

31996L0096

17.2.1997

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 46/1

SMĚRNICE RADY 96/96/ES**ze dne 20. prosince 1996****o sblížení právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 75 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ⁽³⁾,

(1) Vzhledem k tomu, že směrnice Rady 77/143/EHS ze dne 29. prosince 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽⁴⁾ byla již vícekrát podstatně změněna; že nyní při další změně je třeba z důvodu přehlednosti tuto směrnici znovu vydat.

(2) Vzhledem k tomu, že je v rámci společné dopravní politiky žádoucí, aby pro provoz určitých motorových vozidel ve Společenství byly vytvořeny co nejlepší předpoklady jak ohledně bezpečnosti, tak podmínek hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech.

(3) Vzhledem k tomu, že rostoucí silniční provoz a z něj vyplývající zvýšení nebezpečí a zátěže vyvolávají pro členské státy problémy s bezpečností, které mají ve všech členských státech podobnou povahu a závažnost.

(4) Vzhledem k tomu, že současné normy a metody technických prohlídek se mezi jednotlivými členskými státy liší a tato situace ovlivňuje rovnocennost úrovně bezpečnosti kontrolovaných vozidel provozovaných v členských státech a rovnocennost úrovně jejich vlivu na životní prostředí; že navíc tento stav může narušit hospodářskou soutěž mezi dopravci z jednotlivých členských států.

(5) Vzhledem k tomu, že z toho vyplývá nezbytnost harmonizovat v co největším rozsahu frekvenci kontrol a předmět povinných technických prohlídek.

(6) Vzhledem k tomu, že technická prohlídka vozidla během jeho užité doby má být relativně jednoduchá, rychlá a finančně nenáročná.

(7) Vzhledem k tomu, že je proto žádoucí definovat zvláštními směrnici minimální normy a metody Společenství pro kontrolu položek uvedených v příloze II.

(8) Vzhledem k tomu, že vnitrostátní normy zůstávají přechodně v platnosti pro položky, na něž se tyto zvláštní směrnice nevztahují.

(9) Vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby normy a metody stanovené v těchto zvláštních směrnici byly rychle přizpůsobeny technickému pokroku a aby byl pro usnadnění provádění k tomu potřebných opatření zaveden postup užší spolupráce mezi členskými státy a Komisí v rámci výboru pro přizpůsobení technických prohlídek technickému pokroku.

(10) Vzhledem k tomu, že kvůli různorodosti zkušebních zařízení a metod ve Společenství by bylo předčasné u brzdových soustav určovat hodnoty seřizování tlaku vzduchu, doby náběhu atd.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 193, 4.7.1996, s. 5 a s. 31.

⁽²⁾ Úř. věst. C 39, 12.2.1996, s. 24.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 29. února 1996 (Úř. věst. C 78, 18.3.1996, s. 27), společný postoj Rady ze dne 18. června 1996 (Úř. věst. C 248, 26.8.1996, s. 49) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 24. října 1996 (Úř. věst. C 347, 18.11.1996).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 47, 18.2.1977, s. 47. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 94/23/ES (Úř. věst. L 147, 14.6.1994, s. 6).

- (11) Vzhledem k tomu, že se předpokládají další změny této směrnice, aby byly harmonizovány a zdokonaleny postupy technických prohlídek.
- (12) Vzhledem k tomu, že než budou harmonizovány postupy a praxe technických prohlídek, směji členské státy využívat kontrolní postupy, které považují za přiměřené, k ověřování, zda dotýčná vozidla vyhovují požadavkům týkajícím se brzd.
- (13) Vzhledem k tomu, že každý členský stát musí v rámci svých pravomocí zajistit, aby byly technické prohlídky vozidel prováděny metodicky a na vysoké úrovni.
- (14) Vzhledem k tomu, že Komise má dohlížet na používání této směrnice v praxi a podávat v pravidelných odstupech o dosažených výsledcích zprávu Evropskému parlamentu a Radě.
- (15) Vzhledem k tomu, že všechny osoby zabývající se technickými prohlídkami vozidel uznávají, že metody kontrol, zejména skutečnost, zda je kontrolované vozidlo naloženo, částečně naloženo nebo nenaloženo, ovlivňují spolehlivost úsudku pověřených kontrolních pracovníků o způsobilosti brzdové soustavy.
- (16) Vzhledem k tomu, že stanovení referenčních hodnot pro brzdnu sílu jednotlivých typů vozidel při různém stavu naložení by posouzení spolehlivosti brzdové soustavy usnadnilo a že tato směrnice umožňuje provádění kontrol tímto postupem jako alternativu k provádění kontrol dodržování minimálních hodnot brzdných účinků pro každou kategorii vozidel.
- (17) Vzhledem k tomu, že s ohledem na brzdové soustavy spadající do oblasti působnosti této směrnice především vozidla, kterým bylo uděleno schválení typu v souladu se směrnicí 71/320/EHS⁽¹⁾; že však určité typy vozidel obdržely schválení typu v souladu s vnitrostátními normami, které se mohou od požadavků této směrnice lišit.
- (18) Vzhledem k tomu, že členské státy mohou rozšířit kontrolu brzdových soustav na jiné typy vozidel nebo na jiné kontrolované položky, než na které se vztahuje tato směrnice.
- (19) Vzhledem k tomu, že členské státy mohou zpřísnit kontroly brzdových soustav nebo tyto kontroly provádět častěji.
- (20) Vzhledem k tomu, že účelem této směrnice je prostřednictvím pravidelného měření výfukových emisí zachovat nízkou úroveň emisí po celou dobu používání vozidla a zajistit rovněž, aby nejvíce znečišťující vozidla byla stažena z provozu do té doby, než budou uvedena do řádného stavu.
- (21) Vzhledem k tomu, že špatné seřízení a nedostatečná údržba poškozují nejen motor, ale také životní prostředí, protože vedou k vyššímu znečištění ovzduší a vyšší spotřebě paliva; že je důležité rozvíjet dopravu šetrnou k životnímu prostředí.
- (22) Vzhledem k tomu, že u vznětových (dieselových) motorů je měření opacity výfukových plynů považováno za dostatečný ukazatel stavu údržby vozidla z hlediska emisí.
- (23) Vzhledem k tomu, že u zážehových (benzinových) motorů je měření emisí oxidu uhelnatého ve výfuku při volnoběhu motoru považováno za dostatečný ukazatel stavu údržby vozidla ohledně emisí.
- (24) Vzhledem k tomu, že při nepravidelné údržbě může být neúspěšnost při měření výfukových emisí poměrně vysoká.
- (25) Vzhledem k tomu, že u vozidel s benzinovými motory, u nichž předpisy pro schválení typu vyžadují vybavení řízeními systémy emisí, jako jsou třicestné katalyzátory řízené lambda sondou, musí být předpisy pro pravidelné měření emisí těchto vozidel přísnější než pro konvenční vozidla.
- (26) Vzhledem k tomu, že členské státy mohou případně vyjmout z oblasti působnosti této směrnice určitá historická vozidla; že mohou rovněž pro tato vozidla zavést vlastní předpisy pro technické prohlídky; že však tato možnost nesmí vést k uplatňování přísnějších předpisů než těch, kterým musela tato vozidla vyhovovat při konstrukci.
- (27) Vzhledem k tomu, že musí být možné upravit tuto směrnici tak, aby zohledňovala budoucí konstrukční změny vozidel, které usnadňují technické prohlídky, a aby rovněž zohledňovala vývoj v metodice technických prohlídek, jimiž se lépe zjistí skutečné podmínky provozu vozidla;
- (28) Vzhledem k tomu, že směrnice Rady 92/6/EHS⁽²⁾ vyžaduje pro určité kategorie silničních vozidel montáž a použití omezovačů rychlosti

⁽¹⁾ Směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 91/422/EHS (Úř. věst. L 233, 22.8.1991, s. 21).

⁽²⁾ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

- (29) Vzhledem k tomu, že však do doby, kdy budou omezovače rychlosti technologicky natolik vyvinuty, aby jejich technická prohlídka probíhala snadněji, mohou některé součásti těchto zařízení podléhat technickým prohlídkám, pokud je to možné.
- (30) Vzhledem k tomu, že v současné době je ověřování, zda omezovače rychlosti správně fungují, ponecháno na členských státech užívajících k tomu prostředky, které uznávají za vhodné; že v patřičné době mají být harmonizovány kontrolní metody a normy.
- (31) Vzhledem k tomu, že Komise má posoudit provozní zkušenosti ohledně správné činnosti omezovačů rychlosti a předložit Radě zprávu; že závěry této zprávy budou tvořit základ pro další návrhy na změny v právní úpravě vztahující se na omezovače rychlosti.
- (32) Vzhledem k tomu, že pro vozidla taxislužby a sanitní vozy platí obdobné technické požadavky jako pro soukromé automobily; že položky, které mají být kontrolovány, by měly být proto také obdobné, přestože frekvence prohlídek se liší.
- (33) Vzhledem k tomu, že s ohledem na očekávané důsledky této směrnice na dotyčné hospodářské odvětví a s přihlédnutím k zásadě subsidiarity jsou opatření Společenství stanovená touto směrnicí nezbytná za účelem harmonizace pravidel pro technické prohlídky, aby bylo zabráněno narušení hospodářské soutěže mezi silničními dopravci a zaručeno, že vozidla jsou řádně kontrolována a udržována; že těchto cílů by nemohlo být plně dosaženo, kdyby členské státy jednaly jednotlivě.
- (34) Vzhledem k tomu, že touto směrnicí nejsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení zrušených směrnic ve vnitrostátních právních předpisech a jejich použitelnost,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

Obecná ustanovení

Článek 1

1. V každém členském státě musí být motorová vozidla registrovaná v tomto státě a přívěsy a návěsy těchto vozidel přistavovány k technickým prohlídkám v souladu s touto směrnicí, a zejména jejími přílohami I a II.

2. Kategorie vozidel určené k technické prohlídce, frekvence prohlídek a povinně kontrolované položky jsou uvedeny v přílohách I a II.

Článek 2

Technické prohlídky podle této směrnice musí provádět stát nebo veřejný orgán, který byl státem tímto úkolem pověřen, nebo subjekty či zařízení určené státem a pod jeho přímým dozorem, včetně soukromých subjektů. Pokud zařízení určená jako stanice technické kontroly vykonávají rovněž opravy motorových vozidel, musí členské státy zvláště usilovat o zajištění objektivitu a vysoké kvality technických prohlídek vozidel.

Článek 3

1. Členské státy přijmou opatření, která považují za nezbytná, aby mohlo být prokázáno, že vozidlo prošlo technickou prohlídkou vyhovující alespoň ustanovením této směrnice.

Tato opatření sdělí ostatním členským státům a Komisi.

2. Každý členský stát uzná doklad vydaný jiným členským státem, který uvádí, že motorové vozidlo registrované na jeho území spolu se svým přívěsem nebo návěsem prošlo technickou prohlídkou vyhovující alespoň ustanovením této směrnice, jako by tento doklad vydal sám.

3. Členské státy používají vhodné postupy, aby v možném rozsahu zajistily, že účinek brzd vozidel registrovaných na jejich území vyhovuje požadavkům této směrnice.

KAPITOLA II

Výjimky a odchylky

Článek 4

1. Členské státy mohou vyjmout z oblasti působnosti této směrnice vozidla ozbrojených sil, složek zabezpečujících veřejný pořádek a požární ochrany.

2. Členské státy mohou po konzultaci s Komisí vyjmout z oblasti působnosti této směrnice nebo podřídit zvláštním

předpisům určitá vozidla provozovaná nebo užívaná za výjimečných podmínek a vozidla, která nejsou nikdy nebo téměř nikdy používána na veřejně přístupných komunikacích, včetně historických vozidel vyrobených před 1. lednem 1960, nebo která jsou dočasně vyřazena z provozu.

3. Členské státy mohou po konzultaci s Komisí stanovit vlastní normy pro kontroly historických vozidel.

Článek 5

Bez ohledu na přílohy I a II mohou členské státy:

- stanovit bližší datum první povinné technické prohlídky a případně předepsat, že vozidlo musí projít technickou prohlídkou před registrací,
- zkrátit dobu mezi dvěma po sobě jdoucími povinnými technickými prohlídkami,
- zvýšit počet položek, které podléhají kontrole,
- rozšířit požadavek pravidelných technických prohlídek na další kategorie vozidel,
- předepsat zvláštní dodatečné prohlídky,
- Text missing!
- požadovat pro vozidla registrovaná na jejich území vyšší hodnoty minimálního účinku brzd, než které jsou uvedeny v příloze II, přičemž mohou do těchto vyšších hodnot zahrnout přezkušování vozidel s větším zatížením, pokud tyto požadavky nepřekračují požadavky původního schválení typu vozidla.

Článek 6

1. Odchylně od příloh I a II mohou členské státy do 1. ledna 1993

- odložit datum první povinné technické prohlídky,
- prodloužit dobu mezi dvěma po sobě jdoucími povinnými technickými prohlídkami,
- snížit počet položek, které podléhají kontrole,
- změnit kategorie vozidel podléhajících povinným technickým kontrolám,

za předpokladu, že před výše uvedeným dnem podléhají všechna lehká užitková vozidla uvedená v příloze 1 bodu 5 technickým prohlídkám v souladu s touto směrnicí.

Avšak v členských státech, kde k 28. červenci 1988 nebyl pro tuto kategorii vozidel zaveden systém pravidelných technických

prohlídek srovnatelný se systémem podle této směrnice, se odstavec 1 použije do 1. ledna 1995.

2. V případě osobních automobilů uvedených v příloze I bodu 6 se odstavec 1 použije do 1. ledna 1994.

Avšak v členských státech, kde k 31. prosinci 1991 nebyl pro tuto kategorii vozidel zaveden systém pravidelných technických prohlídek srovnatelný se systémem podle této směrnice, se odstavec 1 použije do 1. ledna 1998.

KAPITOLA III

Závěrečná ustanovení

Článek 7

1. Rada přijme kvalifikovanou většinou na návrh Komise zvláštní směrnice nezbytné k definování minimálních požadavků a metod kontroly položek uvedených v příloze II.

2. Všechny změny nezbytné k tomu, aby normy a metody definované ve zvláštních směrnících byly přizpůsobeny technickému pokroku, se přijímají postupem podle článku 8.

Článek 8

1. Komisi je nápomocen Výbor pro přizpůsobení směrnice o technických prohlídkách motorových vozidel a přípojných vozidel technickému pokroku (dále jen *výbor*) složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise.

2. Výbor přijme svůj jednací řád.

3. Zástupce Komise předloží výboru návrh opatření, která mají být přijata. Výbor zaujme stanovisko k návrhu ve lhůtě, kterou může předseda stanovit podle naléhavosti věci. Stanovisko se přijímá většinou stanovenou v čl. 148 odst. 2 Smlouvy pro přijímání rozhodnutí, která má Rada přijímat na návrh Komise. Hlasům zástupců členských států ve výboru je přidělena váha podle čl. 148 odst. 2 Smlouvy. Předseda nehlasuje.

4. a) Komise přijme zamýšlená opatření, jsou-li v souladu se stanoviskem výboru.

- b) Pokud zamýšlená opatření nejsou v souladu se stanoviskem výboru nebo pokud výbor žádné stanovisko nezaujme, předloží Komise Radě neprodleně návrh opatření, která mají být přijata. Rada se usnese kvalifikovanou většinou.

Pokud se Rada neusnese do tří měsíců ode dne, kdy jí byl návrh předán, přijme navrhaná opatření Komise.

Článek 9

1. Nejpozději do 31. prosince 1998 podá Komise Radě zprávu o technických prohlídkách osobních automobilů společně se všemi potřebnými návrhy, zejména uvedením frekvence a obsahu kontrol.

2. Nejpozději do tří let po zavedení pravidelných kontrol omezovačů rychlosti přezkoumá Komise na základě získaných zkušeností, zda stanovené kontroly dostačují k odhalení poruch nebo neoprávněných zásahů do omezovačů rychlosti, nebo zda je třeba změnit platnou právní úpravu.

Článek 10

Směrnice uvedené v příloze III části A se zrušují dnem uvedeným v článku 11, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení uvedených v příloze III části B ve vnitrostátních právních předpisech a použitelnost.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávacími tabulkami obsaženými v příloze IV.

Článek 11

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné k dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 9. března 1998. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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

2. Členské státy sdělí Komisi znění právních a správních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

3. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro zavedení systému kontrol stanovených touto směrnicí. Přijatá opatření musí být účinná, přiměřená a odrazující.

Článek 12

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 13

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 20. prosince 1996.

Za Radu
předseda
S. BARRETT

PŘÍLOHA I

KATEGORIE VOZIDEL PODLÉHAJÍCÍCH TECHNICKÝM PROHLÍDKÁM A FREKVENCE KONTROL

Kategorie vozidla	Frekvence kontrol
1. Motorová vozidla pro přepravu cestujících určená pro přepravu více než devíti sedících osob včetně řidiče.	Jeden rok po uvedení vozidla do provozu a poté každoročně.
2. Motorová vozidla pro přepravu zboží, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg	Jeden rok po uvedení vozidla do provozu a poté každoročně.
3. Přívěsy a návěsy, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg	Jeden rok po uvedení vozidla do provozu a poté každoročně.
4. Vozidla taxislužby a sanitní vozy	Jeden rok po uvedení vozidla do provozu a poté každoročně.
5. Motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly obvykle používaná pro přepravu zboží po silnici a s maximální přípustnou hmotností do 3 500 kg, s výjimkou zemědělských traktorů a pracovních strojů	Čtyři roky po uvedení vozidla do provozu a poté každé dva roky.
6. Motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly obvykle používaná pro přepravu cestujících a určená pro přepravu nejvýše devíti sedících osob včetně řidiče.	Čtyři roky po uvedení vozidla do provozu a poté každé dva roky.

PŘÍLOHA II

POVINNĚ KONTROLOVANÉ POLOŽKY

Kontrolují se nejméně dále uvedené položky, za předpokladu, že se týkají zařízení, které je pro zkoušené vozidlo v daném členském státě povinné.

Kontroly stanovené touto přílohou se mohou provádět vizuálně bez demontáže částí vozidla.

Pokud se zjistí, že vozidlo nevyhovuje z hlediska dále uvedených položek kontroly, stanoví příslušný orgán členského státu postup, kterým se určí podmínky, za nichž se může vozidlo do nové technické prohlídky používat.

1. VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2, 3, 4, 5, 6

1. Brzdové systémy

Technické prohlídky brzdových systémů vozidel obsahují následující položky. Výsledky, kterých se dosáhne při kontrolách brzdových systémů, musí vyhovovat, pokud je to prakticky možné, technickým požadavkům směrnice 71/320/EHS⁽¹⁾.

Položky, které se ověřují nebo zkoušejí	Důvod pro nevyhovění
1.1 Mechanický stav a funkce	
1.1.1 Čep brzdového pedálu	<ul style="list-style-type: none"> — obtížně pohyblivý — opotřebené ložisko — nadměrné opotřebení, vůle
1.1.2 Stav brzdového pedálu a zdvih ovládacího zařízení brzd	<ul style="list-style-type: none"> — nadměrný zdvih nebo nedostatečná rezerva zdvihu — ovládací orgán se správně neuvolňuje — protiskluzové pokrytí pedálu chybí, je volné nebo opotřebené tak, že je hladké
1.1.3 Vývěva nebo kompresor a zásobníky	<ul style="list-style-type: none"> — čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro účinné brzdění je nadměrný — tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně dvou brzdění po vstupu výstražného zařízení do činnosti (nebo je ručička manometru v poli <i>nebezpečí</i>) — únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu
1.1.4 Výstražná signalizace, manometr	<ul style="list-style-type: none"> — nesprávná funkce nebo porucha výstražné signalizace poklesu tlaku nebo manometru

⁽¹⁾ Směrnice Rady 71/320/EHS ze dne 26. července 1971 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 91/422/EHS (Úř. věst. L 233, 22.8.1991, s. 21).

Položky, které se ověřují nebo zkoušejí	Důvod pro nevyhovění
1.1.5 Ručně ovládaný brzdíč	<ul style="list-style-type: none"> — prasklý nebo poškozený ovládač, nadměrné opotřebení — vadná funkce brzdíče — nespolehlivé ovládání táhla brzdíče nebo celý brzdíč nespolehlivý — volné spoje nebo únik ze systému — nevyhovující funkce
1.1.6 Parkovací brzda, ovládací páka, západka parkovací brzdy	<ul style="list-style-type: none"> — západka parkovací brzdy nearetuje správně — nadměrné opotřebení čepu páky nebo západkového mechanismu — nadměrný zdvih páky znamenající nesprávné seřízení
1.1.7 Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku atd.)	<ul style="list-style-type: none"> — poškozené, nadměrný únik vzduchu — nadměrné množství oleje z kompresoru — vadné upevnění nebo montáž — vytékání brzdové kapaliny
1.1.8 Spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel	<ul style="list-style-type: none"> — vadné uzavírací kohouty nebo automaticky uzavírající ventil — vadné upevnění nebo montáž — nadměrný únik vzduchu
1.1.9 Zásobník energie, vzduchojem	<ul style="list-style-type: none"> — poškozený, zkorodovaný, netěsný — odkalovací zařízení nefunguje — vadné upevnění nebo montáž
1.1.10 Posilovací zařízení, hlavní válec (hydraulické systémy)	<ul style="list-style-type: none"> — posilovací zařízení je vadné nebo neúčinné — hlavní válec je vadný nebo netěsný — hlavní válec je nespolehlivě namontovaný — nedostatečné množství brzdové kapaliny — chybí víčko nádržky brzdové kapaliny — výstražná signalizace hladiny brzdové kapaliny rozsvícená nebo vadná — nesprávná funkce výstražné signalizace hladiny brzdové kapaliny
1.1.11 Brzdová potrubí	<ul style="list-style-type: none"> — riziko závady nebo prasknutí — únik média z netěsného potrubí nebo spojů — poškozená nebo nadměrně zkorodovaná — nesprávně umístěná
1.1.12 Brzdové hadice	<ul style="list-style-type: none"> — nebezpečí závady nebo prasknutí — poškozené, odřené, příliš krátké, zkroucené — únik média z hadice nebo spojů — vyboulení hadic pod tlakem — pórovitost
1.1.13 Brzdová obložení	<ul style="list-style-type: none"> — nadměrné opotřebení — nasáklé olejem, tukem apod.

Položky, které se ověřují nebo zkoušejí	Důvod pro nevyhovění
1.1.14 Brzdové bubny, brzdové kotouče	<ul style="list-style-type: none"> — nadměrné opotřebení, nadměrné rýhování, trhliny, stav ohrožující bezpečnost, lomy — znečištěné olejem, tukem, ap. — brzdové štíty nespolehlivě uchycené
1.1.15 Brzdová lana, táhla, pákoví	<ul style="list-style-type: none"> — lana poškozená, svazovaná — nadměrně opotřebované nebo zkorodované — spoje lan nebo pákoví nespolehlivé — vadné lanovody — jakákoli omezení volného pohybu brzdového systému — jakékoli nenormální pohyby pák a táhel svědčící o nesprávném seřízení nebo nadměrném opotřebení
1.1.16 Brzdové válce (včetně pružinových válců a hydraulických válečků)	<ul style="list-style-type: none"> — prasklé nebo poškozené — netěsné — vadné upevnění nebo montáž — nadměrně zkorodované — nadměrný zdvih pístu nebo membrány — prachovky chybějí nebo jsou nadměrně poškozené
1.1.17 Zátěžový regulátor	<ul style="list-style-type: none"> — vadné ovládací pákoví — nesprávné seřízení — mechanismus zadřený, nefunguje — chybí
1.1.18 Páky klíčů s automatickým seřizováním	<ul style="list-style-type: none"> — mechanismus zadřený nebo má nenormální pohyb, nadměrné opotřebení nebo nesprávné seřízení — vadné
1.1.19 Systém odlehčovací brzdy (je-li na vozidle nebo je-li požadován)	<ul style="list-style-type: none"> — vadné spoje nebo montáž — vadný
1.2 Činnost a účinky systému provozního brzdění	
1.2.1 Činnost (postupné zvyšování brzdné síly do maxima)	<ul style="list-style-type: none"> — nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech — brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy; v případě jízdní zkoušky brzdění se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru — nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování) — nadměrná prodleva brzdného účinku na některém kole — nadměrné kolísání brzdné síly vlivem deformovaných brzdových kotoučů nebo vlivem ovality brzdových bubnů

Položky, které se ověřují nebo zkoušejí	Důvod pro nevyhovění
1.2.2 Brzdny účinek	<ul style="list-style-type: none"> — poměrný brzdny účinek vztažený k maximální přípustné hmotnosti nebo u návěsů k součtu přípustných hmotností na nápravu je menší než následující hodnoty: minimální brzdny účinek: kategorie 1: 50 % ⁽¹⁾ kategorie 2: 43 % ⁽²⁾ 3. kategorie 3: 40 % ⁽³⁾ kategorie 4: 50 % kategorie 4: 50 % ⁽⁴⁾ kategorie 6: 50 % — nebo brzdny síla menší než je referenční hodnota, pokud ji specifikoval výrobce pro nápravu vozidla ⁽⁵⁾
1.3 Činnost a brzdny účinky nouzového brzdění (pokud je zajišťováno zvláštním systémem)	
1.3.1 Činnost	<ul style="list-style-type: none"> — brzdy na jedné straně neúčinné — brzdny síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravu — nedosáhne se odstupňování brzdny účinku (blokování) — nefunguje systém automatického brzdění u přípojných vozidel
1.3.2 Brzdny účinek	<ul style="list-style-type: none"> — pro všechny kategorie vozidel poměrný brzdny účinek menší než 50 % ⁽⁶⁾ účinku provozního brzdění definovaného v bodu 1.2.2 a vztaženého k maximální přípustné hmotnosti nebo u návěsů k součtu přípustných hmotností na nápravu
1.4 Činnost a brzdny účinky parkovací brzdy	
1.4.1 Činnost	<ul style="list-style-type: none"> — brzdy na jedné straně neúčinné
1.4.2 Brzdny účinek	<ul style="list-style-type: none"> — pro všechny kategorie vozidel poměrný brzdny účinek menší než 16 %, přičemž je vztažen k maximální přípustné hmotnosti, nebo u motorových vozidel menší než 12 %, když je vztažen k maximální přípustné hmotnosti jízdní soupravy, podle toho, která z obou hodnot je větší
1.5 Činnost systému odlehčovací brzdy nebo výfukové brzdy	<ul style="list-style-type: none"> — účinek nelze odstupňovat (u odlehčovací brzdy) — závada ve funkci
1.6 Protiblokovací systém	<ul style="list-style-type: none"> — vadná funkce výstražné signalizace protiblokovacího systému — závada v systému

⁽¹⁾ 48 % pro vozidla kategorie 1, která nemají protiblokovací systém (ABS) nebo jsou typu schváleného před 1. říjnem 1991 (den zákazu uvedení vozidel do provozu bez ES schválení typu) (směrnice 71/320/EHS ve znění směrnice Komise 88/194/EHS, Úř. věst. L 92, 9.4.1988, s. 47).

⁽²⁾ 45 % pro vozidla registrovaná po roce 1988 nebo ode dne použitelnosti směrnice 71/320/EHS ve znění směrnice Komise 85/647/EHS (Úř. věst. L 380, 31.12.1985, s. 1), podle vnitrostátních právních předpisů členských států, podle toho, co nastane později.

⁽³⁾ 43 % pro návěsy a přívěsy registrované po roce 1988 nebo ode dne použitelnosti směrnice 71/320/EHS ve znění směrnice 85/647/EHS, podle vnitrostátních právních předpisů členských států, podle toho, co nastane později.

⁽⁴⁾ 50 % pro vozidla kategorie 5 registrovaná po roce 1988 nebo od data uplatňování směrnice 71/320/EHS ve znění směrnice 85/647/EHS, podle vnitrostátních právních předpisů členských států, podle toho, co nastane později.

⁽⁵⁾ Referenční hodnotou pro nápravu vozidla je brzdny síla (vyjádřená v newtonech) potřebná k dosažení tohoto minimálního předepsaného brzdny účinku při okamžité hmotnosti, s kterou je vozidlo předvedeno.

⁽⁶⁾ U vozidel kategorií 2 a 5 je minimální účinek nouzového brzdění 2,2 m/s² (protože účinek nouzového brzdění nebyl upraven směrnicí 71/320/EHS ve znění směrnice Komise 85/647/EHS).

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3	VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6
<p>2. Řízení a volant</p>	<p>2. Řízení</p>
<p>2.1 Mechanický stav 2.2 Volant 2.3 Vůle v řízení 2.4 Ložiska kol</p>	<p>2.1 Mechanický stav 2.2 Vůle v řízení 2.3 Připevnění systému řízení</p>
<p>3. Výhled</p>	<p>3. Výhled</p>
<p>3.1 Pole výhledu 3.2 Stav skla 3.3 Zpětná zrcátka 3.4 Stírače čelního skla 3.5 Ostřikovače čelního skla</p>	<p>3.1 Pole výhledu 3.2 Stav skla 3.3 Zpětná zrcátka 3.4 Stírače čelního skla 3.5 Ostřikovače čelního skla</p>
<p>4. Svítilny, světlomety, odrazky a elektrické zařízení</p>	<p>4. Zařízení pro osvětlení</p>
<p>4.1 Světlomety s dálkovým a potkávacím světlem 4.1.1 Stav a funkce 4.1.2 Seřízení 4.1.3 Spínače 4.1.4 Optický účinek</p>	<p>4.1 Světlomety s dálkovým a potkávacím světlem 4.1.1 Stav a funkce 4.1.2 Seřízení 4.1.3 Spínače</p>
<p>4.2 Obrysové svítilny a doplňkové obrysové svítilny 4.2.1 Stav v funkce 4.2.2 Barva a optický účinek</p>	<p>4.2 Stav a funkce, stav rozptylových skel, barva a optický účinek: 4.2.1 obrysových svítlen 4.2.2 brzdových svítlen 4.2.3 směrových svítlen 4.2.4 zpětných světlometů 4.2.5 mlhových světlometů a svítlen 4.2.6 svítlen zadní registrační tabulky 4.2.7 odrazek 4.2.8 výstražných svítlen</p>
<p>4.3 Brzdové svítilny 4.3.1 Stav a funkce 4.3.2 Barva a optický účinek</p>	
<p>4.4 Směrové svítilny 4.4.1 Stav a funkce 4.4.2 Barva a optický účinek 4.4.3 Spínače 4.4.4 Frekvence přerušování světla</p>	
<p>4.5 Přední mlhové světlomety a zadní mlhové svítilny 4.5.1 Umístění 4.5.2 Stav a funkce 4.5.3 Barva a optický účinek</p>	

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3	VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6
4.6 Zpětné světlometry 4.6.1 Stav a funkce 4.6.2 Barva a optický účinek	
4.7 Svítidla zadní registrační tabulky	
4.8 Odrazky — stav a barva	
4.9 Sdělovače	
4.10 Elektrické spojení tažného vozidla s přívěsem nebo návěsem	
4.11 Elektrická vedení	
5. Nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav	5. Nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav
5.1 Nápravy	5.1 Nápravy
5.2 Kola a pneumatiky	5.2 Kola a pneumatiky
5.3 Zavěšení náprav	5.3 Zavěšení náprav
6. Podvozek a části připevněné k podvozku	6. Podvozek a části připevněné k podvozku
6.1 Podvozek nebo rám a části k nim připevněné 6.1.1 Celkový stav 6.1.2 Výfukové potrubí a tlumiče 6.1.3 Palivová nádrž nebo potrubí 6.1.4 Geometrické charakteristiky a stav zadního ochranného zařízení, těžké nákladní automobily 6.1.5 Nosič náhradního kola 6.1.6 Mechanická spojovací zařízení na tažných vozidlech, přívěsech a návěsech	6.1 Podvozek nebo rám a části k nim připevněné 6.1.1 Celkový stav 6.1.2 Výfukové potrubí a tlumiče 6.1.3 Palivová nádrž nebo potrubí 6.1.4 Nosič náhradního kola 6.1.5 Bezpečnost mechanického spojovacího zařízení vozidla (je-li namontováno)
6.2 Kabina a karoserie 6.2.1 Celkový stav 6.2.2 Uchycení 6.2.3 Dveře a zámky 6.2.4 Podlaha 6.2.5 Sedadlo řidiče 6.2.6 Stupačky	6.2 Karoserie 6.2.1 Stav nosné konstrukce 6.2.2 Dveře a zámky
7. Jiné vybavení	7. Jiné vybavení
7.1 Bezpečnostní pásy	7.1 Uchycení sedadla řidiče

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3		VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6	
7.2	Hasicí přístroj	7.2	Uchycení baterie
7.3	Zámky a zařízení proti neoprávněnému použití	7.3	Zvukové výstražné zařízení
7.4	Výstražný trojúhelník	7.4	Výstražný trojúhelník
7.5	Skříňka první pomoci	7.5	Bezpečnostní pásy
7.5.1	Zabezpečení jejího uchycení	7.5.2	Stav pásů
7.5.3	Funkce		
7.6	Zakládací klín (klíny) ke kolu		
7.7	Zvukové výstražné zařízení		
7.8	Rychloměr		
7.9	Záznamové zařízení (zda je na vozidle, a neporušenost plomb) — zkontroluje se platnost štítku záznamového zařízení, pokud to vyžaduje nařízení (EHS) č. 3821/85 ⁽¹⁾ — zkontroluje se, v případě pochybnosti, zda jmenovitý obvod nebo rozměr pneumatiky souhlasí s údaji na štítku záznamového zařízení — když je to prakticky možné, zkontroluje se, zda plomby záznamového zařízení, popřípadě jiná ochrana spojů proti neoprávněné manipulaci, jsou neporušené		
7.10	Omezovač rychlosti — když je to možné, zkontroluje se, zda omezovač rychlosti je namontován, jak to vyžaduje směrnice 92/6/EHS ⁽²⁾ — zkontroluje se platnost štítku omezovače rychlosti — když je to prakticky možné, zkontroluje se, zda plomby omezovače rychlosti, popřípadě jiná ochrana spojů proti neoprávněné manipulaci, jsou neporušené		
8.	Obtěžování okolí	8.	Obtěžování okolí
8.1	Hluk	8.1	Hluk

⁽¹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, 31. 12. 1985, s. 8). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 2479/95 (Úř. věst. L 256, 26.10.1995, s. 8).

⁽²⁾ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2, 3, 4, 5 a 6

8.2 Emise z výfuku

8.2.1 Motorová vozidla se zážehovými motory (benzinovými)

a) Jestliže emise z výfuku nejsou omezeny technicky pokročilými systémy k omezení emisí, jako je třicečný katalyzátor řízený kyslíkovou sondou:

1. Vizuální kontrola výfukového systému, aby se zjistilo, že v systému nejsou žádné netěsnosti.
2. Popřípadě vizuální kontrola systému k omezení emisí, aby se zjistilo, že požadované zařízení je namontováno.

Po přiměřeně dlouhém stabilizování motoru (podle doporučení výrobce vozidla) se změní obsah oxidu uhelnatého (CO) ve výfukových plynech při volnoběhu motoru (bez zatížení).

Maximální přípustné množství CO ve výfukových plynech je množství udané výrobcem vozidla. Není-li tato informace k dispozici nebo když se příslušné orgány členských států rozhodnou nepoužívat tento údaj jako referenční hodnotu, nesmí obsah CO překročit následující hodnoty:

- u vozidel registrovaných nebo uvedených poprvé do provozu v období ode dne, od něhož členské státy požadují, aby vozidla vyhovovala směrnici 70/220/EHS⁽¹⁾, do 1. října 1986:
- CO: 4,5 % objemových, u vozidel registrovaných nebo uvedených poprvé do provozu po 1. říjnu 1986: CO: 3,5 % objemových.

b) Jestliže emise z výfuku jsou omezeny technicky pokročilými systémy k omezení emisí, jako je třicečný katalyzátor řízený kyslíkovou sondou:

1. Vizuální kontrola výfukového systému, aby se zjistilo, že v systému nejsou žádné netěsnosti a že systém je úplný.
2. Vizuální kontrola systému k omezení emisí, aby se zjistilo, že požadované zařízení je namontováno.
3. Určení účinnosti systému k omezení emisí vozidla, a to změněním hodnoty lambda a obsahu CO ve výfukových plynech podle bodu 4 nebo podle postupů navržených výrobcem a schválených při schválení typu. Pro každou zkoušku se motor stabilizuje podle doporučení výrobce vozidla.
4. Emise z výfukového potrubí – mezní hodnoty

— Měření při volnoběhu motoru:

Maximální přípustné množství CO ve výfukových plynech je množství udané výrobcem vozidla. Není-li tato informace k dispozici, nesmí maximální obsah CO přesáhnout hodnotu 0,5 % objemových.

— Měření při vysokých volnoběžných otáčkách, přičemž otáčky motoru musí být alespoň 2 000 min⁻¹:

Obsah CO: maximálně 0,3 % objemových.

Lambda: $1 \pm 0,03$ nebo podle specifikace výrobce.

8.2.2 Motorová vozidla se vznětovými motory (naftovými)

Měření opacity výfukových plynů při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběhu do nejvyšších regulovaných otáček). Hladina koncentrace nesmí přesáhnout úroveň zaznamenanou na štítku podle směrnice 72/306/EHS⁽²⁾. Není-li tato informace k dispozici nebo když se příslušné orgány členských států rozhodnou nepoužívat tento údaj jako referenční, jsou mezní hodnoty koeficientu absorpce následující:

Maximální koeficient absorpce pro:

- vznětové motory s atmosférickým nasáváním: 2,5 m⁻¹,
- přeplňované vznětové motory: 3,0 m⁻¹,

nebo ekvivalentní hodnoty při použití zařízení jiného typu, než jaké se použilo při ES schválení typu.

Vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu před 1. lednem 1980 jsou z těchto požadavků vyjmuta.

8.2.3 Zkušební zařízení

Emise vozidel se zkoušejí na zařízeních konstruovaných k přesnému určení, zda byly dodrženy mezní hodnoty, které jsou předepsány nebo které udal výrobce.

8.2.4 Když se při ES schvalování typu zjistí, že u typu vozidla nejsou dodrženy mezní hodnoty stanovené touto směrnicí, mohou členské státy pro tento typ vozidla stanovit vyšší mezní hodnoty na základě průkazu předloženého výrobcem. Musí o tom neprodleně informovat Komisi a ta bude zase informovat ostatní členské státy.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší emisemi z motorových vozidel (Úř. věst. L 76, 9.3.1970, s. 1) a oprava (Úř. věst. L 81, 11.4.1970, s. 15). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 94/12/ES (Úř. věst. L 100, 19.4.1994, s. 42).

⁽²⁾ Směrnice Rady 72/306/EHS ze dne 2. srpna 1972 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím znečišťujících látek ze vznětových motorů vozidel (Úř. věst. L 190, 20.8.1972, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 89/491/EHS (Úř. věst. L 238, 15.8.1989, s. 43).

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3	VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6
8.3 Potlačení vf rušení	
9. Doplnkové zkoušky pro vozidla sloužící k dopravě osob	
9.1 Nouzové východy (včetně kladívek pro rozbití oken, označení nouzových východů)	
9.2 Systém vytápění	
9.3 Systém větrání	
9.4 Rozmístění sedadel	
9.5 Vnitřní osvětlení	
10. Identifikace vozidla	10. Identifikace vozidla
10.1 Tabulka s registračním číslem	10.1 Tabulka s registračním číslem
10.2 Číslo podvozku	10.2 Číslo podvozku

PŘÍLOHA III

ČÁST A

Zrušené směrnice

(podle článku 10)

Směrnice Rady 77/143/EHS ze dne 29. prosince 1976 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, a změny této směrnice:

- směrnice Rady 88/449/EHS,
- směrnice Rady 91/225/EHS,
- směrnice Rady 91/328/EHS,
- směrnice Rady 92/54/EHS,
- směrnice Rady 92/55/EHS,
- Komisijas Direktíva 94/23/ES.

—

ČÁST B

Směrnice	Lhůty pro	
	promítnutí	provedení
77/143/EHS (Úř. věst. L 47, 18.2.1977, s. 47)	31. prosinec 1977	31. prosinec 1977
88/449/EHS (Úř. věst. L 222, 12.8.1988, s. 10)	28. červenec 1990	28. červenec 1990
91/225/EHS (Úř. věst. L 103, 23.4.1991, s. 3)	1. leden 1992	1. leden 1992
91/328/EHS (Úř. věst. L 178, 6.7.1991, s. 29)	1. červenec 1993	1. červenec 1993
92/54/EHS (Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 63)	22. červen 1993	22. červen 1993
92/55/EHS (Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 68)	22. červen 1993	1. leden 1994
pro vozidla uvedená v příloze II oddílu 8.2.1 písm. a):		1. leden 1996
pro vozidla uvedená v příloze II oddílu 8.2.2:		1. leden 1997
94/23/ES (Úř. věst. L 147, 14.6.1994, s. 6)	1. leden 1997	1. leden 1997

PŘÍLOHA IV
SROVNÁVACÍ TABULKA č. 1
(dostupná část)

tato směrnice	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/ES
čl. 1 odst. 1	článek 1						
čl. 1 odst. 2	čl. 2 odst. 1						
článek 2	článek 4						
čl. 3 odst. 1 první pododstavec	čl. 5 odst. 1						
čl. 3 odst. 1 druhý pododstavec	čl. 5 odst. 3						
čl. 3 odst. 2	čl. 5 odst. 2						článek 2
čl. 3 odst. 3							
čl. 4 odst. 1	čl. 2 odst. 2						
čl. 4 odst. 2	čl. 2 odst. 3						
čl. 4 odst. 3							článek 4
článek 5 (první až šestá odrážka)	článek 3						
článek 5 (sedmá odrážka)							článek 3
čl. 6 odst. 1	čl. 7 odst. 1	čl. 1 odst. 1		čl. 1 odst. 1			
čl. 6 odst. 2							
čl. 7 odst. 1-2			článek 1				

tato směrnice	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/ES
čl. 8 odst. 1-4			článek 1	článek 3			
čl. 9 odst. 1							
čl. 9 odst. 2							
článek 10							
čl. 11 odst. 1	článek 6	čl. 2 odst. 1	čl. 2 odst. 1	čl. 2 odst. 1	čl. 2 odst. 1	čl. 2 odst. 1-3	čl. 5 odst. 1
čl. 11 odst. 2		čl. 2 odst. 2	čl. 2 odst. 2	čl. 2 odst. 2	čl. 2 odst. 2		čl. 5 odst. 2
čl. 11 odst. 3							
článek 12						čl. 2 odst. 4	
článek 13							

SROVNÁVACÍ TABULKA č. 2

(kategorie vozidel podléhajících technické prohlídce)

tato směrnice	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/ES
příloha 1	příloha 1						
kategorie 1	kategorie 1						
kategorie 2	kategorie 2						
kategorie 3	kategorie 3						
kategorie 4	kategorie 4						
kategorie 5		čl. 1 odst. 2					
kategorie 6				čl. 1 odst. 2			

SROVNÁVACÍ TABULKA č. 3
(položky podléhající kontrole)

tato směrnice	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/EHS
příloha II (*)	příloha II						
úvodní věta 1	úvodní věta 1						
úvodní věta 2					čl. 1 odst. 1		
úvodní věta 3					čl. 1 odst. 1		
bod 1					čl. 1 odst. 1		
bod 1.2							
bod 1.2.1							článek 1
bod 1.2.2							
bod 1.3					čl. 1 odst. 1		
bod 1.3.1							článek 1
bod 1.3.2							
bod 1.4					čl. 1 odst. 1		
bod 1.4.1							článek 1
bod 1.4.2							
bod 1.5					čl. 1 odst.		
bod 1.6							
bod 2		čl. 1 odst. 3					
bod 7.8							
bod 7.9 (hlava) (odrážka 1 až 3)	čl. 1 odst. 3						
bod 7.10 (odrážka 1 až 3)							
bod 8		čl. 1 odst. 3					
bod 8.1							
bod 8.2							
bod 8.2.4						čl. 1 odst.	
bod 8.3		čl. 1 odst. 3					
bod 10.2							

(*) NB: Kategorie 4 (vozidla taxislužby a sanitní vozy se převádí z levého sloupce do pravého sloupce přílohy II (s kategoriemi 5 a 6).