

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/40/ES

zo 6. mája 2009

o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

(1) Smernica Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ⁽³⁾ bola opakovane ⁽⁴⁾ podstatným spôsobom zmenená a doplnená. Pri príležitosti ďalších zmien a doplnení je z dôvodu prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.

(2) V rámci spoločnej dopravnej politiky by mala byť niektorá cestná doprava prevádzkovaná v čo najpriaznivejších podmienkach pokiaľ ide o podmienky bezpečnosti a hospodárskej súťaže, ktoré sa uplatňujú voči dopravcom v členských štátoch.

(3) Rast cestnej dopravy a výsledné zvýšenie nebezpečenstva a znečisťovania predstavuje pre všetky členské štáty bezpečnostné problémy, ktoré majú podobný charakter a závažnosť.

(4) Kontrola v priebehu obdobia životnosti vozidla má byť relatívne jednoduchá, rýchla a nenákladná.

(5) Minimálne normy a metódy Spoločenstva, ktoré sa majú používať na kontrolu položiek uvedených v tejto smernici, by sa mali definovať v samostatných smerniciach.

(6) Je nevyhnutné rýchlo prispôsobiť technickému pokroku normy a metódy stanovené v samostatných smerniciach a v záujme uľahčenia vykonávania opatrení potrebných na tento účel vytvoriť postup zabezpečujúci úzku spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou v rámci výboru na prispôbenie kontrol technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel technickému pokroku.

(7) Vzhľadom na brzdové systémy je ťažké stanoviť hodnoty v takých prípadoch, ako je nastavenie tlaku vzduchu a doba nastavenia, ktoré závisia od rôzneho vybavenia a metód v Spoločenstve.

(8) Všetci účastníci kontrol vozidiel uznávajú, že metóda kontrol a najmä to, či je skúšané vozidlo zaťažené, čiastočne zaťažené alebo nezaťažené, môže ovplyvniť stupeň hodnovernosti pracovníkov vykonávajúcich testovanie v spôsobilosť brzdového systému.

(9) Predpísané referenčné hodnoty brzdných síly pre rôzne podmienky zaťaženia pre každý model vozidla by mali pomôcť obnoviť túto hodnovernosť. Táto smernica by mala umožniť skúšanie v tomto režime ako alternatívu k skúšaniam s použitím minimálnych hodnôt účinnosti pre každú kategóriu vozidla.

(10) Vzhľadom na brzdové systémy by sa mala pôsobnosť tejto smernice vzťahovať hlavne na vozidlá, ktorým bolo udelené typové schválenie komponentu v súlade so smernicou Rady 71/320/EHS z 26. júla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o brzdových zariadeniach určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ⁽⁵⁾, hoci sa uznáva, že niektorým typom vozidiel bolo udelené také schválenie v súlade s vnútroštátnymi normami, ktoré sa môžu líšiť od požiadaviek tejto smernice.

(11) Členské štáty môžu rozšíriť rozsah brzdných skúšok tak, aby zahŕňali vozidlá alebo kontrolované položky, ktoré nie sú predmetom tejto smernice.

(12) Členské štáty môžu sprísniť brzdné skúšky alebo zvýšiť frekvenciu skúšok.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 224, 30.8.2008, s. 66.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 23. septembra 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 30. marca 2009.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 1.

⁽⁴⁾ Pozri prílohu III časť A.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 202, 6.9.1971, s. 37.

- (13) Táto smernica je určená na udržanie nízkej úrovne emisií počas životnosti vozidla pomocou pravidelných emisných skúšok a má zabezpečiť, aby vozidlá, ktoré sú hlavnými znečisťovateľmi, boli stiahnuté z prevádzky dovtedy, kým nebudú uvedené do vhodného technického stavu.
- (14) Zlé naladenie a nedostatočná údržba sú škodlivé nielen pre motor, ale aj pre životné prostredie, pretože spôsobujú zvýšenie znečistenia a spotreby paliva. Je dôležité, aby sa rozvíjala doprava priaznivá pre životné prostredie.
- (15) V prípade vznetrových (dieselových) motorov sa meranie opacity výfukových plynov považuje za primeraný ukazovateľ úrovne údržby vozidla vzhľadom na emisie.
- (16) Pre zážihové (benzínové) motory sa meranie emisií oxidu uhoľnatého z výfuku s motorom vo voľnobežných otáčkach považuje za primeraný ukazovateľ úrovne údržby vozidla z hľadiska emisií.
- (17) Miera neúspešnosti pri emisných kontrolách vozidiel, u ktorých sa nevykonáva pravidelná údržba, môže byť dosť vysoká.
- (18) V prípade vozidiel s benzínovými motormi, pre ktoré typovo schvaľovacie normy stanovujú, že musia byť vybavené modernými systémami na reguláciu emisií, ako sú trojcestné katalyzátory riadené lambda-sondou, musia byť normy pravidelných emisných skúšok prísnejšie než v prípade konvenčných vozidiel.
- (19) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/69/ES z 13. októbra 1998 o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami motorových vozidiel⁽¹⁾, vyžaduje, aby sa od roku 2000 zaviedli palubné diagnostické (OBD) systémy u osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel poháňaných benzínom s cieľom monitorovania funkcie systémov emisnej kontroly vozidiel v prevádzke. Podobne od roku 2003 sa systémy OBD vyžadujú aj u nových dieselových vozidiel.
- (20) Členské štáty môžu, ak je to vhodné, vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice niektoré vozidlá, ktoré považujú za historické. Môžu si vytvoriť vlastné skúšobné normy pre takéto vozidlá. Avšak takáto právomoc nesmie viesť k uplatňovaniu prísnejších noriem než sú tie, ktoré mali príslušné vozidlá pôvodne spĺňať.
- (21) K dispozícii sú spoločné diagnostické systémy, ktoré môžu používať skúšobné organizácie na skúšky veľkej časti vozidiel vybavených zariadeniami na obmedzenie rýchlosti. Pre tie vozidlá, ktoré nie sú vybavené takými ľahko dostupnými diagnostickými prístrojmi, musia orgány používať buď dostupné vybavenie od pôvodného výrobcu vozidla, alebo zabezpečiť uznanie vhodného skúšobného osvedčenia od výrobcu vozidla alebo jeho franchisingovej organizácie.
- (22) Pravidelné overovanie správneho fungovania zariadení na obmedzenie rýchlosti by malo byť uľahčené u vozidiel, ktoré sú vybavené novými záznamovými zariadeniami (digitálny tachograf) v súlade s nariadením Rady (ES) č. 2135/98 z 24. septembra 1998, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a smernica 88/599/EHS, ktorá sa týka uplatňovania nariadení (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85⁽²⁾. Od roku 2003 sú nové vozidlá vybavené takýmto zariadením.
- (23) Technické požiadavky týkajúce sa taxíkov a sanitiek sú podobné ako požiadavky týkajúce sa súkromných automobilov. Položky, ktoré sa majú kontrolovať, môžu byť preto podobné, hoci frekvencia kontrol je rôzna.
- (24) Každý členský štát musí v oblasti svojej pôsobnosti zabezpečiť, aby sa kontroly technického stavu vozidla vykonávali metodicky a spĺňali vysoký štandard.
- (25) Komisia by mala overiť praktické uplatňovanie tejto smernice.
- (26) Keďže ciele navrhovanej činnosti, a to harmonizovať pravidlá týkajúce sa kontrol technického stavu vozidla, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže medzi dopravcami cestnej nákladnej dopravy a aby sa zaručilo, že vozidlá sú riadne kontrolované a udržiavané, nie je možné dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu tejto činnosti ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje táto smernica rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (27) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁽³⁾.

(1) Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1.

(2) Ú. v. ES L 274, 9.10.1998, s. 1.

(3) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

(28) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená definovať určité minimálne normy a metódy kontroly a prispôbiť ich technickému pokroku. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(29) Táto smernica by sa nemala dotýkať povinností členských štátov týkajúcich sa lehôt na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva uvedených v prílohe III časť B,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

1. V každom členskom štáte sa motorové vozidlá registrované v tomto štáte a ich prívesy a návesy podrobujú pravidelným kontrolám technického stavu vozidla v súlade s touto smernicou.

2. Kategórie vozidiel, ktoré sa majú kontrolovať, frekvencia kontrol technického stavu vozidla a kontrolované položky sú uvedené v prílohách I a II.

Článok 2

Kontroly technického stavu vozidla uvedené v tejto smernici vykoná členský štát alebo verejný orgán poverený touto úlohou štátom, orgánmi alebo inštitúciami, ktoré štát určil a ktoré sú pod jeho priamou kontrolou, vrátane riadne oprávnených súkromných subjektov. Najmä tam, kde zariadenie určené ako skúšobné stredisko vykonáva súčasne opravy motorových vozidiel, členské štáty vyvinú všetko úsilie na to, aby zabezpečili objektivitu a vysokú kvalitu skúšok vozidiel.

Článok 3

1. Členské štáty prijímajú také opatrenia, aké považujú za nevyhnutné ako dôkaz, že sa vozidlo podrobilo kontrolám technického stavu vozidla, ktoré zodpovedajú aspoň ustanoveniam tejto smernice.

Také opatrenia oznámia ostatným členským štátom a Komisii.

2. Každý členský štát tak, ako by ho sám vydal, uzná dôkaz vydaný v inom členskom štáte, ktorý potvrdzuje, že motorové vozidlo registrované na území tohto iného štátu, spolu

s prívesom alebo návesom, absolvovalo kontrolu technického stavu, ktorá zodpovedá aspoň ustanoveniam tejto smernice.

3. Členské štáty uplatnia vhodné postupy, ktorými sa, pokiaľ je to možné, zabezpečí, aby účinnosť brzd vozidiel registrovaných na ich území spĺňala požiadavky špecifikované v tejto smernici.

KAPITOLA II

VÝNIMKY

Článok 4

1. Členské štáty majú právo vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice vozidlá patriace ozbrojeným silám, polícii a hasičskému zboru.

2. Členské štáty môžu po porade s Komisiou vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice alebo podrobiť osobitným ustanoveniam niektoré vozidlá prevádzkované alebo používané vo výnimočných podmienkach, ktoré nie sú nikdy alebo len s malou pravdepodobnosťou používané na verejných cestách, vrátane historických vozidiel vyrobených pred 1. januárom 1960, alebo vozidiel, ktoré sú dočasne stiahnuté z prevádzky.

3. Členské štáty môžu po porade s Komisiou stanoviť svoje vlastné skúšobné normy pre historické vozidlá.

Článok 5

Bez ohľadu na ustanovenia príloh I a II môžu členské štáty:

- stanoviť skorší dátum prvej povinnej kontroly technického stavu vozidla a tam kde je to vhodné, požadovať, aby bolo vozidlo podrobené pred registráciou kontrole;
- skrátiť interval medzi dvoma následnými povinnými kontrolami;
- stanoviť, že voliteľné kontroly vybavenia budú povinné;
- zvýšiť počet kontrolovaných položiek;
- rozšíriť požiadavku pravidelných kontrol na iné kategórie vozidiel;
- predpísať špeciálne doplnkové kontroly;
- vyžadovať pre vozidlá registrované na jeho území vyššie minimálne normy brzdných účinností, než sú normy špecifikované v prílohe II, a môžu vykonať aj kontroly vozidiel s ťažším nákladom za predpokladu, že také požiadavky neprekračujú rámec požiadaviek na pôvodné typové schválenie vozidla.

KAPITOLA III

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 6

1. Komisia prijme samostatné smernice potrebné pre definovanie minimálnych noriem a metód kontrol položiek uvedených v prílohe II, ako aj akékoľvek zmeny a doplnenia potrebné na prispôsobenie týchto noriem a metód technickému pokroku.

2. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 7 ods. 2.

Článok 7

1. Komisii pomáha výbor pre prispôsobenie technickému pokroku smernice o kontrolách technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 8

Najneskôr do troch rokov po zavedení pravidelných kontrol zariadení na obmedzenie rýchlosti Komisia na základe získaných skúseností preverí, či sú kontroly dostatočné na to, aby odhalili poruchy alebo neoprávnené zásahy do zariadení obmedzujúcich rýchlosť, alebo či sa majú pravidlá zmeniť a doplniť.

Článok 9

Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 10

Smernica 96/96/ES, zmenená a doplnená aktmi uvedenými v prílohe III, časť A, sa zrušuje bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva uvedených v prílohe III časť B.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IV.

Článok 11

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 12

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 6. mája 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
J. KOHOUT

PRÍLOHA I

KATEGÓRIE VOZIDIEL PODLIEHAJÚCICH KONTROLÁM TECHNICKÉHO STAVU A FREKVENCIA KONTROL

Kategórie vozidiel	Frekvencia kontrol
1. Motorové vozidlá používané na prepravu cestujúcich a s viac ako ôsmimi sedadlami okrem miesta vodiča	Jeden rok po dátume prvého použitia vozidla a potom každoročne
2. Motorové vozidlá používané na prepravu tovaru s maximálnou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg	Jeden rok po dátume prvého použitia vozidla a potom každoročne
3. Prívěsy a návesy s maximálnou povolenou hmotnosťou presahujúcou 3 500 kg	Jeden rok po dátume prvého použitia vozidla a potom každoročne
4. Taxíky, sanitky	Jeden rok po dátume prvého použitia vozidla a potom každoročne
5. Motorové vozidlá najmenej so štyrmi kolesami normálne používané na cestnú prepravu tovaru s maximálnou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 3 500 kg, s výnimkou poľnohospodárskych traktorov a strojov	Štyri roky po dátume prvého použitia vozidla a potom každé dva roky
6. Motorové vozidlá najmenej so štyrmi kolesami, používané na prepravu cestujúcich maximálne s ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča	Štyri roky po dátume prvého použitia vozidla a potom každé dva roky

PRÍLOHA II

POVINNE KONTROLOVANÉ POLOŽKY

Kontrola musí zahŕňať aspoň položky uvedené nižšie za predpokladu, že sa tieto vzťahujú k povinnému vybaveniu vozidla, ktoré sa skúša v príslušnom členskom štáte.

Kontroly obsiahnuté v tejto prílohe sa môžu vykonať vizuálne bez demontáže častí vozidla.

Keď sa zistí, že vozidlo vykazuje nedostatky vzhľadom na nižšie uvedené kontrolované položky, príslušné orgány v členských štátoch musia prijať postup na stanovenie podmienok, za ktorých môže byť vozidlo používané predtým, než absolvuje ďalšiu kontrolu technického stavu.

VOZIDLÁ KATEGÓRIÍ 1, 2, 3, 4, 5 A 6

1. Brzdové systémy

Kontrola technického stavu brzdových systémov vozidla zahŕňa nasledovné položky. Výsledky kontrol získané v priebehu kontroly brzdových systémov musia byť, v uplatniteľnom rozsahu, ekvivalentné technickým požiadavkám smernice 71/320/EHS.

Kontrolované/skúšané položky	Príčiny poruchy
1.1. Mechanický stav a funkcia	
1.1.1. Otočný čap pedála nožnej brzdy	<ul style="list-style-type: none"> — nadmerná tesnosť — opotrebenie ložiska — nadmerné opotrebenie/vôľa
1.1.2. Stav pedála a dráha zariadenia ovládajúceho brzdu	<ul style="list-style-type: none"> — nadmerná alebo nedostatočná rezerva dráhy — nesprávne uvoľnenie ovládača brzdy — protisklzový prípravok na brzdovom pedáli chýba, je uvoľnený alebo opotrebovaný do hladka
1.1.3. Podtlaková pumpa alebo kompresor a zásobníky	<ul style="list-style-type: none"> — čas potrebný na dosiahnutie tlaku vzduchu/podtlaku pre účinné pôsobenie bŕzd je nadmerný — nedostatočný tlak vzduchu/podtlaku na to, aby sa mohli použiť brzdy minimálne dvakrát po spustení výstražného zariadenia (alebo potom, čo manometer ukazuje nebezpečenstvo) — unikanie vzduchu spôsobujúce značný pokles tlaku alebo počuteľné unikanie vzduchu
1.1.4. Ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer	<ul style="list-style-type: none"> — nesprávna činnosť alebo chybný ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer
1.1.5. Ventil ručnej brzdy	<ul style="list-style-type: none"> — prasknutý alebo poškodený ovládač, nadmerné opotrebenie — porucha ventilu — nedostatočné ovládanie ťahadla ventilu alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu — voľné spoje alebo netesnosť v systéme — nedostatočná funkcia
1.1.6. Parkovacia brzda, pákový ovládač, západka parkovacej brzdy	<ul style="list-style-type: none"> — západka parkovacej brzdy dostatočne neodrží — nadmerné opotrebenie čapu páky alebo západkového mechanizmu — nadmerný pohyb páky naznačujúci nesprávne nastavenie
1.1.7. Brzdové ventily (nožný regulátor tlaku, regulačný ventil atď.)	<ul style="list-style-type: none"> — poškodený, nadmerné unikanie vzduchu — nadmerné prepúšťanie oleja z kompresora — nespoľahlivá/neodborná montáž — prepúšťanie tekutiny z hydraulického brzdy
1.1.8. Spojovacie hlavice pre brzdy prípojného vozidla	<ul style="list-style-type: none"> — chybná izolácia kohútikov alebo samotiesniaceho ventilu — nedostatočne upevnené/neodborná montáž — nadmerná netesnosť

Kontrolované/skúšané položky	Príčiny poruchy
1.1.9. Zásobník energie, zásobník stlačeného vzduchu	<ul style="list-style-type: none"> — poškodený, skorodovaný, netesný — nefunkčné odvodňovacie zariadenie — nedostatočne upevnené/neodborná montáž
1.1.10. Brzdový posilňovač, hlavný valec (hydraulické systémy)	<ul style="list-style-type: none"> — brzdový posilňovač je poškodený alebo neúčinný — hlavný valec je chybný alebo netesný — hlavný valec je nedostatočne upevnený — nedostatočné množstvo brzdovej kvapaliny — chýbajúci uzáver nádrže hlavného valca — svetlo, ktoré upozorňuje na brzdovú kvapalinu, svieti alebo je poškodené — nesprávne fungovanie výstražného zariadenia hladiny brzdovej kvapaliny
1.1.11. Tuhé brzdové potrubie	<ul style="list-style-type: none"> — riziko poruchy alebo zlomenia — netesnosť potrubia alebo prípojky spojovacej hlavice — poškodené alebo nadmerne skorodované — nesprávne umiestnené
1.1.12. Pružné brzdové hadice	<ul style="list-style-type: none"> — riziko poruchy alebo zlomenia — poškodená, odretá, príliš krátka, prekrútená — netesná hadica alebo spoje — vydutie hadice pod tlakom — pórovitosť
1.1.13. Obloženie brzdy (brzdových doštičiek)	<ul style="list-style-type: none"> — nadmerne opotrebované — znečistené (olej, masivo atď.)
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové kotúče	<ul style="list-style-type: none"> — nadmerne opotrebované, nadmerne ryhované, praskliny, nedostatočne pripevnené alebo zlomené — znečistené (olej, masivo atď.) — nedostatočne pripevnený držiak
1.1.15. Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	<ul style="list-style-type: none"> — poškodené, zauzlené — nadmerne opotrebované alebo skorodované — nedostatočne pripevnené lanko alebo spoj ťahadla — chybné vedenie lanka — akékoľvek obmedzenie voľného pohybu brzdového systému — akýkoľvek abnormálny pohyb pák/ťahadiel naznačujúci zlé nastavenie alebo nadmerné opotrebenie
1.1.16. Napínacie zariadenie brzdy (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov kolesa)	<ul style="list-style-type: none"> — prasknuté alebo poškodené — netesné — nedostatočne pripevnené alebo neodborne namontované — nadmerne skorodované — nadmerná vôľa piesta alebo membránového mechanizmu — chýba ochrana proti prachu, alebo je nadmerne poškodená
1.1.17. Regulátor brzdnej sily	<ul style="list-style-type: none"> — chybné tyče — nesprávne nastavený — zadretý, neúčinný — chýba
1.1.18. Automatický napínač tyčí	<ul style="list-style-type: none"> — zadretie alebo príliš veľká dráha, nadmerné opotrebenie alebo zlé nastavenie — chybný

<i>Kontrolované/skúšané položky</i>	<i>Príčiny poruchy</i>
1.1.19. Odľahčovacia brzda (ak je k dispozícii alebo je požadovaná)	<ul style="list-style-type: none"> — nespoľahlivé spojenia alebo montáž — chybná
1.2. Výkon a účinnosť prevádzkovej brzdy	
1.2.1. Výkon (postupne zvyšovaný na maximálnu brzdnu silu)	<ul style="list-style-type: none"> — nedostatočná brzdna sila na jednom alebo viacerých kolesách — brzdna sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na inom kolese tej istej nápravy. V prípade skúšania brzdy na ceste je potom odchýlka vozidla od priameho smeru nadmerná — brzdna sila nie je odstupňovaná (tvrdý záber) — abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies — nadmerné kolísanie brzdnej sily následkom deformovaných kotúčov alebo elipsových bubnov
1.2.2. Účinnosť	<ul style="list-style-type: none"> — pomerné brzdne spomalenie, ktoré sa vzťahuje na maximálne povolenú hmotnosť alebo, v prípade návesov, ak je to možné, na súčet povolených zaťažení náprav, menší než nasledovné hodnoty: minimálna účinnosť brzdzenia kategória 1: 50 % ⁽¹⁾ kategória 2: 43 % ⁽²⁾ kategória 3: 40 % ⁽³⁾ kategória 4: 50 % kategória 5: 45 % ⁽⁴⁾ kategória 6: 50 % — alebo brzdna sila menšia než sú referenčné hodnoty, ak sú špecifikované výrobcou vozidla pre nápravu vozidla ⁽⁵⁾
1.3. Výkon a účinnosť núdzovej brzdy (ak ide o samostatný systém)	
1.3.1. Výkon	<ul style="list-style-type: none"> — neúčinnosť brzdy na jednej strane — brzdna sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na inom kolese tej istej nápravy — brzdna sila nie je odstupňovaná (tvrdý záber) — automatický brzdový systém nepracuje u prípojného vozidla
1.3.2. Účinnosť	<ul style="list-style-type: none"> — pre všetky kategórie vozidiel je pomerné brzdne spomalenie menšie než 50 % ⁽⁶⁾ účinku prevádzkovej brzdy definovaného v bode 1.2.2 vo vzťahu na maximálne povolenú hmotnosť, alebo v prípade návesov, na súčet povolených zaťažení náprav
1.4. Výkon a účinnosť parkovacej brzdy	
1.4.1. Výkon	<ul style="list-style-type: none"> — neúčinnosť brzdy na jednej strane
1.4.2. Účinnosť	<ul style="list-style-type: none"> — pre všetky kategórie vozidiel je pomerné brzdne spomalenie menšie než 16 % vo vzťahu k maximálnej povolenej hmotnosti, alebo pre motorové vozidlá menšie než 12 % vo vzťahu k maximálnej povolenej hmotnosti jazdnej súpravy podľa toho, ktorá hodnota je väčšia
1.5. Odľahčovacia brzda alebo motorová brzda	<ul style="list-style-type: none"> — brzdna sila nie je odstupňovaná (odľahčovacia brzda) — chybná

Kontrolované/skúšané položky	Príčiny poruchy
1.6. Protiblokovacie zariadenie	— chybná funkcia protiblokovacieho výstražného zariadenia — chybné

(¹) 48 % pre kategóriu 1 vozidiel, ktoré nie sú vybavené protiblokovacími systémami, alebo typ schválený pred 1. októbrom 1991 (dátum zákazu prvého uvedenia do obehu bez ES typového schválenia komponentu) (smernica 71/320/EHS).

(²) 45 % pre vozidlá registrované po roku 1988, alebo od dátumu uplatňovania smernice 71/320/EHS podľa vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov podľa toho, čo nastane neskôr.

(³) 43 % pre návesy a prívesy s ojom registrované po roku 1988, alebo od dátumu uplatňovania smernice 71/320/EHS, podľa vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov podľa toho, čo nastane neskôr.

(⁴) 50 % pre kategóriu 5 vozidiel registrovaných po roku 1988, alebo od dátumu uplatňovania smernice 71/320/EHS podľa vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov podľa toho, čo nastane neskôr.

(⁵) Referenčnou hodnotou pre nápravu vozidla je brzdná sila (vyjadrená v newtonoch) potrebná na dosiahnutie tejto predpísanej minimálnej brzdnéj sily pri špecifickej hmotnosti, ktorú vozidlo vykazuje.

(⁶) Pre kategórie 2 a 5 vozidiel má byť minimálny účinok núdzovej brzdy 2,2 m/s² (ak nebol účinok núdzovej brzdy upravený smernicou 71/320/EHS).

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3	VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6
2. Riadenie a volant	2. Riadenie
2.1. Mechanický stav	2.1. Mechanický stav
2.2. Volant	2.2. Vôľa riadenia
2.3. Vôľa riadenia	2.3. Príslušenstvo systému riadenia
2.4. Ložiská kolesa	
3. Výhľad	3. Výhľad
3.1. Zorné pole	3.1. Zorné pole
3.2. Stav skla	3.2. Stav skla
3.3. Spätné zrkadlá	3.3. Spätné zrkadlá
3.4. Stierače predného okna	3.4. Stierače predného okna
3.5. Ostrekovače okien	3.5. Ostrekovače okien
4. Svetidlá, odrážače a elektrické príslušenstvo	4. Osvetľovacie zariadenie
4.1. Diaľkové a stretávacie svetlomety	4.1. Diaľkové a stretávacie svetlomety
4.1.1. Stav a funkcia	4.1.1. Stav a funkcia
4.1.2. Orientácia	4.1.2. Orientácia
4.1.3. Vypínače	4.1.3. Vypínače
4.1.4. Optická účinnosť	
4.2. Obrysové svetidlá a doplnkové obrysové svetidlá	4.2. Stav a funkcia, stav rozptylových skiel, farba a optická účinnosť

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3	VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6
<p>4.2.1. Stav a funkcia</p> <p>4.2.2. Farba a optická účinnosť</p>	<p>4.2.1. Obrysových svetidiel</p> <p>4.2.2. Brzdových svetidiel</p> <p>4.2.3. Smerových svetidiel</p> <p>4.2.4. Spätných svetlometov</p> <p>4.2.5. Hmlových svetidiel</p> <p>4.2.6. Svetidiel na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom</p> <p>4.2.7. Odrazových skiel</p> <p>4.2.8. Svetelného výstražného signálu</p>
<p>4.3. Brzdové svetidlá</p> <p>4.3.1. Stav a funkcia</p> <p>4.3.2. Farba a optická účinnosť</p>	
<p>4.4. Smerové svetidlá</p> <p>4.4.1. Stav a funkcia</p> <p>4.4.2. Farba a optická účinnosť</p> <p>4.4.3. Vypínače</p> <p>4.4.4. Frekvencia zábleskov</p>	
<p>4.5. Predné a zadné hmlové svetidlá</p> <p>4.5.1. Umiestnenie</p> <p>4.5.2. Stav a funkcia</p> <p>4.5.3. Farba a optická účinnosť</p>	
<p>4.6. Spätné svetlomety</p> <p>4.6.1. Stav a funkcia</p> <p>4.6.2. Farba a optická účinnosť</p>	

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3	VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6
4.7. Svetidlo na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom	
4.8. Odrazové sklá — stav a farba	
4.9. Oznamovače	
4.10. Elektrické spojenie medzi ťažným vozidlom a prívesom alebo návesom	
4.11. Elektrické vedenie	
5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie	5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie
5.1. Nápravy	5.1. Nápravy
5.2. Kolesá a pneumatiky	5.2. Kolesá a pneumatiky
5.3. Zavesenie	5.3. Zavesenie
6. Podvozok a jeho príslušenstvo	6. Podvozok a jeho príslušenstvo
6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo	6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo
6.1.1. Celkový stav	6.1.1. Celkový stav
6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče	6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče
6.1.3. Palivová nádrž a potrubie	6.1.3. Palivová nádrž a potrubie
6.1.4. Geometrické charakteristiky a stav zadného ochranného zariadenia, ťažké nákladné vozidlá	6.1.4. Nosič rezervného kolesa
6.1.5. Nosič rezervného kolesa	6.1.5. Bezpečnosť spojovacieho mechanizmu (ak je namontovaný)
6.1.6. Spojovací mechanizmus na ťažných vozidlách, prívesoch a návesoch	
6.2. Kabína a karoséria	6.2. Karoséria
6.2.1. Celkový stav	6.2.1. Stav konštrukcie
6.2.2. Uchytenie	6.2.2. Dvere a zámky
6.2.3. Dvere a zámky	
6.2.4. Podlaha	
6.2.5. Sedadlo vodiča	
6.2.6. Stúpačky	
7. Ostatné vybavenie	7. Ostatné vybavenie
7.1. Bezpečnostné pásy	7.1. Uchytenie sedadla vodiča
7.2. Hasiaci prístroj	7.2. Uchytenie batérie
7.3. Zámky a zariadenie proti krádeži	7.3. Výstražné zvukové zariadenie
7.4. Výstražný trojuholník	7.4. Výstražný trojuholník
7.5. Skrinka prvej pomoci	7.5. Bezpečnostné pásy
7.5.1. Bezpečnosť uchytenia	7.5.2. Stav pásov
7.5.3. Manipulácia	
7.6. Klíny pod kolesá	
7.7. Výstražné zvukové zariadenie	

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3	VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6
7.8. Rýchlomer	
7.9. Tachograf (prítomnosť a neporušenosť plomb) <ul style="list-style-type: none"> — kontrola platnosti štítku tachografu, ak sa vyžaduje podľa nariadenia (EHS) č. 3821/85 ⁽¹⁾ — v prípade pochybnosti kontrola, či sa menovitý obvod alebo rozmer pneumatík zhoduje s údajmi na štítku tachografu — ak je to účelné, kontrola neporušenosti plomb tachografu a ak je to vhodné, neporušenosti akýchkoľvek iných prostriedkov ochrany proti podvodnej manipulácii 	
7.10. Zariadenie na obmedzenie rýchlosti <ul style="list-style-type: none"> — kde je to možné, kontrola inštalovania obmedzovača podľa požiadaviek smernice 92/6/EHS ⁽²⁾ — kontrola platnosti štítku obmedzovača — ak je to účelné, kontrola neporušenosti plomb obmedzovača a, ak je to vhodné, akýchkoľvek iných prostriedkov ochrany proti podvodnej manipulácii — kontrola, ak je to účelné, či zariadenia na obmedzenie rýchlosti bránia vozidlám uvedeným v článku 2 a článku 3 smernice 92/6/EHS v prekročení predpísaných hodnôt 	
8. Zafaženie životného prostredia	8. Zafaženie životného prostredia
8.1. Hluk	8.1. Hluk
<p>⁽¹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8).</p> <p>⁽²⁾ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).</p>	

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2, 3, 4, 5 A 6

8.2. Výfukové emisie

8.2.1. Motorové vozidlá vybavené zážihovými (benzínovými) motormi

- a) Ak nie sú výfukové emisie regulované moderným systémom regulácie emisií, ako je trojcestný katalyzátor s lambda-sondou:

1. vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;
2. vizuálna kontrola zariadenia na reguláciu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť.

Po primeranom období kondicionovania motora (berúc do úvahy odporúčania výrobcu) sa meria obsah oxidu uhoľnatého (CO) vo výfukových plynch pri voľnobehu motora (bez zafaženia).

Maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynch musí zodpovedať údajom výrobcu. Ak také informácie nie sú k dispozícii alebo ak príslušné orgány členského štátu sa rozhodnú, že také hodnoty nepoužijú ako referenčné hodnoty, obsah CO nesmie presiahnuť nasledovné hodnoty:

- i) u vozidiel registrovaných alebo uvedených prvýkrát do prevádzky v čase medzi dátumom, od ktorého členský štát požadoval, aby vozidlá splňali požiadavky smernice 70/220/EHS ⁽¹⁾, a 1. októbrom 1986: obsah CO – 4,5 % objemu;

⁽¹⁾ Smernica Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi zo zážihových motorov motorových vozidiel (Ú. v. ES L 76, 6.4.1970, s. 1).

- ii) u vozidiel registrovaných alebo uvedených prvýkrát do prevádzky po 1. októbri 1986: obsah CO – 3,5 % objemu.
- b) Ak sú výfukové emisie regulované moderným systémom regulácie emisií, ako je trojcestný katalyzátor s lambda-sondou:
1. vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;
 2. vizuálna kontrola zariadenia na reguláciu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;
 3. stanovenie účinnosti systému regulácie emisií vozidla meraním lambda hodnoty a obsahu CO vo výfukových plynch podľa bodu 4, alebo podľa postupov navrhovaných výrobcom a schválených v čase typového schválenia. Pre každú z týchto skúšok sa motor kondicionuje v súlade s odporúčaniami výrobcu;
 4. Emisie z výfukového potrubia – limitné hodnoty
- Maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynch musí zodpovedať údajom výrobcu.
- Ak také informácie nie sú k dispozícii, obsah CO nesmie presiahnuť nasledovné hodnoty:
- i) meranie pri voľnobežných otáčkach motora:
- maximálne povolený obsah CO vo výfukových plynch nesmie presiahnuť 0,5 % objemu a u vozidiel, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v riadku A alebo riadku B tabuľky v bode 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, maximálny obsah CO nesmie presiahnuť 0,3 % objemu. Ak zhoda so smernicou 70/220/EHS nie je možná, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2002;
- ii) meranie pri vysokých voľnobežných otáčkach motora (bez zaťaženia), otáčky motora aspoň 2 000 min.⁻¹:
- obsah CO: maximálne 0,3 % objemu a u vozidiel, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v riadku A alebo riadku B tabuľky v bode 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS, maximálny obsah CO nesmie presiahnuť 0,2 % objemu. Ak zhoda so smernicou 70/220/EHS nie je možná, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2002;
- lambda: $1 \pm 0,03$ alebo podľa špecifikácií výrobcu;
- iii) u motorových vozidiel vybavených palubnými diagnostickými (OBD) systémami v súlade so smernicou 70/220/EHS môžu členské štáty ako alternatívu k skúške špecifikovanej v bode i) zistiť správne fungovanie emisného systému pomocou príslušného odčítania zo zariadenia OBD a súčasnej kontroly správneho fungovania OBD systému.

8.2.2. Motorové vozidlá vybavené vznetrovými (dieselovými) motormi

- a) Meranie priehľadnosti výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou v neutrále a zapnutou spojku.
- b) Predkondicionovanie vozidla:
1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predkondicionovania, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v riadnom mechanickom stave.
 2. S výnimkou uvedenou v písm. d) bode 5 sa žiadne vozidlo nesmie hodnotiť ako nevyhovujúce, ak nebolo predkondicionované podľa týchto požiadaviek:
 - i) motor dosiahol úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja je aspoň 80 °C, alebo normálnu prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia je aspoň ekvivalentná. Ak na základe konfigurácie vozidla sa toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie normálnej prevádzkovej teploty motora sa môže robiť inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora;
 - ii) výfukový systém sa prepláchne aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie pri voľnobežných otáčkach alebo ekvivalentnou metódou.
- c) Postup skúšky:
1. vizuálna kontrola zariadenia na reguláciu emisií inštalovaného výrobcom, aby sa skontrolovala jeho úplnosť, riadny stav a tesnosť;
 2. motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musia pred začiatkom cyklu voľnej akcelerácie dosiahnuť voľnobežné otáčky. U vysokovýkonných dieselových motorov to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora;

3. na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) úplne stlačiť a podržať, ale nie násilne tak, aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla;
4. počas každého cyklu voľnej akcelerácie motor musí dosiahnuť medznú otáčku alebo u vozidiel s automatickým prevodom, otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo dostatočným časom, ktorý uplynie medzi počiatočným stlačením pedálu a uvoľnením, čo by v prípade vozidiel kategórie 1 a 2 z prílohy I predstavovalo minimálne dve sekundy.

d) Limitné hodnoty

1. Úroveň koncentrácie nesmie prekročiť úroveň zaznamenanú na štítku podľa smernice 72/306/EHS ⁽¹⁾.
2. Ak také informácie nie sú k dispozícii alebo ak príslušné orgány členského štátu rozhodnú, že také hodnoty nepoužijú ako referenčné hodnoty, úroveň koncentrácie nesmie prekročiť úroveň stanovenú výrobcom alebo limitné hodnoty koeficientu absorpcie, ktoré sú nasledovné:

Maximálny koeficient absorpcie pre:

- dieselové motory s prirodzeným nasávaním = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- turbopreplňované dieselové motory = $3,0 \text{ m}^{-1}$,
- limit $1,5 \text{ m}^{-1}$ platí pre nasledovné vozidlá, ktoré boli typovo schválené podľa limitných hodnôt uvedených v:
 - a) riadku B tabuľky v bode 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS – (Ľahké úžitkové vozidlá diesel – Euro 4);
 - b) riadku B1 tabuľky v bode 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS ⁽²⁾ – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – Euro 4);
 - c) riadku B2 tabuľky v bode 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS – (Ťažké úžitkové vozidlá diesel – Euro 5);
 - d) riadku C tabuľky v bode 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS – (Ťažké úžitkové vozidlá – EEV),

alebo limitných hodnôt v neskorších zmenách a doplnkoch smernice 70/220/EHS alebo limitných hodnôt v neskorších zmenách a doplnkoch smernice 88/77/EHS alebo ekvivalentných hodnôt pri použití zariadenia iného typu než je zariadenie použité pre ES typové schválenie.

Ak nie je možné dodržať požiadavky bodu 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS alebo bodu 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, potom sa predchádzajúce ustanovenia uplatňujú na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.

3. Na vozidlá registrované alebo prvýkrát uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sa tieto požiadavky nevzťahujú.
4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch cyklov voľnej akcelerácie prekročia limitné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo výsledok ktoréhokoľvek iného štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptýlené merania. Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.

⁽¹⁾ Smernica Rady 72/306/EHS z 2. augusta 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vo vzťahu k opatreniam, ktoré sa majú prijať proti emisiám znečisťujúcich látok z dieselových motorov vozidiel (Ú. v. ES L 190, 20.8.1972, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Rady 88/77/EHS z 3. decembra 1987 o aproximácii zákonov členských štátov vzťahujúcich sa na opatrenia, ktoré treba prijať proti emisiám plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetrových motorov určených na používanie vo vozidlách a proti emisiám plyných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov poháňaných zemným plynom alebo skvapalneným ropným plynom a určených pre používanie vo vozidlách (Ú. v. ES L 36, 9.2.1988, s. 33).

5. Aby sa zabránilo nepotrebnému skúšaniam, členské štáty môžu, odchylné od ustanovení bodu 8.2.2 písm. d) bodu 4, medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty značne prekračujú limitné hodnoty po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch (alebo po ekvivalentnom postupe) špecifikovaných v bode 8.2.2 písm. b) ods. 2 bode ii). Rovnako, aby sa zabránilo nepotrebnému skúšaniam, členské štáty môžu, odchylné od ustanovení bodu 8.2.2 písm. d) bodu 4, medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty sú značne pod limitnými hodnotami po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch (alebo po ekvivalentnom postupe) špecifikovaných v bode 8.2.2 písm. b) ods. 2 bode ii).

8.2.3. Skúšobné prístroje

Emisie vozidiel sa skúšajú s použitím prístrojov konštruovaných tak, aby sa dalo presne stanoviť, či boli splnené limitné hodnoty predpísané alebo udané výrobcom.

- 8.2.4. Keď sa počas ES typového schvaľovania zistí, že typ vozidla nespĺňa limitné hodnoty stanovené touto smernicou, členské štáty môžu stanoviť vyššie limitné hodnoty pre takýto typ vozidla na základe dôkazu poskytnutého výrobcom. Musia o tom okamžite informovať Komisiu, ktorá informuje ostatné členské štáty.

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3	VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6
8.3. Rádiové odrušenie	
9. Doplnkové skúšky pre vozidlá verejnej dopravy	
9.1. Núdzový/é východ/y (vrátane kladiviek pre rozbitie okien), značky označujúce núdzové východy	
9.2. Vykurovací systém	
9.3. Systém vetrania	
9.4. Rozmiestnenie sedadiel	
9.5. Vnútorne osvetlenie	
10. Identifikácia vozidla	10. Identifikácia vozidla
10.1. Tabuľka s evidenčným číslom	10.1. Tabuľka s evidenčným číslom
10.2. Číslo podvozku	10.2. Číslo podvozku

PRÍLOHA III

ČASŤ A

Zrušená smernica so zoznamom neskorších zmien a doplnení**(v zmysle článku 10)**

Smernica Rady 96/96/ES
(Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, s. 1).

Smernica Komisie 1999/52/ES
(Ú. v. ES L 142, 5.6.1999, s. 26).

Smernica Komisie 2001/9/ES
(Ú. v. ES L 48, 17.2.2001, s. 18).

Smernica Komisie 2001/11/ES
(Ú. v. ES L 48, 17.2.2001, s. 20).

Smernica Komisie 2003/27/ES
(Ú. v. EÚ L 90, 8.4.2003, s. 41).

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady
(ES) č. 1882/2003
(Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

iba odkaz v prílohe III, bod 68

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva**(v zmysle článku 10)**

Smernice	Lehota na transpozíciu
96/96/ES	9. marec 1998
1999/52/ES	30. september 2000
2001/9/ES	9. marec 2002
2001/11/ES	9. marec 2003
2003/27/ES	1. január 2004

PRÍLOHA IV

TABUĽKA ZHODY

Smernica 96/96/ES	Táto smernica
články 1 až 4	články 1 až 4
článok 5, úvodné slová	článok 5, úvodné slová
článok 5, prvá až siedma zarážka	článok 5, písmená a) až g)
článok 6	—
článok 7	článok 6, odsek 1
—	článok 6, odsek 2
článok 8, odsek 1	článok 7, odsek 1
článok 8, odsek 2, prvý pododsek	článok 7, odsek 2
článok 8, odsek 2, druhý pododsek	—
článok 8, odsek 3	—
článok 9, odsek 1	—
článok 9, odsek 2	článok 8
článok 10	—
článok 11, odsek 1	—
článok 11, odsek 2	článok 9
článok 11, odsek 3	—
—	článok 10
článok 12	článok 11
článok 13	článok 12
prílohy I a II	prílohy I a II
prílohy III a IV	—
—	príloha III
—	príloha IV