

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/40/ES

ze dne 6. května 2009

o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (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 ⁽³⁾ byla několikrát podstatně změněna ⁽⁴⁾. Vzhledem k novým změnám by měla být z důvodu přehlednosti přepracována.
- (2) V rámci společné dopravní politiky je 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) 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) Technická prohlídka vozidla během jeho užitné doby má být relativně jednoduchá, rychlá a finančně nenáročná.
- (5) Je proto žádoucí definovat zvláštními směrnici minimální normy a metody Společenství pro kontrolu položek uvedených v této směrnici.
- (6) 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 směrnice o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel technickému pokroku.
- (7) Kvůli různorodosti zkušebních zařízení a metod ve Společenství je těžké u brzdových soustav určovat hodnoty u záležitostí, jako je seřizování tlaku vzduchu a doba náběhu.
- (8) 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.
- (9) Stanovení referenčních hodnot pro brzdovou sílu jednotlivých typů vozidel při různém stavu naložení by mělo posouzení spolehlivosti brzdové soustavy usnadnit. Tato směrnice by měla umožnit provádění kontrol tímto postupem jako alternativu k provádění kontrol dodržování minimálních hodnot brzdných účinků pro každou kategorii vozidel.
- (10) S ohledem na brzdové soustavy by měla do oblasti působnosti této směrnice spadat především vozidla, kterým bylo uděleno schválení typu v souladu se směrnicí 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 ⁽⁵⁾. Určité typy vozidel však obdržely schválení typu v souladu s vnitrostátními normami, které se mohou od požadavků uvedené směrnice lišit.
- (11) Členské státy mohou rozšířit kontrolu brzdových soustav na jiné typy vozidel nebo na jiné kontrolované položky, než na které se vztahuje tato směrnice.
- (12) Členské státy mohou zpřísnit kontroly brzdových soustav nebo tyto kontroly provádět častěji.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 224, 30.8.2008, s. 66.⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 23. září 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 30. března 2009.⁽³⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 1.⁽⁴⁾ Viz část A přílohy III.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 202, 6.9.1971, s. 37.

- (13) 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.
- (14) Špatné seřízení a nedostatečná údržba poškozují nejen motor, ale také životní prostředí, protože vedou k vyššímu znečištění ovzduší a vyšší spotřebě paliva. Je důležité rozvíjet dopravu šetrnou k životnímu prostředí.
- (15) U vznětových (diesellových) motorů je měření opacity výfukových plynů považováno za dostatečný ukazatel stavu údržby vozidla z hlediska emisí.
- (16) U zážehových (benzinových) motorů je měření emisí oxidu uhelnatého ve výfuku při volnoběhu motoru považováno za dostatečný ukazatel stavu údržby vozidla ohledně emisí.
- (17) Při nepravidelné údržbě může být neúspěšnost při měření výfukových emisí poměrně vysoká.
- (18) U vozidel s benzinovými motory, u nichž předpisy pro schválení typu vyžadují vybavení řízenými systémy emisí, jako jsou třícestné katalyzátory řízené lambda sondou, musí být předpisy pro pravidelné měření emisí těchto vozidel přísnější než pro konvenční vozidla.
- (19) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel⁽¹⁾ vyžaduje pro automobily poháněné benzinovým motorem a pro lehká užitková vozidla od roku 2000 zavedení palubního diagnostického systému (OBD), který sleduje správnou funkci systému pro regulaci emisí vozidla v provozu. Obdobně se systémy OBD od roku 2003 vyžadují rovněž pro nová vozidla s naftovým motorem.
- (20) Členské státy mohou případně vyjmout z oblasti působnosti této směrnice určitá historická vozidla. Mohou rovněž pro tato vozidla zavést vlastní předpisy pro technické prohlídky. Tato možnost však nesmí vést k uplatňování přísnějších předpisů než těch, kterým musela tato vozidla vyhovovat při konstrukci.
- (21) Existují jednoduché a běžně používané diagnostické systémy, které mohou zkušební používat ke zkouškám velké většiny omezovačů rychlosti. U těch vozidel, která není možné zkoušet těmito snadno dostupnými diagnostickými nástroji, potřebují příslušné orgány buď použít vhodné zařízení od výrobce vozidla, nebo stanovit přijetí vhodného osvědčení vydaného výrobcem vozidla nebo jeho zplnomocněným zástupcem.
- (22) Pravidelné ověřování správné funkce omezovače rychlosti by mělo být usnadněno u vozidel vybavených novým záznamovým zařízením (digitálním tachografem) podle nařízení Rady (ES) č. 2135/98 ze dne 24. září 1998, kterým se mění nařízení (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a směrnice 88/599/EHS o používání nařízení (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85⁽²⁾. Nová vozidla jsou vybavena tímto zařízením od roku 2003.
- (23) Pro vozidla taxislužby a sanitní vozy platí obdobné technické požadavky jako pro soukromé automobily. Položky, které mají být kontrolovány, by měly být proto také obdobné, přestože frekvence prohlídek se liší.
- (24) Každý členský stát musí v rámci svých pravomocí zajistit, aby byly technické prohlídky vozidel prováděny metodicky a na vysoké úrovni.
- (25) Komise by měla dohlížet na používání této směrnice v praxi.
- (26) Jelikož cílů navrhovaného opatření, totiž harmonizace pravidel pro technické prohlídky, zabránění narušení hospodářské soutěže mezi silničními dopravci a zaručení, že vozidla jsou řádně kontrolována a udržována, nemůže být dosaženo na úrovni členských států, a proto, z důvodu rozsahu a účinků tohoto opatření, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (27) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽³⁾.

(1) Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1.

(2) Úř. věst. L 274, 9.10.1998, s. 1.

(3) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

(28) Zejména je třeba zmocnit Komisi k definování určitých minimálních norem a metod kontroly a jejich přizpůsobení technickému pokroku. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(29) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení uvedených směrnic ve vnitrostátním právu stanovených v části B přílohy III,

PŘIJALY 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.

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 členský 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

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

a) stanovit bližší datum první povinné technické prohlídky a případně vyžadovat, aby vozidlo prošlo technickou prohlídkou před registrací;

b) zkrátit dobu mezi dvěma po sobě jdoucími povinnými technickými prohlídkami;

c) zavést povinné prohlídky nepovinného vybavení;

d) zvýšit počet položek, které podléhají kontrole;

e) rozšířit požadavek pravidelných technických prohlídek na další kategorie vozidel;

f) předepsat zvláštní dodatečné prohlídky;

g) požadovat pro vozidla registrovaná na jejich území vyšší hodnoty minimálního účinku brzd, než které jsou uvedeny v příloze II, a zahrnout do těchto vyšších hodnot přezkušování vozidel s větším zatížením, pokud tyto požadavky nepřekračují požadavky původního schválení typu vozidla.

KAPITOLA III

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 6

1. Komise přijme zvláštní směrnice nezbytné k definování minimálních požadavků a metod kontroly položek uvedených v příloze II a přijme všechny změny nezbytné k tomu, aby tyto normy a metody byly přizpůsobeny technickému pokroku.

2. Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 7 odst. 2.

Článek 7

1. Komisi je nápomocen Výbor pro přizpůsobení směrnice o technických prohlídkách motorových vozidel a přípojných vozidel technickému pokroku.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 8

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 9

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

Článek 10

Směrnice 96/96/ES ve znění aktů uvedených v části A přílohy III se zrušuje, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení zmíněných směrnic ve vnitrostátním právu uvedených v části B přílohy III.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze IV.

Článek 11

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

Článek 12

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 6. května 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
J. KOHOUT

PŘÍLOHA I

KATEGORIE VOZIDEL PODLEHAJÍCÍCH 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. Přívesy 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.

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2, 3, 4, 5 A 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.

<i>Položky, které se ověřují nebo zkoušejí</i>	<i>Důvod pro nevyhovění</i>
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 nebezpečí) — 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
1.1.5 Ručně ovládaný brzdič	<ul style="list-style-type: none"> — prasklý nebo poškozený ovladač, nadměrné opotřebení — vadná funkce brzdiče — nespolehlivé ovládání táhla brzdiče nebo celý brzdič 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 (brzdiče, 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

<i>Položky, které se ověřují nebo zkoušejí</i>	<i>Důvod pro nevyhovění</i>
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 — znečištění olejem, tukem apod.
1.1.14 Brzdové bubny, brzdové kotouče	<ul style="list-style-type: none"> — nadměrné opotřebení, nadměrné rýhování, trhliny, stav ohrožující bezpečnost, lomy — znečištění olejem, tukem, apod. — 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

Položky, které se ověřují nebo zkoušejí	Důvod pro nevyhovění
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 kvality brzdových bubňů
1.2.2 Brzdný účinek	<ul style="list-style-type: none"> — poměrný brzdý účinek vztažený k maximální přípustné hmotnosti nebo u návěsů k součtu přípustných hmotností na nápravy je menší než následující hodnoty: minimální brzdý účinek: kategorie 1: 50 % ⁽¹⁾ kategorie 2: 43 % ⁽²⁾ kategorie 3: 40 % ⁽³⁾ kategorie 4: 50 % kategorie 5: 45 % ⁽⁴⁾ kategorie 6: 50 % — nebo brzdý síla menší, než je referenční hodnota, pokud ji specifikoval výrobce pro nápravu vozidla ⁽⁵⁾
1.3 Činnost a brzdé účinky nouzového brzdění (pokud je zajišťováno zvláštním systémem)	
1.3.1 Činnost	<ul style="list-style-type: none"> — brzdy na jedné straně neúčinné — brzdý síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy — nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování) — nefunguje systém automatického brzdění u přípojných vozidel
1.3.2 Brzdý účinek	<ul style="list-style-type: none"> — pro všechny kategorie vozidel poměrný brzdý 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 nápravy
1.4 Činnost a brzdé účinky parkovací brzdy	
1.4.1 Činnost	<ul style="list-style-type: none"> — brzdy na jedné straně neúčinné
1.4.2 Brzdý účinek	<ul style="list-style-type: none"> — pro všechny kategorie vozidel poměrný brzdý 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

<i>Položky, které se ověřují nebo zkoušejí</i>	<i>Důvod pro nevyhovění</i>
1.6 Protiblokovací systém	— 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).
- (²) 45 % pro vozidla registrovaná po roce 1988 nebo ode dne použitelnosti směrnice 71/320/EHS 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, 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, podle vnitrostátních právních předpisů členských států, podle toho, co nastane později.
- (⁵) Referenční hodnotou pro nápravu vozidla je brzdná síla (vyjádřená v newtonech) potřebná k dosažení tohoto minimálního předepsaného brzdného 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).

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3	VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6
2. Řízení a volant	2. Řízení
2.1 Mechanický stav	2.1 Mechanický stav
2.2 Volant	2.2 Vůle v řízení
2.3 Vůle v řízení	2.3 Připevnění systému řízení
2.4 Ložiska kol	
3. Výhled	3. Výhled
3.1 Pole výhledu	3.1 Pole výhledu
3.2 Stav skla	3.2 Stav skla
3.3 Zpětná zrcátka	3.3 Zpětná zrcátka
3.4 Stírače čelního skla	3.4 Stírače čelního skla
3.5 Ostřikovače čelního skla	3.5 Ostřikovače čelního skla
4. Svítilny, světlomety, odrazky a elektrické zařízení	4. Zařízení pro osvětlení
4.1 Světlomety s dálkovým a potkávacím světlem	4.1 Světlomety s dálkovým a potkávacím světlem
4.1.1 Stav a funkce	4.1.1 Stav a funkce
4.1.2 Seřízení	4.1.2 Seřízení
4.1.3 Spínače	4.1.3 Spínače
4.1.4 Optický účinek	
4.2 Obrysové svítilny a doplňkové obrysové svítilny	4.2 Stav a funkce, stav rozptylových skel, barva a optický účinek:

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3	VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6
<p>4.2.1 Stav a funkce</p> <p>4.2.2 Barva a optický účinek</p>	<p>4.2.1 obrysových svítilen</p> <p>4.2.2 brzdových svítilen</p> <p>4.2.3 směrových svítilen</p> <p>4.2.4 zpětných světlometů</p> <p>4.2.5 mlhových světlometů a svítilen</p> <p>4.2.6 svítilen zadní registrační tabulky</p> <p>4.2.7 odrazek</p> <p>4.2.8 výstražných svítilen</p>
<p>4.3 Brzdové svítilny</p> <p>4.3.1 Stav a funkce</p> <p>4.3.2 Barva a optický účinek</p>	
<p>4.4 Směrové svítilny</p> <p>4.4.1 Stav a funkce</p> <p>4.4.2 Barva a optický účinek</p> <p>4.4.3 Spínače</p> <p>4.4.4 Frekvence přerušování světla</p>	
<p>4.5 Přední mlhové světlometry a zadní mlhové svítilny</p> <p>4.5.1 Umístění</p> <p>4.5.2 Stav a funkce</p> <p>4.5.3 Barva a optický účinek</p>	
<p>4.6 Zpětné světlometry</p> <p>4.6.1 Stav a funkce</p> <p>4.6.2 Barva a optický účinek</p>	

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3	VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6
4.7 Svítlna 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 Podvozek nebo rám a části k nim připevněné
6.1.1 Celkový stav	6.1.1 Celkový stav
6.1.2 Výfukové potrubí a tlumiče	6.1.2 Výfukové potrubí a tlumiče
6.1.3 Palivová nádrž nebo potrubí	6.1.3 Palivová nádrž nebo potrubí
6.1.4 Geometrické charakteristiky a stav zadního ochranného zařízení, těžké nákladní automobily	6.1.4 Nosič náhradního kola
6.1.5 Nosič náhradního kola	6.1.5 Bezpečnost mechanického spojovacího zařízení vozidla (je-li namontováno)
6.1.6 Mechanická spojovací zařízení na tažných vozidlech, přívěsech a návěsech	
6.2 Kabina a karoserie	6.2 Karoserie
6.2.1 Celkový stav	6.2.1 Stav nosné konstrukce
6.2.2 Uchycení	6.2.2 Dveře a zámky
6.2.3 Dveře a zámky	
6.2.4 Podlaha	
6.2.5 Sedadlo řidiče	
6.2.6 Stupačky	
7. Jiné vybavení	7. Jiné vybavení
7.1 Bezpečnostní pásy	7.1 Uchycení sedadla řidiče
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	

VOZIDLA KATEGORIÍ 1, 2 a 3	VOZIDLA KATEGORIÍ 4, 5 a 6
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 (7) — 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 (8) — 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 — když je to prakticky možné, zkontroluje se, zda omezovač rychlosti zabraňuje vozidlům uvedeným v člácích 2 a 3 směrnice 92/6/EHS překročit uvedené mezní hodnoty	
8. Obtěžování okolí	8. Obtěžování okolí
8.1 Hluk	8.1 Hluk

(7) 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).

(8) 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 s benzinem jako palivem

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

- 1) vizuální kontrola výfukového systému s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti;
- 2) vizuální kontrola každého systému k omezení emisí namontovaného výrobcem s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti.

Po přiměřeně dlouhé stabilizaci motoru (podle doporučení výrobce vozidla) se změří obsah oxidu uhelnatého (CO) ve výfukových plynech při volnoběhu motoru (bez zatížení).

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

- i) 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,

(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, 6.4.1970, s. 1).

- ii) u vozidel registrovaných nebo uvedených poprvé do provozu po 1. říjnu 1986: CO – 3,5 % objemových.
- b) Jestliže jsou emise z výfuku omezovány technicky pokročilým systémem k omezení emisí, jako je třicestný katalyzátor řízený kyslíkovou sondou:
 - 1) vizuální kontrola výfukového systému s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti;
 - 2) vizuální kontrola každého systému k omezení emisí namontovaného výrobcem s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti;
 - 3) určení účinnosti systému k omezení emisí vozidla, a to změřením 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

Maximálním přípustným obsahem CO ve výfukových plynech je hodnota stanovená výrobcem vozidla.

Není-li tato hodnota k dispozici, nesmí obsah CO překročit následující hodnoty:

- i) měření při volnoběžných otáčkách motoru:

maximální přípustné množství CO ve výfukových plynech nesmí překročit 0,5 % obj. a u vozidel, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v řádku A nebo B tabulky bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS, nesmí obsah CO překročit 0,3 % obj. Jestliže odpovídající soulad se směrnicí 70/220/EHS není možný, vztahují se výše uvedená ustanovení na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po 1. červenci 2002,

- ii) měření při vysokých volnoběžných otáčkách (bez zatížení), přičemž otáčky motoru musí být alespoň 2 000 min.⁻¹:

obsah CO: maximálně 0,3 % obj. a u vozidel, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot uvedených v řádku A nebo B tabulky bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS, nesmí maximální obsah CO překročit 0,2 % obj. Jestliže odpovídající soulad se směrnicí 70/220/EHS není možný, vztahují se výše uvedená ustanovení na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po 1. červenci 2002.

Lambda: $1 \pm 0,03$ nebo hodnota uvedená výrobcem,

- iii) u motorových vozidel vybavených palubním diagnostickým systémem (OBD) podle směrnice 70/220/EHS mohou členské státy jako alternativu ke zkoušce podle bodu i) zkontrolovat správnou funkci systému pro regulaci emisí zjištěním odpovídajícího údaje ze zařízení OBD a současným ověřením správné funkce systému OBD.

8.2.2 Motorová vozidla se vznětovými motory s motorovou naftou jako palivem

- a) 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.
- b) Stabilizace vozidla:
 - 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.
 - 2) S výjimkou případu uvedeného v písm. d) bodu 5 nesmí být odmítnuto žádné vozidlo, které nebylo stabilizováno podle následujících požadavků:
 - 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 chladicího ventilátoru motoru,
 - ii) výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem.
- c) Postup zkoušky:
 - 1) Vizualní kontrola každého systému k omezení emisí namontovaného výrobcem s cílem zkontrolovat, že je úplný a ve vyhovujícím stavu a že v něm nejsou žádné netěsnosti.
 - 2) 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.

- 3) 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 vstříkovacího čerpadla.
- 4) 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 1 a 2 podle přílohy I by měla tato doba být nejméně dvě sekundy.

d) Mezní hodnoty:

- 1) Úroveň koncentrace nesmí překročit úroveň vyznačenou na štítku podle směrnice 72/306/EHS⁽¹⁾.
- 2) Jestliže tato informace není k dispozici nebo jestliže se příslušné orgány členských států rozhodnou, že ji nebudou používat jako referenční, nesmí úroveň koncentrace překročit úroveň udanou výrobcem nebo následující mezní hodnoty koeficientu absorpce:

Maximální koeficient absorpce pro

— vznětové motory s atmosférickým sáním: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

— přeplňované vznětové motory: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

— mezní hodnota $1,5 \text{ m}^{-1}$ se vztahuje na následující vozidla, jejichž typ byl schválen podle mezních hodnot udaných v

- a) řádku B tabulky v bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS (lehká užitková vozidla – Euro 4);
- b) řádku B1 tabulek v bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS⁽²⁾ (těžká užitková vozidla – Euro 4);
- c) řádku B2 tabulek v bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS (těžká užitková vozidla – Euro 5);
- d) řádku C tabulek v bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS (těžká užitková vozidla – EEV)

nebo mezních hodnot v pozdějších změnách směrnice 70/220/EHS nebo mezních hodnot v pozdějších změnách směrnice 88/77/EHS nebo rovnocenných hodnot při použití zkušebního zařízení jiného druhu, než jakého bylo použito při ES schválení typu.

Jestliže odpovídající soulad s bodem 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS, nebo s bodem 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS není možný, vztahují se výše uvedená ustanovení na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po 1. červenci 2008.

- 3) Tato ustanovení se nevztahují na vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu před 1. lednem 1980.
- 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Směrnice Rady 88/77/EHS ze dne 3. prosince 1987 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem (Úř. věst. L 36, 9.2.1988, s. 33).

- 5) S cílem zamezit zbytečnému zkoušení mohou členské státy odchylně od bodu 8.2.2 písm. d) podbodů 4 hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech (nebo rovnocenných způsobech) uvedených v bodu 8.2.2 písm. b) podbodů 2 ad ii). S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy odchylně od bodu 8.2.2 písm. d) podbodů 4 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 (nebo rovnocenných způsobech) uvedených v bodu 8.2.2 písm. b) podbodů 2 ad ii).

8.2.3 Zkušební zařízení

Emise vozidel se zkoušejí přístroji, které umožňují přesně zjistit, zda byly dodrženy mezní hodnoty, které jsou předepsány, nebo hodnoty, které uvádí výrobce.

- 8.2.4 Pokud se při ES schvalování typu zjistí, že typ vozidla nevyhovuje mezním hodnotám stanoveným touto směrnicí, mohou členské státy na základě důkazu předloženého výrobcem stanovit pro tento typ vozidla vyšší mezní hodnoty. Neprodleně o tom informují Komisi a ta o tom uvědomí ostatní členské státy.

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

**Zrušená směrnice a seznam jejích následných změn
(uvedený v článku 10)**

Směrnice Rady 96/96/ES
(Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 1).

Směrnice Komise 1999/52/ES
(Úř. věst. L 142, 5.6.1999, s. 26).

Směrnice Komise 2001/9/ES
(Úř. věst. L 48, 17.2.2001, s. 18).

Směrnice Komise 2001/11/ES
(Úř. věst. L 48, 17.2.2001, s. 20).

Směrnice Komise 2003/27/ES
(Úř. věst. L 90, 8.4.2003, s. 41).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003
(Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

Pouze bod 68 přílohy III

ČÁST B

**Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu
(uvedené v článku 10)**

Směrnice	Lhůta pro provedení
96/96/ES	9. března 1998
1999/52/ES	30. září 2000
2001/9/ES	9. března 2002
2001/11/ES	9. března 2003
2003/27/ES	1. ledna 2004

PŘÍLOHA IV

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 96/96/ES	Tato směrnice
Články 1 až 4	Články 1 až 4
Čl. 5 větí	Čl. 5 větí
Čl. 5 první až sedmá odrážka	Čl. 5 písm. a) až g)
Článek 6	—
Článek 7	Čl. 6 odst. 1
—	Čl. 6 odst. 2
Čl. 8 odst. 1	Čl. 7 odst. 1
Čl. 8 odst. 2 první pododstavec	Čl. 7 odst. 2
Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec	—
Čl. 8 odst. 3	—
Čl. 9 odst. 1	—
Čl. 9 odst. 2	Článek 8
Článek 10	—
Čl. 11 odst. 1	—
Čl. 11 odst. 2	Článek 9
Čl. 11 odst. 3	—
—	Článek 10
Článek 12	Článek 11
Článek 13	Článek 12
Přílohy I a II	Přílohy I a II
Přílohy III a IV	—
—	Příloha III
—	Příloha IV