členské státy mohou zavést vnitrostátní požadavky týkající se technických prohlídek pro vozidla registrovaná na jejich území, na něž se nevztahuje oblast působnosti této směrnice a pro vozidla uvedená v odstavci 2.

Článek 3

Definice

Výhradně pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „vozidlem“ jakékoli motorové vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo, které není kolejovým vozidlem;
- 2) „motorovým vozidlem“ jakékoli motorem poháněné vozidlo na kolech, které se pohybuje vlastními prostředky, s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h;
- 3) „přípojným vozidlem“ jakékoli vozidlo na kolech bez vlastního pohonu, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby bylo taženo motorovým vozidlem;
- 4) „návěsem“ jakékoli přípojné vozidlo určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž podstatná část jeho hmotnosti a hmotnost jeho nákladu je nesena motorovým vozidlem;
- 5) „dvoukolovými a tříkolovými vozidly“ jakékoli motorem poháněné vozidlo na dvou kolech, s postranním vozíkem nebo bez něj, a jakákoliv tříkolka či čtyřkolka;
- 6) „vozidlem registrovaným v členském státě“ vozidlo, které je registrováno nebo uvedeno do provozu v členském státě;
- 7) „historickým vozidlem“ vozidlo, které je považováno za historické členským státem registrace nebo jedním z jím určených orgánů udělujících oprávnění a které splňuje všechny tyto podmínky:
 - bylo vyrobeno nebo poprvé zaregistrováno nejméně před 30 lety,
 - jeho konkrétní typ, jak je vymezen v příslušných právních předpisech Unie nebo vnitrostátních právních předpisech, se již nevyrobí,
 - je historicky zachováno a udržováno ve svém původním stavu a v technických vlastnostech jeho hlavních konstrukčních částí nebyly provedeny podstatné změny;

- 8) „držitelem osvědčení o registraci“ právnická nebo fyzická osoba, na jejíž jméno je vozidlo registrováno;
- 9) „technickou prohlídkou“ kontrola v souladu s přílohou I, která má zajistit, že je vozidlo bezpečné pro provoz na veřejných pozemních komunikacích a že odpovídá svými vlastnostmi požadovaným a povinným vlastnostem z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí;
- 10) „schválením“ postup, kterým členský stát osvědčuje, že vozidlo splňuje příslušná správní ustanovení a technické požadavky uvedené ve směrnici 2002/24/ES, směrnici 2003/37/ES a směrnici 2007/46/ES;
- 11) „nedostatky“ technické závady a jiné případy neshody zjištěné při technické prohlídce;
- 12) „osvědčením o technické způsobilosti“ protokol technické prohlídky vydaný příslušným orgánem nebo stanicí technické kontroly obsahující výsledek technické prohlídky;
- 13) „kontrolorem“ osoba, které členský stát nebo jeho příslušný orgán udělil oprávnění provádět technické prohlídky ve stanici technické kontroly nebo případně jménem příslušného orgánu;
- 14) „příslušným orgánem“ orgán nebo veřejnoprávní subjekt pověřený členským státem a se zodpovědností za správu systému technických prohlídek, případně i za provádění technických prohlídek;
- 15) „stanicí technické kontroly“ veřejnoprávní nebo soukromý subjekt nebo zařízení, jemuž bylo členským státem uděleno oprávnění k provádění technických prohlídek;
- 16) „orgánem dozoru“ orgán či orgány zřízené členským státem, které jsou odpovědné za dozor nad stanicemi technické kontroly. Orgán nebo orgány dozoru mohou být součástí příslušného orgánu nebo příslušných orgánů;
- 17) „malým ostrovem“ ostrov s méně než 5 000 obyvateli, který není s ostatními částmi území spojen silničními mosty nebo silničními tunely;
- 18) „řídce osídlenou oblastí“ předem vymezená oblast s hustotou obyvatelstva nižší než pět osob na čtvereční kilometr;
- 19) „veřejnou pozemní komunikací“ pozemní komunikace určená k užití veřejností, jako jsou místní, regionální nebo státní komunikace, silnice, rychlostní silnice nebo dálnice.

KAPITOLA II

OBECNÉ POVINNOSTI

Článek 4

Povinnosti

1. Každý členský stát zajistí, aby stanice technické kontroly, kterým tento členský stát udělil oprávnění, prováděly u vozidel registrovaných na jeho území pravidelné technické prohlídky v souladu s touto směrnicí.
2. Technické prohlídky provádí členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, nebo veřejný orgán, kterému dotýčný členský stát tento úkol svěřil, nebo subjekty či zařízení určené tímto členským státem a pod jeho dozorem, včetně k tomu oprávněných soukromých subjektů.
3. Komise přijme v souladu se zásadami stanovenými nařízeními Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ⁽¹⁾ a (ES) č. 595/2009 ⁽²⁾ prostřednictvím prováděcích aktů, a to nejpozději do 20. května 2018:

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

- a) soubor technických informací o brzdovém zařízení, řízení, výhledu, svítlkách, světloometech, odrazkách a elektrickém zařízení, nápravách, kolech, pneumatikách, zavěšení náprav, podvozku a částech připevněných k podvozku, jiném vybavení a obtěžování okolí, nezbytných pro technické prohlídky kontrolovaných položek a o použití doporučených kontrolních metod v souladu s bodem 3 přílohy I a
- b) podrobná pravidla týkající se formátu údajů a postupů pro přístup k příslušným technickým informacím.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.

Výrobci poskytnou bezplatně nebo za přiměřenou cenu technické informace uvedené v prvním pododstavci písm. a) stanicím technické kontroly a příslušným odpovědným orgánům nediskriminačním způsobem.

Komise přezkoumá proveditelnost zavedení jednotného místa pro přístup k těmto technickým informacím.

4. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních právních předpisech byla definována odpovědnost za udržování vozidla ve stavu bezpečném a způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.

KAPITOLA III

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE TECHNICKÝCH PROHLÍDEK

Článek 5

Lhůty a frekvence technických prohlídek

1. Vozidla musí být podrobena technické prohlídce alespoň v níže uvedených intervalech, aniž je tím dotčeno období pružnosti uplatňované v členských státech podle odstavce 3:

- a) vozidla kategorií M_1 a N_1 : čtyři roky ode dne první registrace vozidla a následně každé dva roky;
- b) vozidla kategorie M_1 používaná jako vozidla taxislužby a záchranné služby, vozidla kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 : jeden rok ode dne první registrace vozidla a následně jednou ročně;
- c) vozidla kategorie T5, jež jsou používána především na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční nákladní dopravy: čtyři roky ode dne první registrace vozidla a následně každé dva roky.

2. Členské státy zavedou vhodné intervaly, v nichž budou kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e se zdvihovým objemem motoru vyšším než 125 cm³ podrobeny technické prohlídce.

3. Členský stát nebo příslušné orgány mohou stanovit přiměřené období, během něhož má být technická prohlídka provedena, aniž by byly překročeny intervaly stanovené v odstavci 1.

4. Bez ohledu na datum poslední technické prohlídky vozidla může dotčený členský stát nebo příslušný orgán požadovat, aby vozidlo bylo podrobeno technické prohlídce před daty uvedenými v odstavcích 1 a 2, a to v těchto případech:

- po nehodě, kdy došlo k poškození hlavních bezpečnostních konstrukčních částí vozidla, jako jsou kola, zavěšení náprav, deformační zóny, airbagové systémy, řízení nebo brzdy,
- jestliže byly změněny nebo upraveny bezpečnostní a environmentální systémy a konstrukční části vozidla,
- v případě změny držitele osvědčení o registraci vozidla,
- dosáhne-li počet najetých kilometrů vozidla 160 000 km,
- v případech, kdy je vážně ohrožena bezpečnost silničního provozu.

Článek 6

Obsah a metody technických prohlídek

1. Členské státy zajistí pro kategorie vozidel spadající do oblasti působnosti této směrnice, s výjimkou kategorií L3e, L4e, L5e a L7e se zdvihovým objemem motoru vyšším než 125 cm³, aby se technické prohlídky vztahovaly alespoň na oblasti uvedené v příloze I bodě 2.

2. U každé oblasti uvedené v odstavci 1 provedou příslušné orgány členského státu nebo stanice technické kontroly technickou prohlídku zahrnující alespoň položky uvedené v bodě 3 přílohy I za použití doporučené či rovnocenné metody, která byla schválena příslušným orgánem a která je použitelná při kontrole uvedených položek podle bodu 3 přílohy I. Prohlídka může rovněž zahrnovat ověření, zda příslušné části a konstrukční části vozidla odpovídají požadovaným vlastnostem z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí platným v době schválení nebo případně v době provedení dodatečného vybavení.

Prohlídky se provádějí za použití v současné době dostupných metod a vybavení a bez využití nástrojů pro demontáž či odstranění jakékoli části vozidla.

3. Pro kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e se zdvihovým objemem motoru vyšším než 125 cm³ určí členské státy oblasti a položky podléhající kontrole a vhodné metody technických prohlídek.

Článek 7

Posouzení nedostatků

1. U každé položky podléhající kontrole stanoví příloha I minimální seznam možných nedostatků a stupeň jejich závažnosti.

2. Nedostatky zjištěné při pravidelných prohlídkách vozidel se zařadí do jedné z těchto skupin:

- a) menší nedostatky, které nemají významný vliv na bezpečnost vozidla či dopad na životní prostředí, a jiné menší neshody;
- b) závažné nedostatky, které mohou ohrozit bezpečnost vozidla či mít dopad na životní prostředí nebo ohrozit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, nebo jiné významnější neshody;
- c) nebezpečné nedostatky představující přímé a bezprostřední ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo mající dopad na životní prostředí, které odůvodňují to, že členský stát nebo jeho příslušné orgány mohou zakázat použití vozidla na veřejných pozemních komunikacích.

3. Vozidlo vykazující nedostatky, které spadají do více než jedné skupiny nedostatků podle odstavce 2, se zařadí do skupiny odpovídající nejzávažnějšímu nedostatku. Vozidlo vykazující více nedostatků v rámci týchž oblastí kontroly, jak jsou vymezeny v rozsahu kontroly podle bodu 2 přílohy I, je možno zařadit do skupiny nedostatků o jeden stupeň závažnějších, jestliže se lze domnívat, že kombinovaný účinek těchto nedostatků znamená vyšší riziko pro bezpečnost silničního provozu.

Článek 8

Osvědčení o technické způsobilosti vozidla

1. Členské státy zajistí, že stanice technické kontroly nebo případně příslušné orgány, které provedly technickou prohlídku vozidla, vydají osvědčení o technické způsobilosti daného vozidla, v němž jsou uvedeny alespoň standardizované prvky odpovídajících harmonizovaných kódů Unie, jak je stanoveno v příloze II.

2. Členské státy zajistí, aby stanice technické kontroly nebo případně příslušné orgány zpřístupnily osobě, která vozidlo k technické prohlídce předala, osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo, v případě elektronické verze osvědčení o technické způsobilosti vozidla, potvrzený výtisk tohoto osvědčení.

3. Aniž je dotčen článek 5, každý členský stát v případě nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě uzná osvědčení o technické způsobilosti vydané oním jiným členským státem, jako by toto osvědčení o technické způsobilosti vydal sám, za předpokladu, že je toto osvědčení o technické způsobilosti dosud platné, pokud jde o intervaly stanovené pro pravidelné technické prohlídky vozidla členským státem, v němž se nová registrace provádí, pro pravidelné technické prohlídky vozidla. V případě pochybností může členský stát, v němž se nová registrace provádí, osvědčení o technické způsobilosti před jeho uznáním ověřit. Členské státy sdělí Komisi do 20. května 2018 popis osvědčení o technické způsobilosti. Komise o tom informuje výbor uvedený v článku 19. Tento odstavec se nepoužije na kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e.

4. Aniž jsou tím dotčeny čl. 5 odst. 4 a odstavec 3 tohoto článku, členské státy ze zásady uznají platnost osvědčení o technické způsobilosti, dojde-li ke změně vlastníka vozidla, které má platný doklad prokazující provedení pravidelné technické prohlídky.

5. Ode dne 20. května 2018 a nejpozději do 20. května 2021 sdělí stanice technické kontroly příslušnému orgánu dotčeného členského státu elektronickou cestou informace uvedené v jimi vydaných osvědčeních o technické způsobilosti vozidla. Učiní tak v přiměřené lhůtě od vydání každého osvědčení o technické způsobilosti vozidla. Do uvedeného pozdějšího data mohou stanice technické kontroly sdělit tyto informace příslušnému orgánu jakýmkoli jiným způsobem. Členské státy stanoví období, během něhož příslušný orgán tyto informace uchová. Toto období není kratší než 36 měsíců, aniž je dotčen vnitrostátní daňový systém členských států.

6. Členské státy zajistí, aby byly kontrolorům pro účely kontroly údajů počítadla ujetých kilometrů, je-li jím vozidlo běžně vybaveno, zpřístupněny v elektronické formě informace zahrnuté v předchozí technické prohlídce, jakmile budou dostupné. V případech, kdy byla zjištěna manipulace s počítadlem ujetých kilometrů za účelem snížení záznamu o vzdálenosti ujeté vozidlem nebo zkreslení takového záznamu, uloží za takovou manipulaci účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce.

7. Členské státy zajistí, aby byly výsledky technické prohlídky co nejdříve oznámeny nebo zpřístupněny v elektronické formě orgánu, který provedl registraci vozidla. Toto oznámení musí obsahovat informace uvedené v osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

Článek 9

Následná opatření v případě nedostatků

1. V případě pouze menších nedostatků se prohlídka považuje za úspěšnou, nedostatky se odstraní a vozidlo není podrobeno nové technické prohlídce.

2. V případě závažnějších nedostatků se prohlídka považuje za neúspěšnou. Členský stát nebo příslušný orgán rozhodne o době, po kterou může být takové vozidlo používáno, než bude podrobeno další technické prohlídce. Následná prohlídka se uskuteční během období, které určí členský stát nebo příslušný orgán, avšak nejpozději do dvou měsíců od původní prohlídky.

3. V případě nebezpečných nedostatků se prohlídka považuje za neúspěšnou. Členský stát nebo příslušný orgán může rozhodnout, že se dotyčné vozidlo nesmí používat na veřejných pozemních komunikacích a že platnost oprávnění k jeho provozu na pozemních komunikacích je na určitou dobu pozastavena bez potřeby nového postupu registrace, dokud nebudou nedostatky odstraněny a dokud nebude vydáno nové osvědčení o technické způsobilosti vozidla dokládající, že vozidlo je ve stavu způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.

Článek 10

Doklad o technické prohlídce

1. Stanice technické kontroly nebo případně příslušný orgán členského státu, které provedly technickou prohlídku vozidla registrovaného na jeho území, vystaví doklad, jako je záznam v registračním dokladu vozidla, nálepka, osvědčení nebo jiná snadno dostupná informace, pro každé vozidlo, které prohlídkou úspěšně prošlo. Na tomto dokladu se uvede datum, do kterého má být provedena příští technická prohlídka.

Členské státy zašlou Komisi do 20. května 2018 popis takového dokladu. Komise o tom informuje výbor uvedený v článku 19.

2. V případě, že kontrolované vozidlo patří do kategorie vozidel, která nepodléhají registraci v členském státě, v němž bylo uvedeno do provozu, mohou členské státy vyžadovat, aby byl doklad o prohlídce vystaven viditelným způsobem na tomto vozidle.

3. Pro účely volného oběhu uzná každý členský stát doklad vydaný stanicí technické kontroly nebo příslušným orgánem jiného členského státu v souladu s odstavcem 1.

KAPITOLA IV

SPRÁVNÍ USTANOVENÍ

Článek 11

Zkušební zařízení a vybavení

1. Členské státy zajistí, aby zkušební zařízení a vybavení používaná k provádění technických prohlídek splňovala minimální technické požadavky stanovené v příloze III.

2. Členské státy zajistí, aby stanice technické kontroly nebo případně příslušný orgán udržovaly zkušební zařízení a vybavení v souladu se specifikacemi poskytnutými výrobcem vybavení.
3. Vybavení používané pro měření musí být pravidelně kalibrováno podle přílohy III a přezkušováno podle specifikací poskytnutých dotčeným členským státem nebo výrobcem vybavení.

Článek 12

Stanice technické kontroly

1. Stanicím technické kontroly, v nichž kontrolori provádějí technické prohlídky, udělí oprávnění členský stát nebo jeho příslušný orgán.
2. V zájmu splnění minimálních požadavků na řízení kvality dodržují stanice technické kontroly požadavky stanovené členským státem udělujícím oprávnění. Stanice technické kontroly zajistí objektivitu a vysokou kvalitu technických prohlídek.

Článek 13

Kontrolori

1. Členské státy zajistí, aby technické prohlídky prováděli kontrolori splňující minimální požadavky na způsobilost a odbornou přípravu stanovené v příloze IV. Členské státy mohou stanovit další požadavky na způsobilost a odpovídající odbornou přípravu.
2. Příslušné orgány nebo případně schválená střediska odborné přípravy poskytnou osvědčení kontrolorům, kteří splňují minimální požadavky na způsobilost a odbornou přípravu. Toto osvědčení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v příloze IV bodě 3.
3. Na kontrolory, kteří jsou ke dni 20. května 2018 zaměstnáni příslušnými orgány členských států či stanicemi technické kontroly nebo mají oprávnění udělené příslušnými orgány členských států, se nevztahují požadavky stanovené v bodě 1 přílohy IV.
4. Při provádění technické prohlídky nesmí být kontrolor v žádném střetu zájmů, aby bylo ke spokojenosti dotčeného členského státu nebo příslušného orgánu zajištěno udržování vysoké úrovně nestrannosti a objektivity.
5. Osoba, která předala vozidlo k technické prohlídce, je informována o všech nedostatcích zjištěných u vozidla, které je třeba odstranit.
6. Výsledky technické prohlídky mohou být případně změněny orgánem dozoru nebo v souladu s postupem stanoveným příslušným orgánem pouze tehdy, jsou-li zjištění technické prohlídky zjevně nesprávná.

Článek 14

Dozor nad stanicemi technické kontroly

1. Členské státy zajistí, aby se nad stanicemi technické kontroly prováděl dozor.
2. Orgán dozoru provádí alespoň úkoly stanovené v příloze V bodě 1 a musí splňovat požadavky stanovené v bodech 2 a 3 uvedené přílohy.

Členské státy zveřejní pravidla a postupy týkající se organizace, úkolů a požadavků, včetně požadavků na nezávislost, použitelné na pracovníky orgánu dozoru.

3. Požadavky týkající se udělování oprávnění a dozoru se nevztahují na stanice technické kontroly přímo provozované příslušným orgánem, pokud je orgán dozoru součástí příslušného orgánu.
4. Členské státy, které vyžadují, aby stanice technické kontroly byly akreditovány podle nařízení (ES) č. 765/2008, mohou požadavky uvedené v odstavcích 2 a 3 tohoto článku považovat za splněné.

KAPITOLA V

SPOLUPRÁCE A VÝMĚNA INFORMACÍ

Článek 15

Správní spolupráce mezi členskými státy

1. Každý členský stát určí vnitrostátní kontaktní místo odpovědné za výměnu informací týkajících se uplatňování této směrnice s ostatními členskými státy a Komisí.
2. Členské státy zašlou Komisi názvy a kontaktní údaje svých vnitrostátních kontaktních míst do 20. května 2015 a neprodleně ji informují o jakýchkoli změnách těchto údajů. Komise sestaví seznam všech vnitrostátních kontaktních míst a rozešle jej členskými státy.

Článek 16

Elektronická platforma pro informace o vozidlech

Komise přezkoumá proveditelnost, náklady a přínosy vytvoření elektronické platformy pro informace o vozidlech při využití stávajících a již provedených IT řešení, pokud jde o mezinárodní výměnu údajů, čímž by se minimalizovaly náklady a zabránilo zdvojení činností. Při tomto přezkumu Komise zváží nejvhodnější způsob propojení stávajících vnitrostátních systémů za účelem výměny informací o údajích týkajících se technických prohlídek a o údajích počítadel ujetých kilometrů mezi příslušnými orgány členských států, které jsou odpovědné za provádění technických prohlídek, registraci a schvalování vozidel, stanicemi technické kontroly, výrobci zkušebních zařízení a výrobci vozidel.

Komise rovněž přezkoumá proveditelnost, náklady a přínosy shromažďování a uchovávání dostupných informací týkajících se hlavních konstrukčních částí vozidel spojených s bezpečností, které byly spojeny se závažnými nehodami, i možnost zpřístupnit kontrolorům, držitelům osvědčení a osobám zkoumajícím nehody informace o historii nehod a odečtech počtu ujetých kilometrů v anonymizované podobě.

KAPITOLA VI

AKTY V PŘENESENÉ PRAVOMOCI A PROVÁDĚCÍ AKTY

Článek 17

Akty v přenesené pravomoci

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 18 za účelem:

- aktualizace pouze označení kategorie vozidla uvedených v čl. 2 odst. 1 a v čl. 5 odst. 1 a 2 v případě změn kategorií vozidla vyplývajících ze změn v právních předpisech týkajících se schválení typu, uvedených v čl. 2 odst. 1, aniž jsou dotčeny rozsah a frekvence prohlídek,
- aktualizace bodu 3 přílohy I, co se týče metod v případě, že jsou dostupné účinnější a účelnější zkušební metody, aniž by došlo k rozšíření seznamu položek podléhajících kontrole,
- přizpůsobení bodu 3 přílohy I v návaznosti na pozitivní posouzení uskutečněných nákladů a přínosů, co se týče seznamu kontrolovaných položek, metod, důvodů pro nevyhovění a posouzení nedostatků v případě změn v povinných požadavcích vztahujících se ke schvalování typu v právních předpisech Unie týkajících se bezpečnosti nebo životního prostředí.

Článek 18

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 17 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 19. května 2014. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejné dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 17 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádného z již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 17 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 19

Postup projednání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor (Výbor pro technickou způsobilost vozidel). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

KAPITOLA VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 20

Podávání zpráv

1. Nejpozději do 30. dubna 2020 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, zejména pokud jde o úroveň harmonizace pravidelných technických prohlídek, účinnost ustanovení týkajících se jejího rozsahu, frekvenci technických prohlídek a o vzájemné uznávání osvědčení o technické způsobilosti v případě nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě a o výsledky přezkumu proveditelnosti zavedení elektronické platformy pro informace o vozidlech uvedené v článku 16. Zpráva musí rovněž obsahovat analýzu toho, zda je třeba aktualizovat přílohy, a to zejména s ohledem na technický pokrok a praxi. Zpráva se předloží po konzultaci s výborem uvedeným v článku 19 a případně se k ní připojí legislativní návrhy.
2. Nejpozději do 30. dubna 2019 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o účinnosti zahrnutí lehkých přípojných vozidel a dvoukolových či tříkolových vozidel do oblasti působnosti této směrnice, která bude vypracována na základě nezávislých studií. Tato zpráva zhodnotí vývoj situace bezpečnosti silničního provozu v Unii a pro každou podkategorii vozidel kategorie L porovná výsledky vnitrostátních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, přičemž zohlední průměrnou vzdálenost, kterou tato vozidla ujela. Komise především zhodnotí, zda normy a náklady na provádění pravidelných technických prohlídek každé kategorie vozidel odpovídají cílům stanoveným v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zpráva bude doplněna podrobným hodnocením dopadů, jež zanalyzuje náklady a přínosy v rámci Unie včetně specifík jednotlivých členských států. Zpráva bude k dispozici alespoň šest měsíců před předložením případného legislativního návrhu a bude sloužit k začlenění nových kategorií do působnosti této směrnice.

Článek 21

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná pro provádění těchto pravidel. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační.

Článek 22

Přechodná ustanovení

1. Členské státy mohou pro provádění technických prohlídek povolit na dobu nejvýše pěti let od 20. května 2018 použití zkušebních zařízení a vybavení uvedená v článku 11, která nesplňují minimální požadavky stanovené v příloze III.

2. Členské státy uplatní požadavky stanovené v příloze V nejpozději od 1. ledna 2023.

Článek 23

Provádění

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 20. května 2017. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Budou tyto předpisy používat nejpozději od 20. května 2018.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 24

Zrušení

Směrnice 2009/40/ES se zrušuje s účinkem od 20. května 2018.

Článek 25

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 26

Určení

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 3. dubna 2014.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
D. KOURKOULAS

PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE OBSAHU A DOPORUČENÝCH METOD TECHNICKÝCH PROHLÍDEK

1. OBECNĚ

V této příloze se vymezují systémy a části vozidel, které mají být podrobeny prohlídce, a podrobně se v ní popisují doporučené metody kontroly a kritéria, jež se použijí při stanovení, zda je stav vozidla přijatelný.

Technická prohlídka musí zahrnovat alespoň položky v níže uvedeném bodě 3 za předpokladu, že se týkají zařízení vozidla, které se v dotyčném členském státě kontroluje. Prohlídka může rovněž zahrnovat ověření, zda příslušné části a konstrukční části daného vozidla odpovídají požadovaným vlastnostem z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí platným v době schválení nebo případně v době dodatečného vybavení.

V případě, že konstrukce vozidla neumožňuje použití metod kontroly uvedených v této příloze, zkouška se provede v souladu s doporučenými metodami kontroly schválenými příslušnými orgány. Příslušný orgán se musí ujistit, že budou dodrženy bezpečnostní a environmentální normy.

Kontrola všech níže uvedených položek se v rámci pravidelné prohlídky považuje za povinnou, s výjimkou položek označených „X“, jež souvisejí se stavem vozidla a vhodností jeho používání v silničním provozu, ale v rámci technické prohlídky se nepovažují za zásadní.

„Důvody pro nevyhovění“ se neuplatňují v případech, kdy se týkají požadavků, které nebyly v době první registrace, prvního uvedení do provozu nebo v požadavcích na dodatečné vybavení předepsány v příslušných právních předpisech o schválení typu vozidel.

Jestliže je jako metoda kontroly uvedena vizuální kontrola, znamená to, že kontrolor musí zkontrolovat položky nejen zrakem, ale podle potřeby také fyzicky vyzkoušet jejich ovládání, posoudit hluk nebo použít jakékoli jiné vhodné prostředky kontroly bez použití vybavení.

2. ROZSAH TECHNICKÉ PROHLÍDKY

Technická prohlídka musí zahrnovat alespoň tyto oblasti:

- 0) Identifikace vozidla
- 1) Brzdové zařízení
- 2) Řízení
- 3) Výhled
- 4) Osvětlovací zařízení a části elektrického systému
- 5) Nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav
- 6) Podvozek a části připevněné k podvozku
- 7) Jiné vybavení
- 8) Obtěžování okolí
- 9) Doplnkové kontroly u vozidel kategorie M₂ a M₃ sloužících k dopravě osob

3. OBSAH A METODY TECHNICKÉ PROHLÍDKY, POSOUZENÍ NEDOSTATKŮ VOZIDEL

Technická prohlídka musí zahrnovat alespoň položky uvedené v této tabulce a použijí se při ní minimální normy a metody uvedené v této tabulce.

U každého systému a každé konstrukční části vozidla, které podléhají kontrole, se posouzení nedostatků provádí případ od případu podle kritérií stanovených v tabulce.

Nedostatky neuvedené v této příloze se posuzují podle rizik, která představují pro bezpečnost silničního provozu.

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
0. IDENTIFIKACE VOZIDLA					
0.1 Registrační značky (jsou-li vyžadovány v požadavcích ¹)	Vizuální kontrola	a) Registrační značka (značky) chybí nebo nespolehlivě či nedostatečně uchycená značka (uchycené značky) tak, že by mohla (mohly) odpadnout.		X	
		b) Nápis chybí nebo je nečitelný.		X	
		c) Neodpovídá dokladům k vozidlu či záznamům vozidla.		X	
0.2 Identifikace vozidla/podvozek/výrobní číslo	Vizuální kontrola	a) Chybí nebo je nelze najít.		X	
		b) Neúplné, nečitelné, zjevně zfalšované nebo neodpovídají dokladům k vozidlu.		X	
		c) Nečitelné doklady k vozidlu nebo nepřesnosti formální povahy.	X		
1. BRZDOVÉ ZAŘÍZENÍ					
1.1 Mechanický stav a funkce					
1.1.1 Pedál provozní brzdy/čep ruční páky	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému Poznámka: Vozidla vybavená brzdovým systémem s posilovačem je třeba kontrolovat s vypnutým motorem.	a) Obtížně pohyblivý čep.		X	
		b) Nadměrné opotřebení nebo nadměrná vůle.		X	
1.1.2 Stav brzdového pedálu/ruční páky a zdvih ovládacího zařízení brzd	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému Poznámka: Vozidla vybavená brzdovým systémem s posilovačem je třeba kontrolovat s vypnutým motorem.	a) Nadměrný zdvih nebo nedostatečná rezerva zdvihu.		X	
		b) Ovládací prvek brzdy se správně neuvolňuje. Je ovlivněna jeho funkčnost.	X		X
		c) Protiskluzové pokrytí pedálu chybí, je volné nebo opotřebené tak, že je hladké.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.3 Vývěva nebo kompresor a zásobníky	Vizuální kontrola součástí za normálního pracovního tlaku. Zkontrolovat čas pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění a funkci výstražné signalizace, víceokruhového jisticího ventilu a odlehčovacího ventilu.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně čtyř brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí); nejméně dvou brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).		X	X
		b) Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění je podle požadavků příliš dlouhý ¹		X	
		c) Víceokruhový jisticí ventil nebo přetlakový jisticí ventil není funkční.		X	
		d) Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu.		X	
		e) Vnější poškození, které může ovlivnit funkci brzdového systému. Nedostatečný účinek nouzového brzdění.		X	X
1.1.4 Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	Kontrola funkce	Nesprávná funkce nebo porucha výstražné signalizace nebo manometru Nízký tlak není možné zjistit.	X	X	
1.1.5 Ručně ovládaný brzděč	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Prasklý, poškozený nebo nadměrně opotřeбенý ovladač.		X	
		b) Nespolehlivé ovládání brzděče nebo nespolehlivý brzděč.		X	
		c) Volné spoje nebo únik ze systému.		X	
		d) Nevyhovující funkce.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.6 Ovladač parkovací brzdy, ovládací páka, západka parkovací brzdy, elektronická parkovací brzda	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Západka nearetuje správně.		X	
		b) Opotřebení čepu páky nebo západkového mechanismu. Nadměrné opotřebení.	X	X	
		c) Nadměrný zdvih páky svědčící o nesprávném seřízení.		X	
		d) Ovladač chybí, je poškozený nebo nefunkční.		X	
		e) Nesprávná funkce, výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci.		X	
1.1.7 Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku)	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Poškozený ventil nebo nadměrný únik vzduchu. Je ovlivněna jeho funkčnost.		X	X
		b) Nadměrný únik oleje z kompresoru.	X		
		c) Vadné upevnění nebo montáž ventilu.		X	
		d) Vytékání nebo únik brzdové kapaliny. Je ovlivněna jeho funkčnost.		X	X
1.1.8 Spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel (elektrické a pneumatické)	Odpojit a opět připojit všechny spojkové hlavice brzdového systému mezi tažným a přípojným vozidlem.	a) Vadný kohout nebo automaticky uzavírající ventil. Je ovlivněna jeho funkčnost.	X	X	
		b) Vadné upevnění nebo montáž kohoutu nebo ventilu. Je ovlivněna jeho funkčnost.	X	X	
		c) Nadměrný únik vzduchu. Je ovlivněna jeho funkčnost.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		d) Nesprávná funkce. Narušená funkce brzdy.		X	X
1.1.9 Zásobník energie, vzduchojem	Vizuální kontrola	a) Lehce poškozený nebo mírně zkorodovaný vzduchojem. Těžce poškozený, zkorodovaný nebo netěsný vzduchojem.	X	X	
		b) Narušená funkce odkalovacího zařízení. Odkalovací zařízení nefunguje.	X	X	
		c) Vadné upevnění nebo montáž vzduchojemu.		X	
1.1.10 Posilovací zařízení, hlavní válec (hydraulické systémy)	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému.	a) Vadné nebo neúčinné posilovací zařízení. Pokud nefunguje.		X	X
		b) Hlavní válec je vadný, ale brzda stále funguje. Hlavní válec je vadný nebo netěsný.		X	X
		c) Hlavní válec je nespolehlivě namontovaný, ale brzda stále funguje. Hlavní válec je nespolehlivě namontovaný.		X	X
		d) Nedostatečné množství brzdové kapaliny (pod úrovní značky MIN) Brzdová kapalina výrazně pod úrovní značky MIN. Není vidět žádnou brzdovou kapalinu.	X	X	X
		e) Chybí víčko nádržky brzdové kapaliny.	X		
		f) Výstražná signalizace hladiny brzdové kapaliny je rozsvícená nebo vadná.	X		
		g) Nesprávná funkce výstražné signalizace hladiny brzdové kapaliny.	X		

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.11 Brzdová potrubí	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému.	a) Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí.			X
		b) Netěsné potrubí nebo spoje (pneumatické brzdové systémy). Netěsné potrubí nebo spoje (hydraulické brzdové systémy).		X	X
		c) Poškozená nebo nadměrně zkorodovaná potrubí. Narušená funkčnost brzd zablokováním nebo bezprostředním rizikem úniku média.		X	X
		d) Nesprávně umístěná potrubí. Riziko poškození.	X	X	
1.1.12 Brzdové hadice	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí.			X
		b) Poškozené, odřené, zkroucené nebo příliš krátké hadice. Poškozené nebo odřené hadice.	X	X	
		c) Únik média z hadic nebo ze spojů (pneumatické brzdové systémy). Únik média z hadic nebo ze spojů (hydraulické brzdové systémy).		X	X
		d) Vyboulení hadic pod tlakem. Poškozená vnější vrstva hadice.		X	X
		e) Pórovitost hadic.		X	
1.1.13 Brzdová obložení a destičky	Vizuální kontrola	a) Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček. (dosažena značka MIN) Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček. (značka MIN není viditelná)		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		b) Obložení nebo destičky jsou znečištěné (olejem, tukem apod.). Narušený brzdny účinek.		X	X
		c) Obložení nebo destičky chybí nebo jsou nesprávně namontované.			X
1.1.14 Brzdové bubny, brzdové kotouče	Vizuální kontrola	a) Buben nebo kotouč je opotřebený. Buben nebo kotouč je nadměrně opotřebený, nadměrně rýhovaný, s trhlinami, ve stavu ohrožujícím bezpečnost nebo s lomy.		X	X
		b) Buben nebo kotouč je znečištěný (olejem, tukem apod.). Narušený brzdny účinek.		X	X
		c) Buben nebo kotouč chybí.			X
		d) Brzdové štíty jsou nespolehlivě uchycené.		X	
1.1.15 Brzdová lana, táhla, pákovi	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Lano je poškozené nebo zauzlované. Narušený brzdny účinek.		X	X
		b) Část je nadměrně opotřebovaná nebo zkorodovaná. Narušený brzdny účinek.		X	X
		c) Lano, táhlo nebo spoj jsou nespolehlivé.		X	
		d) Vadný lanovod.		X	
		e) Omezení volného pohybu brzdového systému.		X	
		f) Nenormální pohyby pák/táhel svědčící o nesprávném seřízení nebo nadměrném opotřebením.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.16 Brzdové válce (včetně pružinových válců a hydraulických válečků)	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Prasklý nebo poškozený válec. Narušený brzdný účinek.		X	X
		b) Netěsný válec. Narušený brzdný účinek.		X	X
		c) Vadný nebo vadně namontovaný válec. Narušený brzdný účinek.		X	X
		d) Nadměrně zkorodovaný válec. Může prasknout.		X	X
		e) Nedostatečný nebo nadměrný zdvih mechanismu pístu nebo membrány. Narušený brzdný účinek (nedostatečná rezerva pro pohyb).		X	X
		f) Prachovky jsou poškozené. Prachovky chybí nebo jsou nadměrně poškozené.	X	X	
1.1.17 Zátěžový regulátor	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Vadné ovládací pákoví.		X	
		b) Nesprávně seřízené pákoví.		X	
		c) Regulátor zadřený nebo nefunguje. (ABS funguje). Regulátor zadřený nebo nefunguje.		X	X
		d) Regulátor chybí. (připadá-li v úvahu)			X
		e) Chybí štítek s údaji.	X		

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		f) Údaje jsou nečitelné nebo nejsou v souladu s požadavky ¹ .	X		
1.1.18 Páky brzdových klíčů a signalizace	Vizuální kontrola	a) Mechanismus je poškozený, zadřený nebo má nenormální pohyb, nadměrné opotřebení nebo nesprávné seřízení.		X	
		b) Mechanismus je vadný.		X	
		c) Nesprávná montáž nebo výměna.		X	
1.1.19 Systém odlehčovací brzdy (je-li namontován nebo požadován)	Vizuální kontrola	a) Vadné spoje nebo montáž. Je ovlivněna jeho funkčnost.	X	X	
		b) Systém je zjevně vadný nebo chybí.		X	
1.1.20 Automatická činnost brzd přípojného vozidla	Rozpojení brzdového spojení mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem	Brzda přípojného vozidla se automaticky neuvede v činnost po rozpojení spojení.			X
1.1.21 Celý brzdový systém	Vizuální kontrola	a) Jiná zařízení systému (např. protizámrazové čerpadlo, sušič vzduchu apod.) jsou z vnějšku poškozená nebo nadměrně zkorodovaná tak, že nepříznivě ovlivňují brzdový systém. Narušený brzdový účinek.		X	X
		b) Únik vzduchu nebo nemrznoucí směsi. Narušená funkčnost systému.	X	X	
		c) Jakákoli součást je nespolehlivá nebo nesprávně namontovaná.		X	
		d) Nebezpečná úprava jakékoli součásti ³ . Narušený brzdový účinek.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.22 Zkušební připojení (pokud je namontováno nebo je požadováno)	Vizuální kontrola	a) Chybí.		X	
		b) Poškozené. Nepoužitelné nebo netěsné.	X	X	
1.1.23 Nájezdová brzda	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Nedostatečná účinnost.		X	

1.2 Činnost a účinky systému provozního brzdění

1.2.1 Činnost	Zkouška na statickém brzdovém stavu, a pokud to není možné, jízdní zkouška s postupným zvyšováním brzdné síly do maxima	a) Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech. Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech.		X	X
		b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru. Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 50 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy v případě řízených náprav.		X	X
		c) Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (bloková-ní).		X	
		d) Nadměrná prodleva brzdného účinku na některém kole.		X	
		e) Nadměrné kolísání brzdné síly v průběhu každého úplného otočení kola.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.2.2 Brzdny účinek	<p>Zkouška na brzdovém stavu, a pokud to z technických důvodů není možné, jízdní zkouška s použitím decelerometru se záznamem pro zjištění poměrného brzděného účinku vztaženého k maximální přípustné hmotnosti nebo u návěsů k součtu přípustných hmotností na nápravy.</p> <p>Vozidla nebo přípojné vozidlo s maximální přípustnou hmotností převyšující 3 500 kg se musí kontrolovat v souladu s normami stanovenými v ISO 21069 nebo na základě rovnocenných metod.</p> <p>Jízdní zkoušky by se měly provádět za sucha na rovné nezvlněné silnici.</p>	<p>Nedosahuje se alespoň následujících minimálních hodnot ⁽¹⁾:</p> <p>1. Vozidla registrovaná poprvé po 1. 1. 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kategorie M₁: 58 % — kategorie M₂ a M₃: 50 % — kategorie N₁: 50 % — kategorie N₂ a N₃: 50 % — kategorie O₂, O₃ a O₄: <ul style="list-style-type: none"> — pro návěsy: 45 % ⁽²⁾ — pro přívěsy: 50 % 		X	
		<p>2. Vozidla registrovaná poprvé před 1. 1. 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kategorie M₁, M₂ a M₃: 50 % ⁽³⁾ — kategorie N₁: 45 % — kategorie N₂ a N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — kategorie O₂, O₃ a O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Ostatní kategorie:</p> <p>kategorie L (obě brzdy společně):</p> <ul style="list-style-type: none"> — kategorie L1e: 42 % — kategorie L2e, L6e: 40 % — kategorie L3e: 50 % — kategorie L4e: 46 % — kategorie L5e, L7e: 44 % <p>kategorie L (brzda zadního kola):</p> <p>všechny kategorie: 25 % z celkové hmotnosti vozidla</p> <p>Dosaženo méně než 50 % výše uvedených hodnot.</p>		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.3 Činnost a brzdné účinky nouzového brzdění (pokud je zajišťováno zvláštním systémem)					
1.3.1 Činnost	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, použije se metoda popsaná v bodě 1.2.1.	a) Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech. Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech.		X	X
		b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. V případě jízdni zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru. Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 50 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy v případě řízených náprav.		X	X
		c) Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování).		X	
1.3.2 Brzdný účinek	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, použije se metoda popsaná v bodě 1.2.2.	Brzdný účinek menší než 50 % ⁽⁶⁾ účinku provozního brzdění definovaného v bodě 1.2.2 a vztáženého k maximální přípustné hmotnosti. Dosaženo méně než 50 % výše uvedených hodnot brzdného účinku.		X	X
1.4 Činnost a brzdné účinky parkovací brzdy					
1.4.1 Činnost	Brzda se použije při zkoušce na brzdovém stavu.	Brzda je na jedné straně neúčinná nebo se vozidlo v případě jízdni zkoušky nadměrně vychyluje z přímého směru. V průběhu zkoušky dosaženo méně než 50 % hodnot brzdného účinku uvedených v bodě 1.4.2 ve vztahu ke hmotnosti vozidla.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.4.2 Brzdný účinek	Zkouška na brzdovém stavu. Není-li to možné, pak jízdní zkouška s použitím decelerometru s ukazatelem hodnot nebo se záznamem nebo zkouška s umístěním vozidla na svah se známým sklonem.	Pro všechny kategorie vozidel je poměrný brzdný účinek menší než 16 %, přičemž je vztažen k maximální přípustné hmotnosti, nebo u motorových vozidel menší než 12 %, vztaženo k maximální přípustné hmotnosti jízdní soupravy, podle toho, která z obou hodnot je větší Dosaženo méně než 50 % výše uvedených hodnot brzdného účinku.		X	X
1.5 Činnost systému odlehčovací brzdy	Vizuální kontrola a případně zkouška funkce	a) Účinek nelze odstupňovat (neuplatní se u systémů výfukových brzd).		X	
		b) Systém nefunguje.		X	
1.6 Protiblokovací systém (ABS)	Vizuální kontrola a kontrola výstražné signalizace a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Vadná funkce výstražné signalizace.		X	
		b) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		c) Čidla rychlosti na kolech chybí nebo jsou poškozená.		X	
		d) Poškozené vedení.		X	
		e) Jiné části chybí nebo jsou poškozené.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.7 Elektronický brzdový systém (EBS)	Vizuální kontrola a kontrola výstražné signalizace a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Vadná funkce výstražné signalizace.		X	
		b) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		c) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	
1.8 Brzdová kapalina	Vizuální kontrola	Brzdová kapalina znečištěná nebo zakalená. Bezprostřední riziko závady.		X	X
2. ŘÍZENÍ					
2.1 Mechanický stav					
2.1.1 Stav převodky řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola jsou nad zemí nebo na otočných plošinách a otočí se volantem z jednoho dorazu do druhého. Vizuální kontrola činnosti převodky řízení.	a) Obtížná manipulace převodkou řízení.		X	
		b) Hřídel segmentu řízení zkroucená nebo opotřebované ozubení. Narušená funkčnost.		X	X
		c) Nadměrné opotřebení hřídele segmentu řízení. Narušená funkčnost.		X	X
		d) Nadměrná pohyblivost hřídele segmentu řízení. Narušená funkčnost.		X	X
		e) Netěsní. Tvorba kapek.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
2.1.2 Připevnění skříňe převodky řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola vozidla jsou na zemi a otočí se volantem/řídítkovým řízením po směru a proti směru hodinových ručiček nebo se použije speciálně upravený detektor vůle řízení. Vizualní kontrola připevnění skříňe převodky k podvozku.	a) Skříň převodky řízení není náležitě připevněná. Připevnění nebezpečně volná nebo je zřetelná pohyblivost vůči podvozku/karoserii.		X	X
		b) Montážní otvory na podvozku protáhlé. Připevnění jsou závažně narušená.		X	X
		c) Chybějící nebo prasklé upevňovací šrouby. Připevnění jsou závažně narušená.		X	X
		d) Prasklá skříň převodky řízení. Narušená stabilita nebo připevnění skříňe.		X	X
2.1.3 Stav pákoví mechanismu řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola vozidla jsou na zemi a otočí se volantem po směru a proti směru hodinových ručiček nebo se použije speciálně upravený detektor vůle řízení. Vizualní kontrola opotřebení, prasklin a spolehlivosti řídicích částí.	a) Vzájemná pohyblivost částí, kterou je třeba napravit. Nadměrná pohyblivost nebo vysoké riziko uvolnění.		X	X
		b) Nadměrné opotřebení spojů. Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		c) Praskliny na jakékoli části nebo deformace jakékoli části. Narušená funkčnost.		X	X
		d) Chybí zajišťovací zařízení (např. samojistné matice).		X	
		e) Vychýlení částí (např. řídicí tyč nebo spojovací tyč řízení).		X	
		f) Nebezpečné úpravy ³ . Narušená funkčnost.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		g) Prachovky jsou poškozené nebo ve zhoršeném stavu. Prachovky chybí nebo jsou ve výrazně zhoršeném stavu.	X	X	
2.1.4 Funkce pákoví mechanismu řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola vozidla jsou na zemi a otočí se volantem po směru a proti směru hodinových ručiček nebo se použije speciálně upravený detektor vůle řízení. Vizualní kontrola opotřebení, prasklin a spolehlivosti řídicích částí.	a) Pohybující se pákoví mechanismu řízení drhne o pevnou část podvozku.		X	
		b) Doraz řízení nefunguje nebo chybí.		X	
2.1.5 Posilovač řízení	Kontroluje se těsnění systému řízení a hladina brzdové kapaliny v nádrži (je-li viditelná). Kola jsou na zemi, motor v chodu a kontroluje se funkce posilovače řízení.	a) Únik kapaliny nebo narušené funkce.		X	
		b) Nedostatečné množství kapaliny (pod úrovní značky MIN). Namontována nesprávná nádržka	X	X	
		c) Mechanismus nefunguje. Narušené řízení.		X	X
		d) Mechanismus má praskliny nebo je nespolehlivý. Narušené řízení.		X	X
		e) Vychýlení nebo drhnutí částí. Narušené řízení.		X	X
		f) Nebezpečné úpravy ³ . Narušené řízení.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		g) Kabely/hadice jsou poškozené, nadměrně zkorodované. Narušené řízení.		X	X

2.2 Volant, sloupek řízení a řídítka

2.2.1 Stav volantu/řídítek	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, hmotnost vozidla je na zemi a volant se zatlačí a zatáhne rovnoběžně se sloupkem, volant/řídítka se zatlačí různými směry v pravém úhlu ke sloupku ke sloupku/vidlici. Vizualní kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů.	a) Pohyblivost volantu vůči sloupku naznačující uvolnění. Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		b) Zajišťovací mechanismus na hlavici volantu chybí (např. samojistná matice). Velmi vysoké riziko uvolnění		X	X
		c) Praskliny nebo uvolnění hlavice volantu, ráfku či paprsků. Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
2.2.2 Sloupek řízení/třmeny a vidlice a tlumiče řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, hmotnost vozidla je na zemi a volant se zatlačí a zatáhne rovnoběžně se sloupkem, volant/řídítka se zatlačí různými směry kolmo ke sloupku/vidlici. Vizualní kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů.	a) Nadměrná pohyblivost středu volantu směrem nahoru nebo dolů.		X	
		b) Nadměrná pohyblivost horní části sloupku radiálně od osy sloupku.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojů.		X	
		d) Vadné připevnění. Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		e) Nebezpečné úpravy ³ .			X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
2.3 Vůle v řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, hmotnost vozidla spočívá na kolech, v případě vozidel s posilovačem řízení je motor pokud možno v chodu, kola jsou rovně a volant se zlehka otočí co nejvíce po směru a proti směru hodinových ručiček, aniž by se pohnula kola. Vizuelní kontrola obvodové vůle.	Nadměrná vůle v řízení (například obvodová vůle na věnci volantu přesahující jednu pětinu průměru volantu nebo v rozporu s požadavky ¹). Negativní dopad na bezpečnost řízení.		X	X
2.4 Seřízení kol (X) ²	Pomocí vhodného vybavení se kontroluje seřízení řízených kol.	Seřízení není v souladu s údaji výrobce vozidla či požadavky ¹ . Negativní dopad na jízdu v přímém směru; zhoršená schopnost udržet směr.	X	X	
2.5 Točnice řízené nápravy přípojného vozidla	Vizuální kontrola nebo použití speciálně upraveného detektoru vůle v řízení	a) Mírně poškozená část. Těžce poškozená nebo prasklá část.		X	X
		b) Nadměrná vůle. Negativní dopad na jízdu v přímém směru; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
		c) Vadné připevnění. Připevnění je závažně narušeno		X	X
2.6 Elektronický posilovač řízení (EPS)	Vizuální kontrola a kontrola shody úhlu volantu a úhlu kol při zapnutí/vypnutí motoru a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Kontrolka vadné funkce EPS ukazuje poruchu systému.		X	
		b) Neshoda v úhlu řízeného kola a úhlu kol. Narušené řízení.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		c) Posilovač nefunguje.		X	
		d) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	

3. VÝHLED

3.1	Pole výhledu	Vizuální kontrola ze sedadla řidiče.	Překážka ve výhledu řidiče, která významně narušuje jeho výhled dopředu či do stran. (Mimo dosah stíračů čelního skla). Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.	X		X	
3.2	Stav skla	Vizuální kontrola	a) Prasklé nebo zabarvené sklo nebo průhledná výplň (je-li povolena). (Mimo dosah stíračů čelního skla). Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.	X		X	
			b) Sklo nebo průhledná výplň (včetně odrazné nebo zabarvené fólie), které nejsou v souladu se specifikacemi v požadavcích ⁽¹⁾ . (Mimo dosah stíračů čelního skla). Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.	X		X	
			c) Sklo nebo průhledná výplň v nepřijatelném stavu. Vážně narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla.			X	X
3.3	Zpětná zrcátka nebo zařízení	Vizuální kontrola	a) Zrcátko nebo zařízení chybí nebo není připevněno v souladu s požadavky ¹ . (K dispozici jsou alespoň dvě zařízení výhledu dozadu). K dispozici jsou méně než dvě zařízení výhledu dozadu.		X		X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		b) Zrcátko nebo zařízení je lehce poškozené nebo uvolněné. Zrcátko nebo zařízení nefunguje, je těžce poškozené, uvolněné nebo nespolehlivé.	X	X	
		c) Nutné pole výhledu není pokryto.		X	
3.4	Stírače čelního skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti		X	
		a) Stírače nefungují nebo chybí nebo nejsou v souladu s požadavky ¹ . b) Vadná lišta stírače. Lišta stírače chybí nebo je zjevně vadná.	X	X	
3.5	Ostříkovače čelního skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	X	X	
		Ostříkovače nefungují správně (nedostatek kapaliny v ostříkovači, avšak čerpadlo funguje, nebo tryska je špatně nasměrovaná). Ostříkovače nefungují.			
3.6	Systém odmlžování (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	X		
		Systém nefunguje nebo je zjevně vadný.			
4. SVÍTILNY, SVĚTLOMETY, ODRAZKY A ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ					
4.1 Světlometry					
4.1.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	X	X	
		a) Světlo/zdroj světla je vadný nebo chybí. (v případě vícenásobného světla/zdroje světla; v případě LED nefunguje až z jedné třetiny) Jediné světlo/zdroj světla; v případě LED viditelnost závažně narušená.			
		b) Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje mírné závady. Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje těžké závady.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		c) Svítidla není spolehlivě připevněná.		X	
4.1.2 Seřízení	S použitím zařízení k seřízení světlometu nebo za použití elektronického rozhraní vozidla se určí vodorovné seřízení každého světlometu potkávacího světla.	a) Seřízení světlometu není v mezích stanovených v rámci požadavků ¹ .		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	
4.1.3 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ (počet současně rozsvícených světlometů). Překročení maximální přípustné intenzity světla směrem dopředu.	X		X
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
		c) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	
4.1.4 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítidla, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo nastavení světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Částice na čočce nebo zdroji světla, kvůli kterým se zjevně snižuje jasnost světla nebo se mění barva vyzařovaného světla.		X	
		c) Zdroj světla a svítidla nejsou slučitelné.		X	
4.1.5 Korektory sklonu světlometů (jsou-li povinné)	Vizuální kontrola a pokud možno zkouška činnosti a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Zařízení nefunguje.		X	
		b) Ručně ovládané zařízení nelze ovládat ze sedadla řidiče.		X	
		c) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.1.6 Zařízení pro čištění světlometů (je-li povinné)	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zařízení nefunguje. V případě plynových výbojek.	X	X	
4.2 Přední a zadní obrysové svítilny, boční obrysové svítilny, doplňkové obrysové svítilny a denní svítilny					
4.2.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla.		X	
		b) Vadný optický systém.		X	
		c) Svítilna není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.2.2 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Je možné zhasnout zadní obrysové svítilny a boční obrysové svítilny, jsou-li rozsvíceny světlometry.		X	X
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
4.2.3 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítilna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ . Červené světlo směrem dopředu nebo bílé světlo směrem dozadu; značně snížená jasnost světla.	X	X	
		b) Částice na čočce nebo zdroji světla, kvůli kterým se snižuje jasnost světla nebo se mění barva vyzařovaného světla. Červené světlo směrem dopředu nebo bílé světlo směrem dozadu; značně snížená jasnost světla.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.3 Brzdové světlíky					
4.3.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla (v případě vícenásobného zdroje světla, v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin. Vadný Všechny zdroje světla nefungují	X	X	X
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	
		c) Svítilna není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.3.2 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Zpomalená funkce Vůbec nefunguje.	X	X	X
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
		c) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	
		d) Světla nouzového brzdění jsou nefunkční nebo nefungují správně.		X	
4.3.3 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Svítilna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo nastavení světla nejsou v souladu s požadavky ¹ . Bílé světlo směrem dozadu; značně snížená jasnost světla.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.4 Směrové a výstražné svítlny					
4.4.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla (v případě vícenásobného zdroje světla, v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.	X	X	
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	
		c) Svítlna není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.4.2 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Vůbec nefunguje.	X	X	
4.4.3 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Svítlna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
4.4.4 Frekvence přerušování světla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Rychlost přerušování není v souladu s požadavky ¹ (frekvence vykazuje výchyly více než 25 %).	X		
4.5 Přední mlhové světlomety a zadní mlhové svítlny					
4.5.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla. (v případě vícenásobného zdroje světla, v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.	X	X	
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		c) Svítidla není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí nebo oslnění protijedoucích vozidel.	X	X	
4.5.2	Seřízení (X) ² Zkouška činnosti, použití zařízení k zaměření světlometu	Přední mlhovka není vodorovně seřízená, je-li osvětlení v rozhraní (rozhraní je příliš nízké). Rozhraní je výše než u světlometů.	X	X	
4.5.3	Spínače Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Nefunguje.	X	X	
4.5.4	Splnění požadavků ¹ Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítidla, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v souladu s požadavky ¹ .		X	
4.6 Zpětné světlometry					
4.6.1	Stav a funkce Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla.	X		
		b) Vadný optický systém.	X		
		c) Svítidla není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.6.2	Splnění požadavků ¹ Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítidla, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v souladu s požadavky ¹ .		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.6.3 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Zpětný světlomet se může rozsvítit, přestože není zařazen zpětný chod.	X	X	
4.7 Svítlna zadní registrační značky					
4.7.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítlna vyzařuje přímé nebo bílé světlo směrem dozadu.	X		
		b) Vadný zdroj světla. (v případě vícenásobného zdroje světla). Vadný zdroj světla. (v případě jediného zdroje světla).	X	X	
		c) Svítlna není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.7.2 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Systém nefunguje v souladu s požadavky ¹ .	X		
4.8 Odrazky, nápadné značení (odrazné) a zadní označovací desky					
4.8.1 Stav	Vizuální kontrola	a) Vadné nebo poškozené odrazné vybavení. Negativně ovlivněna schopnost odražení světla.	X	X	
		b) Odrazka není spolehlivě připevněna. Vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.8.2 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola	Zařízení, barva odraženého světla nebo poloha nejsou v souladu s požadavky ¹ . Odrazky chybí, nebo vpředu jsou namontovány červené odrazky nebo vzadu jsou namontovány bílé odrazky.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.9 Povinné kontroly zařízení pro osvětlení					
4.9.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Nefunkční. Nefunkční v případě hlavních světlometů nebo zadní mlhové svítilny.	X	X	
4.9.2 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Není v souladu s požadavky ¹ .	X		
4.10 Elektrické spojení tažného vozidla s přívěsem nebo návěsem	Vizuální kontrola: v případě možnosti zkouška neporušenosti elektrického spojení	a) Pevné části nejsou spolehlivě připevněny. Uvolněná zásuvka	X	X	
		b) Izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu. může dojít ke zkratu.	X	X	
		c) Elektrická spojení přívěsu nebo tažného vozidla nefungují správně. Brzdová světla přípojného vozidla jsou zcela nefunkční.		X	X
4.11 Elektrická vedení	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, případně včetně motorového prostoru	a) Vedení je nespolehlivé nebo je nesprávně připevněno. Uvolněná připevnění, kontakt s ostrými hranami, konektory, u nichž hrozí rozpojení. Vedení se mohou dotknout horkých dílů, rotujících dílů nebo země, rozpojené konektory (části důležité pro brzdění, řízení).	X	X	X
		b) Mírně zhoršený stav vedení. Značně zhoršený stav vedení. Extrémně zhoršený stav vedení (části důležité pro brzdění, řízení).	X	X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		c) Izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu. Může dojít ke zkratu. Významné riziko požáru, vzniku jisker.	X	X	X
4.12 Nepovinné svítily a odrazky (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítilna/odrazka není v souladu s požadavky ¹ . Vyzařování/odrážení červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.	X	X	
		b) Funkce svítily není v souladu s požadavky ¹ . Počet zároveň rozsvícených světlometů překračuje přípustnou jasnost světla; vyzařování červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.	X	X	
		c) Svítilna/odrazka není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.13 Akumulátor	Vizuální kontrola	a) Nespolehlivý. Není řádně připevněn; může dojít ke zkratu.	X	X	
		b) Netěsní. Únik nebezpečných látek.	X	X	
		c) Vadný spínač (je-li požadován).		X	
		d) Vadné pojistky (jsou-li požadovány).		X	
		e) Nesprávná ventilace (je-li požadována).		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
5. NÁPRAVY, KOLA, PNEUMATIKY A ZAVĚŠENÍ NÁPRAV					
5.1 Nápravy					
5.1.1 Nápravy	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Lze použít detektory vůle v řízení. Tato zařízení se požadují pro vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny	a) Prasklá nebo deformovaná náprava.			X
		b) Nespolehlivé připevnění k vozidlu. Zhoršená stabilita, narušená funkčnost: značný pohyb ve vztahu k pevným součástem.		X	X
		c) Nebezpečné úpravy ³ . Zhoršená stabilita, narušená funkčnost, nedostatečný odstup od jiných částí vozidla nebo od země.		X	X
5.1.2 Čepy náprav	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Lze použít detektory vůle v řízení a tato zařízení se požadují pro vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny. Na každé kolo se vyvine síla ve svislém nebo bočním směru a sleduje se míra pohyblivosti nápravnice vůči čepu nápravy.	a) Čep nápravy s prasklinami.			X
		b) Nadměrné opotřebení rejdového čepu a/nebo pouzder. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
		c) Nadměrná pohyblivost nápravnice vůči čepu nápravy. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
		d) Čep nápravy na nápravě uvolněný. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
5.1.3 Ložiska kol	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Lze použít detektory vůle v řízení a tato zařízení se požadují pro vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny. Pohybuje se kolem nebo se vyvíjí síla na každé kolo z boku a sleduje se míra pohyblivosti kola směrem nahoru vůči čepu nápravy.	a) Nadměrná vůle v ložisku kola; zhoršená schopnost udržet směr; nebezpečí zničení.		X	X
		b) Ložisko kola obtížně pohyblivé, zadřené. Nebezpečí přehřátí; nebezpečí zničení.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
5.2 Kola a pneumatiky					
5.2.1 Náboje kol	Vizuální kontrola	a) Jakákoli matice nebo šroub k upevnění kola chybí nebo jsou uvolněné. Chybí upevnění nebo je tak uvolněné, že vážně ohrožuje bezpečnost silničního provozu.		X	X
		b) Opotřeбенý nebo poškozený náboj kola. Náboj kola je opotřeбенý nebo poškozený tak, že je ohroženo bezpečné připevnění kol.		X	X
5.2.2 Kola	Vizuální kontrola obou stran každého kola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák.	a) Jakákoli prasklina nebo vada sváření.			X
		b) Upevňovací kroužky pneumatiky nejsou náležitě připevněné. Vysoké riziko upadnutí.		X	X
		c) Velmi deformované nebo opotřeбенé kolo. Ohroženo bezpečné připevnění k náboji kola; ohroženo bezpečné připevnění pneumatiky.		X	X
		d) Velikost, konstrukce, slučitelnost nebo typ kola není v souladu s požadavky ¹ a má vliv na bezpečnost silničního provozu.		X	
5.2.3 Pneumatiky	Vizuální kontrola celé pneumatiky otočením kola nad zemí, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák nebo se s vozidlem přejede nad montážní jámou dopředu a dozadu.	a) Velikost pneumatiky, únosnost, značka schválení nebo kategorie rychlosti není v souladu s požadavky ¹ a má vliv na bezpečnost silničního provozu. Nedostatečná únosnost nebo kategorie rychlosti pro skutečné použití, pneumatika se dotýká jiných pevných částí vozidla, takže je ohrožena bezpečnost jízdy.		X	X
		b) Pneumatiky na téže nápravě nebo na dvojmontáži jsou různé velikosti.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		c) Pneumatiky na téže nápravě jsou různé konstrukce (radiální/diagonální).		X	
		d) Jakékoli závažné poškození nebo proříznutí pneumatiky. Nosná kostra pneumatiky je viditelná nebo poškozená.		X	X
		e) Indikátor opotřebení vzorku pneumatiky je viditelný. Hloubka vzorku pneumatiky není v souladu s požadavky ¹ .		X	X
		f) Pneumatika dře o jiné části vozidla (ohebná zařízení proti rozstříku). Pneumatika dře o jiné funkční části vozidla (není ohrožena bezpečnost jízdy).	X	X	
		g) Pneumatiky s obnoveným drážkováním nejsou v souladu s požadavky ¹ . Narušená nosná kostra pneumatiky.		X	X
		h) Vadná funkce systému sledování tlaku v pneumatice nebo je pneumatika zjevně podhuštěná. Systém sledování tlaku v pneumatice zjevně nefunguje	X	X	

5.3 Systém zavěšení náprav

5.3.1 Pružiny a stabilizátor	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Lze použít detektory vůle v řízení a tato zařízení se požadují pro vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny.	a) Nespolehlivé připevnění pružin na podvozek nebo nápravu. V uložení jsou nadměrné vůle, upevnění dílů je velmi nespolehlivé.		X	X
		b) Poškozená nebo prasklá část pružiny. Hlavní pružina (list) nebo další listy velmi vážně narušené.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		c) Pružina chybí. Hlavní pružina (list) nebo další listy velmi vážně narušené.		X	X
		d) Nebezpečné úpravy ³ . Nedostatečná funkční vůle od jiných částí vozidla; nefunkční pružinový systém.		X	X
5.3.2 Tlumiče pérování	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák nebo se použije zvláštní zařízení, pokud je k dispozici.	a) Nespolehlivé připevnění tlumičů k podvozku nebo nápravě. Uvolněný tlumič.	X	X	
		b) Poškozený tlumič se známkami výrazného úniku média nebo nesprávné funkce.		X	
5.3.2.1 Zkouška účinnosti tlumení (X) ²	Použije se zvláštní vybavení a srovnávají se rozdíly mezi levou a pravou stranou	a) Výrazný rozdíl mezi levou a pravou stranou.		X	
		b) Předepsané minimální hodnoty nejsou splněny.		X	
5.3.3 Roury hnací hřídele, ramena nápravy, příčná trojúhelníková ramena a ramena zavěšení kola	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Lze použít detektory vůle v řízení a tato zařízení se požadují pro vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny.	a) Nespolehlivé připevnění části k podvozku nebo nápravě. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
		b) Poškozená nebo nadměrně zkorodovaná část. Část má narušenou stabilitu nebo je popraskaná.		X	X
		c) Nebezpečné úpravy ³ . Nedostatečná funkční vůle od jiných částí vozidla; systém nefunguje.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
5.3.4 Závěsné klouby	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Lze použít detektory vůle v řízení a tato zařízení se požadují pro vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny.	a) Nadměrné opotřebení rejdového čepu a/nebo pouzder nebo závěsných kloubů. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
		b) Prachovky ve výrazně zhoršeném stavu. Prachovky chybí nebo jsou popraskané.	X	X	
5.3.5 Pneumatické odpružení	Vizuální kontrola	a) Systém je nefunkční.			X
		b) Jakákoli část poškozená, změněná nebo ve zhoršeném stavu tak, že to může mít nežádoucí vliv na fungování systému. Fungování systému vážně narušeno.		X	X
		c) Slyšitelný únik média ze systému.		X	

6. PODVOZEK A ČÁSTI PŘIPEVNĚNÉ K PODVOZKU

6.1 Podvozek nebo rám a části k nim připojené

6.1.1 Celkový stav	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák.	a) Nalomení nebo deformace podélníku nebo příčného konstrukčního prvku. Závažné zlomení nebo deformace jakékoli strany nebo příčného konstrukčního prvku.		X	X
		b) Nespolehlivé výztuhy nebo upevňovací prvky. Většina upevnění uvolněná; Nedostatečná pevnost částí.		X	X
		c) Nadměrná koroze, která má vliv na pevnost mechanismu. Nedostatečná pevnost částí.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
6.1.2 Výfukové potrubí a tlumiče	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák.	a) Nespolehlivý nebo netěsný výfukový systém.		X	
		b) Plyny se dostávají do kabiny nebo do prostoru pro cestující. Ohrožení zdraví osob ve vozidle.		X	X
6.1.3 Palivová nádrž a potrubí (včetně palivové nádrže a potrubí pro vytápění)	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, v případě systémů LPG/CNG/LNG se použije zařízení pro detekci úniku plynu.	a) Nespolehlivá nádrž nebo potrubí, vznik zvláštního nebezpečí požáru.			X
		b) Únik paliva nebo chybí či nefunguje víčko plnicího hrdla palivové nádrže. Nebezpečí vzniku požáru; nadměrný únik nebezpečných látek.		X	X
		c) Odřené potrubí. Poškozené potrubí.	X	X	
		d) Palivový kohout (je-li požadován) nefunguje správně.		X	
		e) Nebezpečí požáru v důsledku — úniku paliva — nepřiměřeně chráněné palivové nádrže nebo výfuku — stavu motorového prostoru			X
		f) Systém LPG/CNG/LNG nebo vodíkový systém není v souladu s požadavky, některá z částí systému je vadná ⁽¹⁾ .			X
6.1.4 Nárazníky, boční ochrana a zařízení ochrany proti podjetí zezadu	Vizuální kontrola	a) Uvolnění nebo poškození, které by mohlo při kontaktu nebo letmém dotyku způsobit zranění. Mohou odpadnout některé části; vážně narušená funkčnost.		X	X
		b) Zařízení zjevně není v souladu s požadavky ¹ .		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
6.1.5 Nosič rezervního kola (je-li na vozidle)	Vizuální kontrola	a) Nosič není v náležitém stavu.	X		
		b) Nosič má praskliny nebo je nespolehlivý.		X	
		c) Rezervní kolo není v nosiči bezpečně upevněno. Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X
6.1.6 Mechanické spojovací zařízení a tažné zařízení	Vizuální kontrola opotřebení a správné funkce se zvláštním ohledem na veškerá instalovaná bezpečnostní zařízení nebo s použitím měřidla	a) Poškozená, vadná nebo prasklá část (nepoužívá-li se). Poškozená, vadná nebo prasklá část (používá-li se).		X	X
		b) Nadměrné opotřebení částí. Pod hranicí opotřebení.		X	X
		c) Vadné připevnění. Uvolněné jakékoliv připevnění a hrozí velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X
		d) Jakékoli bezpečnostní zařízení chybí nebo nefunguje správně.		X	
		e) Jakýkoli ukazatel spojení nefunguje.		X	
		f) Špatně viditelná registrační značka nebo omezení jakékoli svítilny (nepoužívá-li se). Nečitelná registrační značka (nepoužívá-li se).	X	X	
		g) Nebezpečné úpravy ³ (méně důležité části). Nebezpečné úpravy ³ (důležité části).		X	X
		h) Pevnost spojení neodpovídá požadavkům.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
6.1.7 Převodové ústrojí	Vizuální kontrola	a) Zajišťovací šrouby jsou uvolněné nebo chybí. Zajišťovací šrouby jsou uvolněné nebo chybí v takové míře, že je vážně ohrožena bezpečnost silničního provozu.		X	X
		b) Nadměrné opotřebení ložisek hřídele převodovky. Velmi vysoké riziko uvolnění nebo prasknutí.		X	X
		c) Nadměrné opotřebení univerzálních kloubů nebo převodových řetězů/pásů. Velmi vysoké riziko uvolnění nebo prasknutí.		X	X
		d) Zhoršený stav pružných spojů. Velmi vysoké riziko uvolnění nebo prasknutí.		X	X
		e) Hřídel poškozená nebo ohnutá.		X	
		f) Ložiskové pouzdro má praskliny nebo je nespolehlivé. Velmi vysoké riziko uvolnění nebo prasknutí.		X	X
		g) Prachovky ve výrazně zhoršeném stavu. Prachovky chybí nebo jsou popraskané.	X	X	
		h) Nepovolená úprava hnacího ústrojí.		X	
6.1.8 Montážní součásti motoru	Vizuální kontrola, nemusí se provádět nad montážní jámou nebo na zvedáku	Montážní součásti ve zhoršeném stavu, zřetelně a vážně poškozené. Montážní součásti jsou uvolněné nebo s prasklinami.		X	X
6.1.9 Výkon motoru (X) ²	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Úprava řídicí jednotky mající vliv na bezpečnost a/nebo životní prostředí.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		b) Úprava motoru mající dopad na bezpečnost a/nebo životní prostředí.			X
6.2 Kabina a karoserie					
6.2.1 Stav	Vizuální kontrola	a) Uvolněný či poškozený panel nebo součást, která by mohla způsobit zranění. Vysoké riziko odpadnutí.		X	X
		b) Sloupek karoserie nespolehlivý. Zhoršená stabilita.		X	X
		c) Umožňuje vstup plynů z motoru nebo výfukových plynů. Ohrožení zdraví osob ve vozidle.		X	X
		d) Nebezpečné úpravy ³ . Nedostatečná funkční vůle od rotujících nebo pohyblivých částí a vozovky.		X	X
6.2.2 Uchycení	Vizuální kontrola nad montážní jámou nebo na zvedáku	a) Nespolehlivá karoserie nebo kabina. Narušená stabilita.		X	X
		b) Karoserie/kabina zjevně není na podvozku umístěna rovně.		X	
		c) Připevnění karoserie/kabiny k podvozku nebo příčným konstrukčním prvkům je nespolehlivé nebo chybí a pokud je symetrické. Připevnění karoserie/kabiny k podvozku nebo příčným konstrukčním prvkům je nespolehlivé nebo chybí do takové míry, že je velmi závažně ohrožena bezpečnost silničního provozu.		X	X
		d) Nadměrně zkorodované upevňovací body na celkové karoserii. Zhoršená stabilita.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
6.2.3 Dveře a pojistky dveří	Vizuální kontrola	a) Dveře se náležitě neotvírají nebo nezavírají.		X	
		b) Dveře by se mohly samovolně otvírat nebo nezůstávají zavřené (posuvné dveře). Dveře by se mohly samovolně otvírat nebo nezůstávají zavřené (otočné dveře).		X	X
		c) Dveře, závěsy, pojistky nebo sloupek ve zhoršeném stavu. Dveře, závěsy, pojistky nebo sloupek chybí nebo jsou uvolněné.	X	X	
6.2.4 Podlaha	Vizuální kontrola nad montážní jámou nebo na zvedáku	Podlaha je nespolehlivá nebo ve velmi zhoršeném stavu. Nedostatečná stabilita.		X	X
6.2.5 Sedadlo řidiče	Vizuální kontrola	a) Poškozená konstrukce sedadla. Uvolněné sedadlo		X	X
		b) Mechanismus polohování nefunguje správně. Sedadlo je uvolněné nebo nelze zaaretovat polohu opěradla.		X	X
6.2.6 Ostatní sedadla	Vizuální kontrola	a) Vadný stav sedadel nebo nespolehlivá sedadla (méně důležité části). Vadný stav sedadel nebo nespolehlivá sedadla (důležité části).	X	X	
		b) Sedadla nejsou osazena v souladu s požadavky ¹ . Počet sedadel překračuje přípustnou mez; jejich umístění není v souladu se schválením.	X	X	
6.2.7 Prvky řízení	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Jakýkoli prvek nezbytný pro bezpečné ovládání vozidla nefunguje správně. Negativní dopad na bezpečné fungování.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
6.2.8 Stupátka	Vizuální kontrola	a) Nespolehlivé stupátko nebo přidržovací madlo Nedostatečná stabilita.	X	X	
		b) Stupátko nebo přidržovací madlo ve stavu, který by mohl při použití způsobit zranění.		X	
6.2.9 Jiná vnitřní a vnější výbava a zařízení	Vizuální kontrola	a) Vadné připevnění jiné výbavy nebo zařízení.		X	
		b) Jiná výbava nebo zařízení nejsou v souladu s požadavky ¹ . Jsou namontované díly, které by mohly způsobit zranění; negativní dopad na bezpečné fungování.	X	X	
		c) Netěsné hydraulické zařízení. Rozsáhlý únik nebezpečných látek.	X	X	
6.2.10 Blatníky, zařízení proti rozstříku	Vizuální kontrola	a) Chybí, jsou uvolněné nebo velmi zkorodované. Mohou způsobit zranění; vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
		b) Nedostatečná vzdálenost od pneumatiky/kola (zařízení proti rozstříku). Nedostatečná vzdálenost od pneumatiky/kola (blatníky).	X	X	
		c) Není v souladu s požadavky ¹ . Nedostatečné pokrytí hloubky vzorku pneumatiky.	X	X	
6.2.11 Stojan	Vizuální kontrola	a) Chybí, jsou uvolněné nebo velmi zkorodované.		X	
		b) Není v souladu s požadavky ¹ .		X	
		c) Nebezpečí vysunutí, je-li vozidlo v pohybu.			X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
6.2.12 Rukojeti řídicíků a stupátka	Vizuální kontrola	a) Chybí, jsou uvolněné nebo velmi zkorodované.		X	
		b) Není v souladu s požadavky ¹ .		X	
7. JINÉ VYBAVENÍ					
7.1 Bezpečnostní pásy/přezky a zádržné systémy					
7.1.1 Bezpečnost montáže bezpečnostních pásů/přezek	Vizuální kontrola	a) Bod ukotvení je ve velmi zhoršeném stavu. Narušená stabilita.		X	X
		b) Uvolněné ukotvení.		X	
7.1.2 Stav bezpečnostních pásů/přezek	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Povinný bezpečnostní pás chybí nebo není připevněn.		X	
		b) Bezpečnostní pás je poškozen. Jakékoli zjevné poškození (např. nařiznutí) nebo příznak nadměrného přetížení (např. po nárazu vozidla).	X	X	
		c) Bezpečnostní pás není v souladu s požadavky ¹ .		X	
		d) Přezka bezpečnostního pásu je poškozená nebo nefunguje správně.		X	
		e) Přítahovač bezpečnostního pásu je poškozený nebo nefunguje správně.		X	
7.1.3 Omezovač zátěže bezpečnostních pásů	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Omezovač zátěže zjevně chybí nebo není pro dané vozidlo vhodný.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla			X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
7.1.4 Předpínače bezpečnostních pásů	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Předpínač zjevně chybí nebo není pro dané vozidlo vhodný.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.			X
7.1.5 Airbagy	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Airbagy zjevně chybí nebo nejsou pro dané vozidlo vhodné.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.			X
		c) Airbag zjevně nefunguje.		X	
7.1.6 Doplnující zádržné systémy	Vizuální kontrola kontrolky vadné funkce a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Kontrolka vadné funkce doplňujícího zádržného systému ukazuje jakékoli selhání systému.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.			X
7.2 Hasicí přístroj (X) ²	Vizuální kontrola	a) Chybí.		X	
		b) Není v souladu s požadavky ¹ . Je-li požadován (např. vozidla taxislužby, autobusy, autokary atd.).	X		X
7.3 Zámky a zařízení proti neoprávněnému použití	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Zařízení k zamezení řízení vozidla nefunguje.	X		
		b) Vadné. Samovolné zamykání či blokování.		X	X
7.4 Výstražný trojúhelník (je-li požadován) (X) ²	Vizuální kontrola	a) Chybí nebo není úplný.	X		
		b) Není v souladu s požadavky ¹ .	X		

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
7.5 Lékárnička (je-li požadována) (X) ²	Vizuální kontrola	Chybí, není úplná nebo není v souladu s požadavky ¹ .	X		
7.6 Zakládací klíny ke kolu (jsou-li požadovány) (X) ²	Vizuální kontrola	Chybí nebo nejsou v dobrém stavu, nedostatečná stabilita nebo rozměry.		X	
7.7 Zvukové výstražné zařízení	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Nefunguje správně. Nefunguje vůbec.	X	X	
		b) Nespolehlivé ovládání.	X		
		c) Není v souladu s požadavky ¹ . Vydávaný zvuk lze zaměnit s oficiálními sirénami.	X	X	
7.8 Rychloměr	Vizuální kontrola nebo zkouška činnosti při jízdě zkoušce pomocí elektronického zařízení	a) Není osazeno v souladu s požadavky ¹ . Chybí (je-li požadován).	X	X	
		b) Nefunguje správně. Nefunguje vůbec.	X	X	
		c) Není dostatečně osvětlen nebo jej nelze dostatečně osvětlit. Není vůbec osvětlen.	X	X	
7.9 Záznamové zařízení (je-li osazeno/požadováno)	Vizuální kontrola	a) Není osazeno v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Nefunguje.		X	
		c) Vadné nebo chybějící plomby.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		d) Montážní štítek chybí, je nečitelný nebo má propadlou platnost		X	
		e) Zjevné zásahy nebo manipulace.		X	
		f) Velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace.		X	
7.10 Omezovač rychlosti (je-li osazen/požadován)	Vizuální kontrola a zkouška činnosti, je-li toto vybavení použito	a) Není osazen v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Zjevně nefunguje.		X	
		c) Nesprávně nastavená rychlost (je-li kontrolováno).		X	
		d) Vadné nebo chybějící plomby.		X	
		e) Štítek chybí nebo je nečitelný.		X	
		f) Velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace.		X	
7.11 Počítadlo ujetých kilometrů, je-li instalováno (X) ²	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Zjevně manipulováno (podvod) s cílem snížit uložený záznam o ujeté vzdálenosti nebo zkusit další záznamy o ujeté vzdálenosti vozidla.		X	
		b) Zjevně nefunguje.		X	
7.12 Systém elektronické kontroly stability (ESC), je-li osazen/požadován	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Čidla rychlosti na kolech chybí nebo jsou poškozená.		X	
		b) Poškozené elektrické vedení.		X	
		c) Jiné části chybí nebo jsou poškozené.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		d) Spínač je poškozený nebo nefunguje správně.		X	
		e) Kontrolka vadné funkce systému elektronické kontroly stability ukazuje jakékoli selhání systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	

8. OBTĚŽOVÁNÍ OKOLÍ

8.1 Hluk

8.1.1 Systém omezení hluku	Subjektivní hodnocení (pokud kontrolor neusoudí, že je hlučnost podprůměrná, může se uplatnit zkouška hluku stojícího vozidla s použitím zvukoměru)	a) Úroveň hluku přesahuje úroveň povolenou požadavky ¹ .		X	
		b) Některá část systému omezení hluku je uvolněná, poškozená, nesprávně namontovaná, chybí nebo je zjevně změněná tak, že to může mít nežádoucí vliv na úroveň hluku. Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X

8.2 Emise z výfuku

8.2.1 Emise zážehového motoru

8.2.1.1 Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené.		X	
		b) Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.1.2 Plynne emise	<p>— U vozidel do emisních tříd Euro5 a Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>Měření s použitím analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky ⁽¹⁾ nebo odečet z OBD. Zkouška výfuku je základní metodou měření emisí výfukových plynů. Na základě posouzení ekvivalence a po zohlednění příslušné právní předpisy o schvalování typu mohou členské státy povolit používání OBD v souladu s doporučeními výrobce a s dalšími požadavky.</p> <p>— U vozidel od emisních tříd Euro 6 a Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>Měření s použitím analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky¹ nebo odečtem odpovídajícího údaje ze zařízení OBD v souladu s doporučeními výrobce a s dalšími požadavky¹.</p> <p>Měření se nepoužije na dvoutaktní motory.</p>	a) Emise překračují určené hodnoty udané výrobcem;		X	
		b) nebo, nejsou-li tyto údaje k dispozici, je překročena povolená hodnota emisí CO		X	
		i) u vozidel, která nemají technicky pokročilý systém k omezení emisí, — 4,5 %, nebo — 3,5 % podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích ¹		X	
		ii) u vozidel s technicky pokročilým systémem k omezení emisí, — při volnoběžných otáčkách motoru: 0,5 % — při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,3 % nebo — při volnoběžných otáčkách motoru: 0,3 % ⁽⁷⁾ — při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,2 % podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích ¹		X	
	c) Lambda koeficient je mimo rozpětí $1 \pm 0,03$ nebo neodpovídá specifikaci výrobce.		X		
	d) Zjištění z OBD značí zjevně nesprávnou funkci.		X		

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.2 Emise vznětového motoru					
8.2.2.1 Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí nebo je zjevně poškozené.		X	
		b) Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí.		X	
8.2.2.2 Opacita Tento požadavek se nevztahuje na vozidla registrovaná nebo uvedená do provozu před 1. lednem 1980.	<p>— U vozidel do emisních tříd Euro5 a Euro V (?):</p> <p>Měření opacity výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou převodovky v neutrálu a s rozpojenou spojkou nebo odečtením z OBD. Zkouška výfuku je základní metodou měření emisí výfukových plynů. Na základě posouzení ekvivalence mohou členské státy povolit používání OBD v souladu s doporučeními výrobce a s dalšími požadavky.</p> <p>— U vozidel od emisních tříd Euro6 a Euro VI (8):</p> <p>Měření opacity výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou převodovky v neutrálu a s rozpojenou spojkou nebo odečtením z OBD v souladu s doporučeními výrobce a dalšími požadavky¹.</p> <p>Stabilizace vozidla:</p> <p>1. Vozidla se mohou zkoušet bez stabilizace, ačkoliv z bezpečnostních důvodů by se mělo ověřit, že je motor teplý a je ve vyhovujícím mechanickém stavu.</p>	a) Platí pro vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích ¹ , opacita přesahuje úroveň uvedenou na štítku výrobce.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	<p>2. Požadavky na stabilizaci:</p> <p>i) Motor musí mít plnou provozní teplotu, například teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měřky hladiny oleje musí být nejméně 80 °C, nebo musí mít běžnou provozní hodnotu, jestliže je nižší, nebo teplota bloku motoru měřená hladinou infračerveného záření musí mít nejméně ekvivalentní teplotu. Jestliže toto měření není proveditelné vzhledem ke konfiguraci vozidla, může se určit běžná provozní teplota motoru jiným způsobem, například z činnosti chladičho ventilátoru motoru.</p> <p>ii) Výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem.</p>				
		<p>b) Pokud tato informace není k dispozici nebo požadavky¹ nepřipouštějí použití referenčních hodnot,</p> <ul style="list-style-type: none"> — u motorů s atmosférickým sáním: 2,5 m⁻¹, — u přepřínovaných motorů: 3,0 m⁻¹, — u vozidel specifikovaných v požadavcích¹ nebo poprvé registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu po datu stanoveném v požadavcích¹: 1,5 m⁻¹ (⁹) nebo 0,7 m⁻¹ (¹⁰) 		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	<p>Postup zkoušky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Před začátkem každého cyklu volné akcelerace musí mít motor a popřípadě přeplňovací turbodmychadlo volnoběžné otáčky. U vznětových motorů těžkých vozidel to znamená, že je nutno vyčkat nejméně 10 sekund po uvolnění pedálu akcelérátoru. 2. Na začátku každého cyklu volné akcelerace musí být pedál akcelérátoru plně sešlápnut rychle a rovnoměrně (v době kratší než jedna sekunda), avšak nenásilně, aby byla dosažena maximální dodávka ze vstřikovacího čerpadla. 3. Při každém cyklu volné akcelerace musí motor dosáhnout maximálních regulovaných otáček nebo u vozidel s automatickou převodovkou otáček specifikovaných výrobcem, nebo není-li tento údaj k dispozici, dvou třetin maximálních regulovaných otáček předtím, než je uvolněn pedál akcelérátoru. To lze zkontrolovat například sledováním otáček motoru nebo tak, že se od začátku sešlapování pedálu akcelérátoru do jeho uvolnění nechá uplynout dostatečná doba. U vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ nebo N₃ by měla tato doba být nejméně dvě sekundy. 4. Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr z nejméně tří posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchyľují od střední hodnoty změřených hodnot, nebo se zjistí jiným způsobem statistického výpočtu, při kterém se uvažuje rozptyl měřených hodnot. Členské státy mohou omezit počet zkušebních cyklů. 				

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	5. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení mohou členské státy hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy hodnotit jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech.				
8.3 Elektromagnetické odrušení					
Vysokofrekvenční rušení (X) ²		Jakékoli z požadavků ¹ nejsou splněny.	X		
8.4 Ostatní položky týkající se životního prostředí					
8.4.1 Únik kapalin		Jakýkoli nadměrný únik kapalin, který by mohl poškodit životní prostředí nebo představovat bezpečnostní riziko pro ostatní účastníky silničního provozu. Neustálá tvorba kapek, které představují velmi závažné nebezpečí.		X	X
9. DOPLŇKOVÉ KONTROLY U VOZIDEL KATEGORIE M ₂ A M ₃ SLOUŽÍCÍCH K DOPRAVĚ OSOB					
9.1 Dveře					
9.1.1 Vchodové a východové dveře	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce.		X	
		b) Zhoršený stav. Může způsobit zranění.	X		X
		c) Vadné nouzové ovládání.		X	
		d) Vadné dálkové ovládání dveří nebo vadná výstražná zařízení.		X	
		e) Není v souladu s požadavky ¹ . Nedostatečná šířka dveří.	X		X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.1.2 Nouzové východy	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce.		X	
		b) Označení nouzových východů je nečitelné. Označení nouzových východů chybí.	X	X	
		c) Chybí kladívko k rozbití skla.	X		
		d) Nejsou v souladu s požadavky ¹ . Nedostatečná šířka nebo zablokovaný přístup.	X	X	
9.2 Systém odmlžování a odmrazování (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Nefunguje správně. Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla.	X	X	
		b) Emise jedovatých či výfukových plynů se dostávají do prostoru pro řidiče nebo dopravu cestujících. Ohrožení zdraví osob ve vozidle.		X	X
		c) Vadné odmrazování (je-li povinné).		X	
9.3 Systém větrání a vytápění (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce. Ohrožení zdraví osob na palubě.	X	X	
		b) Emise jedovatých či výfukových plynů se dostávají do prostoru pro řidiče nebo dopravu cestujících. Ohrožení zdraví osob ve vozidle.		X	X
9.4 Sedadla					
9.4.1 Sedadla cestujících (včetně sedadel pro doprovázející pracovníky)	Vizuální kontrola	Sklápěcí sedadla (jsou-li povolena) nefungují automaticky. Blokují nouzový východ.	X	X	
9.4.2 Sedadlo řidiče (další požadavky)	Vizuální kontrola	a) Vadné speciální vybavení jako antireflexní ochrana. Pole výhledu narušeno.	X	X	
		b) Ochrana řidiče je nespolehlivá nebo není v souladu s požadavky ¹ . Může způsobit zranění.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.5 Vnitřní osvětlení a navigační zařízení (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zařízení je vadné nebo není v souladu s požadavky ¹ . Nefunguje vůbec.	X	X	
9.6 Uličky, plochy pro stojící cestující	Vizuální kontrola	a) Nespolehlivá podlaha. Narušená stabilita.		X	X
		b) Vadná zábradlí nebo madla. Nespolehlivá nebo nepoužitelná.	X	X	
		c) Není v souladu s požadavky ¹ . Nedostatečná šířka nebo prostor.	X	X	
9.7 Schody a stupátka	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Zhoršený stav. Poškozený stav. Narušená stabilita.	X	X	X
		b) Zasouvací schody nefungují správně.		X	
		c) Nejsou v souladu s požadavky ¹ . Nedostatečná šířka nebo nadměrná výška.	X	X	
9.8 Systém komunikace s cestujícími (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Vadný systém. Nefunguje vůbec.	X	X	
9.9 Upozornění (X) ²	Vizuální kontrola	a) Upozornění chybí, jsou chybná nebo nečitelná.	X		
		b) Nejsou v souladu s požadavky ¹ . Nepravdivé informace.	X	X	
9.10 Požadavky týkající se dopravy dětí. (X) ²					
9.10.1 Dveře	Vizuální kontrola	Ochrana dveří není v souladu s požadavky ¹ týkajícími se tohoto druhu dopravy.		X	
9.10.2 Signalizační a speciální vybavení	Vizuální kontrola	Signalizační nebo speciální vybavení chybí nebo není v souladu s požadavky ¹ .	X		

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.11 Požadavky týkající se dopravy osob se sníženou pohyblivostí (X) ²					
9.11.1 Dveře, rampy a zdviže	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X	X	
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; může způsobit zranění.	X	X	
		c) Vadné ovládání. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X	X	
		d) Vadné výstražné zařízení. Nefunguje vůbec.	X	X	
		e) Není v souladu s požadavky ¹ .		X	
9.11.2 Systém upevnění vozíků pro invalidy	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X	X	
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; Může způsobit zranění.	X	X	
		c) Vadné ovládání. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X	X	
		d) Není v souladu s požadavky ¹ .		X	
9.11.3 Signalizační a speciální vybavení	Vizuální kontrola	Signalizační nebo speciální vybavení chybí nebo není v souladu s požadavky ⁽¹⁾ .		X	
9.12 Jiné speciální vybavení (X) ²					
9.12.1 Zařízení pro přípravu jídla	Vizuální kontrola	a) Zařízení není v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Zařízení je poškozené do takové míry, že by bylo jeho používání nebezpečné.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.12.2 Sanitární zařízení	Vizuální kontrola	Zařízení není v souladu s požadavky ¹ . Může způsobit zranění.	X	X	
9.12.3 Jiné zařízení (např. audiovizuální systémy)	Vizuální kontrola	Není v souladu s požadavky ¹ . Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla.	X	X	

(¹) Kategorie vozidel nespádající do oblasti působnosti této směrnice jsou uvedeny orientačně.

(²) 43 % pro návěsy schválené před 1. lednem 2012.

(³) 48 % pro vozidla, která nemají protiblokovací systém (ABS) nebo jsou typu schváleného před 1. říjnem 1991.

(⁴) 45 % pro vozidla registrovaná po roce 1988 nebo ode dne stanoveného v požadavcích, podle toho, co nastane později.

(⁵) 43 % pro návěsy a přívěsy registrované po roce 1988 nebo ode dne stanoveného v požadavcích, podle toho, co nastane později.

(⁶) Například 2,5 m/s² pro vozidla kategorie N₁, N₂ a N₃ registrovaných poprvé po dni 1. 1. 2012.

(⁷) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu se směrnicí 70/220/EHS, nařízením (ES) č. 715/2007 přílohou I tabulkou 1 (Euro 5), směrnicí 88/77/EHS a směrnicí 2005/55/ES.

(⁸) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 přílohou I tabulkou 2 (Euro 6), a nařízením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

(⁹) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s mezními hodnotami v řádku B bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS, ve znění směrnice 98/69/ES nebo pozdějších předpisů, v řádku B1, B2 nebo C bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS, nebo která byla poprvé registrována nebo uvedena do provozu po 1. červenci 2008.

(¹⁰) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, tabulkou 2 přílohy I (Euro 6). Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

POZNÁMKY:

¹ „Požadavky“ se rozumí požadavky na schválení typu k datu schválení, první registrace nebo prvního uvedení do provozu a také povinnosti dodatečného vybavení nebo povinnosti stanovené vnitrostátními právními předpisy země registrace. Tyto důvody pro nevyhovění se použijí pouze tehdy, pokud bylo zkontrolováno splnění požadavků.

² Pomocí „X“ se označují položky, které se týkají stavu vozidla a jeho vhodnosti k používání na pozemních komunikacích, avšak při technické prohlídce se nepovažují za zásadní.

³ Nebezpečnou úpravou se rozumí úprava, která má nepříznivý vliv na bezpečnost vozidla v provozu na pozemních komunikacích nebo negativní vliv na životní prostředí.

PŘÍLOHA II

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA OBSAH OSVĚDČENÍ O TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI VOZIDLA

Osvědčení o technické způsobilosti vozidla vydané na základě technické prohlídky musí obsahovat alespoň tyto údaje s uvedením odpovídajících harmonizovaných kódů Unie:

- (1) Identifikační číslo vozidla (identifikační číslo vozidla nebo číslo podvozku)
 - (2) Registrační značka vozidla a symbol státu, v němž je vozidlo registrováno
 - (3) Datum a místo prohlídky
 - (4) Stav počítadla ujetých kilometrů v době prohlídky, je-li k dispozici
 - (5) Kategorie vozidla, je-li k dispozici
 - (6) Zjištěné nedostatky a stupeň jejich závažnosti
 - (7) Výsledek technické prohlídky
 - (8) Datum příští technické prohlídky nebo doba platnosti stávajícího osvědčení, není-li tato informace poskytnuta jiným způsobem
 - (9) Název stanice technické kontroly nebo organizace provádějící technickou prohlídku a podpis nebo identifikace kontrolora odpovědného za prohlídku
 - (10) Jiné informace
-

PŘÍLOHA III

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE ZAŘÍZENÍ A VYBAVENÍ PRO PROVÁDĚNÍ TECHNICKÝCH PROHLÍDEK

I. Zařízení a vybavení

Technické prohlídky prováděné v souladu s doporučenými metodami stanovenými v příloze I musí být prováděny pomocí vhodného zařízení a vybavení. To může případně zahrnovat využití mobilních zkušebních jednotek. Zkušební vybavení, které nezbytně závisí na kategoriích testovaných vozidel podle tabulky I. Zařízení a vybavení musí splňovat alespoň tyto minimální požadavky:

- 1) zkušební zařízení, které disponuje dostatečným prostorem pro hodnocení vozidel a splňuje nezbytné požadavky na ochranu zdraví a bezpečnost;
- 2) zkušební linka dostatečné velikosti pro každou prohlídku, montážní jáma nebo zvedák a pro vozidla, jejichž maximální hmotnost převyšuje 3,5 tun, zařízení na zvedání náprav vozidla, vybavené vhodným osvětlením a v případě potřeby vдуchotechnikou;
- 3) pro prohlídku všech vozidel válcový brzdový stav s funkcí měření, zobrazení a záznamu brzdných sil, a tlaku vzduchu v pneumatických brzdových systémech v souladu s přílohou A normy ISO 21069-1 o technických požadavcích na válcové brzdové stavy nebo rovnocenné normy;
- 4) pro prohlídku vozidel, jejichž maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny, válcový brzdový stav v souladu s bodem 3, jež nemusí zahrnovat funkci záznamu brzdných sil, síly stlačení pedálu a tlaku vzduchu v pneumatických brzdových systémech;

nebo

desková zkušebna brzd, rovnocenná válcovému brzdovému stavu v souladu s bodem 3, jež nemusí zahrnovat funkci záznamu brzdných sil, síly stlačení pedálu a zobrazení tlaku vzduchu v pneumatických brzdových systémech;

- 5) přístroj pro záznam zpomalení, přičemž přístroje bez funkce kontinuálního měření musí zaznamenávat/ukládat výsledky měření nejméně desetkrát za sekundu;
- 6) zařízení pro zkoušení pneumatických brzdových systémů, jako jsou tlakoměry, přípojky a hadice;
- 7) přístroj pro určení hodnoty zatížení na kolo/nápravu pro stanovení zatížení nápravy (volitelně pro měření dvou zatížení na kolo, jako jsou plošiny pro vážení hmotnosti na kole a plošiny provázení hmotnosti na nápravě);
- 8) přístroj pro zkoušení zavěšení kolo-náprava (detektor vůle v řízení) bez zvedání nápravy, který musí splňovat tyto požadavky:
 - a) přístroj musí být vybaven alespoň dvěma deskami poháněnými motorem, kterými lze pohybovat v opačných směrech, podélně i příčně;
 - b) kontrolor musí mít možnost pohyb desek ovládat ze svého místa, kde provádí kontrolu;
 - c) u vozidel, jejichž maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny, musí desky splňovat tyto technické požadavky:
 - podélný a příčný pohyb nejméně 95 mm,
 - rychlost podélného a příčného pohybu 5 až 15 cm/s;

- 9) zvukoměr třídy II, je-li měřena hladina akustického tlaku;
- 10) analyzátor čtyř výfukových plynů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/22/ES ⁽¹⁾;
- 11) dostatečně přesný přístroj pro měření koeficientu absorpce;
- 12) jedno zařízení k zaměření světlometu, kterým lze zkontrolovat seřízení světlometu v souladu s ustanoveními o seřízení světlometů motorových vozidel (směrnice 76/756/EHS), rozhraní světla a tmy musí být snadno rozpoznatelné za denního světla (bez přímého slunečního světla);
- 13) přístroj pro měření hloubky vzorku pneumatik;
- 14) zařízení k připojení elektronického rozhraní vozidla, jako je skenovací přístroj pro OBD;
- 15) zařízení pro zjištění úniku LPG/CNG/LNG, jsou-li taková vozidla zkoušena.

Kterákoliv z výše uvedených zařízení mohou být sloučena do jednoho zařízení pod podmínkou, že se tím neovlivní přesnost jednotlivých zařízení.

II. Kalibrace přístrojů použitých pro měření

Není-li v příslušných evropských právních předpisech stanoveno jinak, nesmí mezi dvěma po sobě jdoucími kalibracemi uplynout doba delší než:

- i) 24 měsíců pro měření hmotnosti, tlaku a hladiny akustického tlaku,
- ii) 24 měsíců pro měření sil,
- iii) 12 měsíců pro měření plynných emisí.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/22/ES ze dne 31. března 2004 o měřicích přístrojích (Úř. věst. L 135, 30.4.2004, s. 1).

Tabulka I (1)

Vozidla		Kategorie		Vybavení požadované pro každou položku uvedenou v části I														
	Maximální hmotnost			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocykly			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Vozidla pro osobní dopravu																		

Vybavení požadované pro účely provedení technické prohlídky																		
Vozidla		Kategorie		Vybavení požadované pro každou položku uvedenou v části I														
	Maximální hmotnost			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Vozidla pro nákladní dopravu																		
	Do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Zvláštní vozidla odvozená od vozidel kategorie N, T5																		
	Do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	Do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Vybavení požadované pro účely provedení technické prohlídky																		
Vozidla		Kategorie		Vybavení požadované pro každou položku uvedenou v části I														
	Maximální hmotnost			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Přípojná vozidla	Do 750 kg	O ₁		x													x	
	> 750 až 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x						x	

(¹) Kategorie vozidel, které nespádají do oblasti působnosti této směrnice, jsou uvedeny jako vodítka.

¹ P...zážehový motor; D...vznětový motor (diesel)

PŘÍLOHA IV

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE ZPŮSOBILOSTI, ODBORNÉ PŘÍPRAVY A CERTIFIKACE KONTROLORŮ

1. Odborná způsobilost

Dříve než členské státy schválí uchazeče o funkci kontrolora provádějícího technické prohlídky, musí ověřit, že tato osoba:

a) má znalosti a vědomosti s osvědčením týkající se konstrukce silničních vozidel v těchto oblastech:

- mechanika,
- dynamika,
- dynamika vozidel,
- spalovací motory,
- materiály a zpracování materiálů,
- elektronika,
- elektrotechnika,
- elektronické součásti vozidel,
- informační technologie;

b) může doložit nejméně tři roky zkušeností, nebo má rovnocenný doklad, jako je doložený odborný dohled nebo studium, a odpovídající odbornou přípravu ve výše uvedené oblasti silničních vozidel.

2. Základní školení a opakovací školení

Členské státy nebo příslušné orgány zajistí, aby kontroloři absolvovali odpovídající základní a opakovací školení nebo odpovídající zkoušku, zahrnující teoretickou i praktickou část, které jim umožní získat oprávnění k provádění technických prohlídek.

Základní a opakovací školení nebo odpovídající zkoušky musí obsahovat alespoň tato témata:

a) Základní školení nebo odpovídající zkouška

Základní školení poskytované členským státem nebo schváleným školicím střediskem v daném členském státě musí obsahovat alespoň tato témata:

i) technologie vozidel:

- brzdové systémy,
- systémy řízení,
- pole výhledu,
- světla, osvětlovací zařízení a elektronické součásti,
- nápravy, kola a pneumatiky,
- podvozek a karoserie,
- obtěžování okolí a emise,
- dodatečné požadavky pro zvláštní vozidla,

- ii) metody kontroly,
- iii) posouzení nedostatků,
- iv) právní požadavky na stav schvalovaného vozidla,
- v) právní požadavky týkající se technických prohlídek,
- vi) správní ustanovení týkající se schvalování, registrace a technických prohlídek vozidel,
- vii) IT aplikace související s prováděním technických prohlídek a administrativou.

b) Opakovací školení nebo odpovídající zkouška

Členské státy zajistí, aby kontroloři pravidelně absolvovali opakovací školení nebo odpovídající zkoušku zajišťované členským státem nebo schváleným školicím střediskem v daném členském státě.

Členské státy zajistí, aby obsah opakovacích školení nebo odpovídající zkoušky kontrolorům umožnil udržet a osvěžit si potřebné znalosti a dovednosti související s tématy uvedenými v písm. a) bodech i) až vii) výše.

3. Osvědčení o odborné způsobilosti

Osvědčení či rovnocenný doklad vystavený kontrolorovi oprávněnému provádět technické prohlídky musí obsahovat alespoň tyto informace:

- totožnost kontrolora (jméno, příjmení),
 - kategorie vozidel, pro které je kontrolor oprávněn provádět technické prohlídky,
 - název orgánu, který osvědčení vydal,
 - datum vydání.
-

PŘÍLOHA V

ORGÁNY DOZORU

Pravidla a postupy týkající se orgánů dozoru zřízených členskými státy v souladu s článkem 14 musí odpovídat těmto minimálním požadavkům:

1. Úkoly a činnost orgánu dozoru

Orgány dozoru plní přinejmenším tyto úkoly:

a) dozor nad stanicemi technické kontroly:

- ověření, zda jsou splněny minimální požadavky na prostory a zkušební zařízení,
- ověření, zda schválený subjekt splňuje povinné požadavky;

b) ověření školení a zkoušení kontrolorů:

- ověření, zda jsou prováděna základní školení kontrolorů,
- ověření, zda jsou prováděna pravidelná opakovací školení kontrolorů,
- pravidelná opakovací školení pro pracovníky orgánů dozoru,
- provádění zkoušek nebo dozor nad nimi;

c) audit:

- předběžný audit stanic technické kontroly před udělením oprávnění,
- pravidelný běžný audit stanic technické kontroly,
- mimořádný audit v případě nesrovnalostí,
- audit školicích/zkušebních středisek;

d) Monitorovací činnost za použití například těchto opatření:

- překontrolování statisticky reprezentativního podílu zkontrolovaných vozidel,
- „inkognito“ testování kvality služeb poskytovaných stanicemi technické kontroly (tzv. metoda „mystery shopping“) (nepovinně za použití vadného vozidla),
- analýza výsledků technických prohlídek (statistické metody),
- kontrola týkající se postupů při odvolání,
- prověřování stížností;

e) validace výsledků měření v rámci technických prohlídek;

f) odejmutí nebo pozastavení platnosti schválení stanic technické kontroly a/nebo licencí kontrolorů:

- pokud dotčená stanice nebo dotčený kontrolor nesplňují podstatný požadavek pro udělení oprávnění,
- pokud jsou zjištěny závažné nesrovnalosti,
- pokud existují trvale negativní výsledky auditů,
- pokud dojde ke ztrátě dobré pověsti dotčené stanice nebo dotčeného kontrolora.

2. Požadavky týkající se orgánu dozoru

Požadavky na zaměstnance orgánu dozoru musí zahrnovat tyto oblasti:

- technická způsobilost,
- nestrannost,
- normy v oblasti kvalifikace a odborného vzdělávání.

3. Obsah pravidel a postupů

Každý členský stát nebo jeho příslušný orgán stanoví příslušná pravidla a postupy, které musí zahrnovat alespoň tyto oblasti:

a) požadavky týkající se udělení oprávnění stanicím technické kontroly a dozoru nad nimi:

- žádost o udělení oprávnění k výkonu činnosti stanice technické kontroly,
- povinnosti stanice technické kontroly,
- inspekční návštěva před udělením, nebo inspekční návštěvy za účelem ověření, zda jsou splněny všechny požadavky,
- udělení oprávnění stanici technické kontroly,
- pravidelné běžné kontroly/audity stanic technické kontroly,
- pravidelné kontroly stanic technické kontroly, zda trvale dodržují platná pravidla a postupy,
- zvláštní neohlášené kontroly nebo audity stanic technické kontroly založené na důkazech,
- analýza údajů ze zkoušek pro účely sestavení důkazů o nedodržování platných pravidel a postupů,
- odejmutí nebo pozastavení platnosti oprávnění stanic technické kontroly;

b) kontroloři stanic technické kontroly:

- předpoklady pro funkci kontrolora,
- základní a opakovací školení a zkoušky,
- odejmutí nebo pozastavení platnosti osvědčení o odborné způsobilosti kontrolora;

c) vybavení a prostory:

- požadavky na zkušební vybavení,
- požadavky na zkušební prostory,
- požadavky na značení,
- požadavky na údržbu a kalibraci zkušebního vybavení,
- požadavky na výpočetní systémy;

d) orgány dozoru:

- pravomoci orgánů dozoru,
 - požadavky platné pro personál orgánů dozoru,
 - odvolání a stížnosti.
-