

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah



SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2000/30/ES

ze dne 6. června 2000

o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství

(Úř. věst. L 203, 10.8.2000, s. 1)

Ve znění:

Úřední věstník

Č. Strana Datum

► **M1** Směrnice Komise 2003/26/ES ze dne 3. dubna 2003

L 90 37 8.4.2003

► **M2** Směrnice Komise 2010/47/EU ze dne 5. července 2010

L 173 33 8.7.2010



**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
2000/30/ES**

ze dne 6. června 2000

**o silničních technických kontrolách užitkových vozidel
provozovaných ve Společenství**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 písm. c) a d) této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem podle článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Růst provozu na pozemních komunikacích staví před všechny členské státy stejné významé otázky spojené s bezpečností a ochranou životního prostředí.
- (2) Je v zájmu bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ochrany životního prostředí a spravedlivé hospodářské soutěže, aby užitková vozidla byla používána, pouze pokud jsou udržována na vysokém stupni technické způsobilosti.
- (3) Na základě směrnice Rady 96/96/ES ze dne 20. prosince 1996 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽⁴⁾ procházejí užitková vozidla každý rok technickou kontrolou u schváleného subjektu.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 190, 18.6.1998, s. 10 a Úř. věst. C 116E, 26.4.2000, s. 7.

⁽²⁾ Úř. věst. C 407, 28.12.1998, s. 112.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 9. února 1999 (Úř. věst. C 150, 28.5.1999, s. 27), společný postoj Rady ze dne 2. prosince 1999 (Úř. věst. C 29, 1.2.2000, s. 1) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 14. března 2000 (dosud nevyhlášené v Úředním věstníku). Rozhodnutí rady ze dne 13. dubna 2000.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 46, 17.2.1997, s. 1. Směrnice ve znění směrnice Komise 1999/52/ES (Úř. věst. L 142, 5.6.1999, s. 26).

▼B

- (4) Článek 4 směrnice 94/12/ES ⁽¹⁾ stanoví komplexní přístup k otázkám efektivnosti nákladů u opatření ke snížení znečištění životního prostředí způsobeného silniční dopravou. Tento přístup byl zahrnut v evropském programu „Auto-ropa I“, který poskytl objektivní zhodnocení všech nejúčinnějších opatření v oblasti vozidlové techniky, kvality pohonných hmot, kontroly a údržby vozidel a netechnických opatření ke snížení emisí ze silniční dopravy.
- (5) Vzhledem k tomuto přístupu přijaly Evropský parlament a Rada směrnici 98/70/ES ⁽²⁾ zaměřenou na zlepšení kvality pohonných hmot, a s ohledem na stanovení přísnějších mezních hodnot emisí přijaly směrnici 98/69/ES ⁽³⁾ pro osobní motorová vozidla a lehká užitková vozidla a směrnici 1999/96/ES ⁽⁴⁾ pro těžká nákladní vozidla.
- (6) Tato směrnice je součástí téhož přístupu, avšak z hlediska ochrany životního prostředí se jeví jako účinnější nezpříšňovat v této fázi předpisy pro technické prohlídky stanovené ve směrnici 96/96/ES, ale zavést silniční technické kontroly k zajištění uplatňování uvedené směrnice v průběhu celého roku.
- (7) Pravidelné roční technické prohlídky nedávají totiž dostatečnou záruku, že tato užitková vozidla odpovídají technickým předpisům v průběhu celého roku.
- (8) Účinné provádění dodatečných cílených silničních technických kontrol je významným a nákladově efektivním opatřením k ověřování stavu údržby užitkových vozidel v provozu na pozemních komunikacích.
- (9) Silniční technické kontroly by měly být prováděny bez diskriminace na základě státní příslušnosti řidiče nebo země registrace užitkového vozidla nebo země, v níž je uvedeno do provozu.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/12/ES ze dne 23. března 1994 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS (Úř. věst. L 100, 19.4.1994, s. 42).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/69/ES ze dne 13. října 1998 o opatřeních proti znečišťování ovzduší emisemi z motorových vozidel a o změně směrnice 70/220/EHS (Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1).

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/96/ES ze dne 13. prosince 1999 o sbližování 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 a o změně směrnice Rady 88/77/EHS (Úř. věst. L 44, 16.2.2000, s. 1).

▼B

- (10) Metoda výběru užitkových vozidel ke kontrole má být založena na cíleném přístupu se zvláštním zřetelem k určení vozidel, která se jeví jako špatně udržovaná, a tím se zároveň zvýší účinnost úředních kontrol a minimalizují se náklady a zdržení řidičů a provozovatelů.

- (11) V případě vážných nedostatků a závad na kontrolovaném vozidle musí být možné požádat příslušné orgány členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno nebo ve kterém bylo uvedeno do provozu, aby přijaly vhodná opatření a uvědomily žádající členský stát o případných následných opatřeních, která přijmou.

- (12) Opatření nezbytná k provedení této směrnice budou přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.

- (13) V souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality uvedenými v článku 5 Smlouvy nemůže být cílů zamýšlených opatření, tj. zavedení systému silničních technických kontrol užitkových vozidel provozovaných na území Společenství, uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto, z důvodu rozsahu těchto, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, přičemž tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je k tomuto účelu nezbytné,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI

Článek 1

1. V zájmu zlepšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a životního prostředí je účelem této směrnice zajistit, aby užitková vozidla provozovaná na území Společenství lépe splňovala určité technické podmínky stanovené směrnicí 96/96/ES.

2. Tato směrnice stanoví určité podmínky pro provádění silničních technických kontrol užitkových vozidel provozovaných na území Společenství.

3. Aniž jsou dotčeny právní předpisy Společenství, neomezuje tato směrnice právo členských států provádět kontroly, na které se tato směrnice nevztahuje, anebo kontrolovat další hlediska silniční dopravy, zejména týkající se užitkových vozidel. Na druhé straně nic nebrání členským státům, aby v rámci kontrol, které nespádají do oblasti působnosti této směrnice, prováděly kontroly položek uvedených v příloze I na jiných místech než na veřejných pozemních komunikacích.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B*Článek 2*

Pro účely této směrnice se:

- a) „užitkovým vozidlem“ rozumí motorové vozidlo kategorií 1, 2 a 3 podle přílohy I směrnice 96/96/ES a jeho přívěsy;
- b) „silniční technickou kontrolou“ rozumí orgány neoznámená, a tudíž neočekávaná technická kontrola užitkového vozidla provozovaného na území členského státu, provedená orgány nebo pod jejich dohledem na veřejné pozemní komunikaci;
- c) „technickou prohlídkou“ rozumí kontrola technické způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích podle přílohy II směrnice 96/96/ES.

Článek 3

1. Každý členský stát zavede takové silniční technické kontroly, aby dosáhl cílů uvedených v článku 1, pokud jde o užitková vozidla, na něž se vztahuje tato směrnice, a přitom přihlédne k vnitrostátním právním předpisům jednotlivých států vztahujícím se na tato vozidla podle směrnice 96/96/ES.

2. Veškeré silniční technické kontroly se provádějí bez jakékoliv diskriminace na základě státní příslušnosti řidiče nebo země registrace užitkového vozidla nebo země, v níž je uvedeno do provozu, s přihlédnutím k potřebě minimalizovat náklady a zdržení řidičů a provozovatelů.

Článek 4

1. Silniční technická kontrola zahrnuje jeden, dva nebo všechny tyto body:

- a) vizuální kontrola stavu údržby užitkového nehybného vozidla;
- b) ověření posledního vydaného zápisu o silniční technické kontrole podle článku 5 nebo kontrola dokladů osvědčujících technickou způsobilost vozidla podle použitelných technických předpisů a u vozidel registrovaných nebo uvedených do provozu v členském státě zejména osvědčení o tom, že užitkové vozidlo prošlo povinnou technickou prohlídkou podle směrnice 96/96/ES;
- c) kontrola závad v údržbě shledaných v jedné, více než jedné nebo ve všech kontrolních položkách uvedených v bodě 10 přílohy I.

2. Kontrola brzdového systému a emisí výfukových plynů se provádí způsobem stanoveným v příloze II.

3. Před provedením kontroly podle položek uvedených v bodě 10 přílohy I vezme kontrolor v úvahu poslední osvědčení o technické způsobilosti nebo zápis ze silniční technické kontroly z nedávné doby předložený řidičem.

▼B

Kontrolor může také vzít v úvahu jakékoli jiné osvědčení o bezpečnosti z hlediska provozu na pozemních komunikacích vystavené schváleným subjektem, které řidič v případě potřeby předloží.

Pokud uvedená osvědčení nebo zápisy prokáží, že některá z kontrolních položek uvedených v bodě 10 přílohy I byla předmětem kontroly v posledních třech měsících, tato položka se znovu nekontroluje, s výjimkou případu zřejmé závady nebo zřejmého nedodržení platných předpisů.

Článek 5

1. Zápis ze silniční technické kontroly týkající se kontroly podle čl. 4 odst. 1 písm. c) vyhotoví orgán nebo kontrolor, který kontrolu provedl. Vzor zápisu je uveden v příloze I, v jejímž bodě 10 je uveden seznam kontrolních položek. Orgán nebo kontrolor zaškrtně odpovídající kolonky. Zápis je předán řidiči užitkového vozidla.

2. Pokud orgán nebo kontrolor zjistí, že nedostatky v údržbě užitkového vozidla mohou ohrožovat bezpečnost natolik, že zejména v případě brzd je na místě provést další kontroly, může být užitkové vozidlo předmětem podrobnější prohlídky v nejbližší zkušebně určené členským státem podle článku 2 směrnice 96/96/ES.

Pokud se v průběhu silniční technické kontroly uvedené v čl. 4 odst. 1 nebo v průběhu podrobnější prohlídky podle prvního pododstavce tohoto odstavce jednoznačně zjistí, že užitkové vozidlo závažným způsobem ohrožuje bezpečnost cestujících osob nebo jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích, může být používání takového vozidla dočasně zakázáno, dokud nebudou nebezpečné závady odstraněny.

Článek 6

Každé dva roky sdělí členské státy Komisi do 31. března údaje shromážděné za předchozí dva roky o počtu zkontrolovaných užitkových vozidel rozdělených podle kategorií v souladu s bodem 6 přílohy I a podle zemí, kde jsou vozidla registrována, přičemž bude uvedeno, které položky byly zkontrolovány a jaké závady byly zjištěny na základě bodu 10 přílohy I.

První předané údaje budou zahrnovat období dvou let ode dne 1. ledna 2003.

Komise předá tyto informace Evropskému parlamentu.

Článek 7

1. Členské státy si při provádění této směrnice poskytují vzájemnou pomoc. Zejména si navzájem sdělují podrobné názvy útvarů příslušných pro provádění kontrol a jména kontaktních osob.

▼B

2. Vážné závady na užitkovém vozidle, které je majetkem nerezidenta, zejména závady, pro něž bylo používání vozidla dočasně zakázáno, musí být sděleny příslušným orgánům členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno nebo bylo uvedeno do provozu na základě zápisu o kontrole, jehož vzor je uveden v příloze I, aniž je dotčen postih podle platných právních předpisů členského státu, ve kterém byla závada zjištěna.

Aniž je dotčen článek 5, mohou příslušné orgány členského státu, v němž byla zjištěna vážná závada na užitkovém vozidle patřícím nerezidentu požádat příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno nebo bylo uvedeno do provozu, aby učinily vhodná opatření vůči osobě, která porušila předpisy, například aby podrobily vozidlo další technické prohlídce.

Příslušné orgány, které obdrží takovou žádost, oznámí příslušným orgánům členského státu, ve kterém byly zjištěny závady na užitkovém vozidle, jaká opatření byla učiněna vůči osobě, která porušila předpisy.

Článek 8

Změny nezbytné k přizpůsobení přílohy I nebo technických norem uvedených v příloze II technickému pokroku se přijímají postupem podle čl. 9 odst. 2.

Těmito změnami však nesmí být rozšířena oblast působnosti této směrnice.

Článek 9

1. Komisi je nápomocen Výbor pro přizpůsobení technickému pokroku zřízený článkem 8 směrnice 96/96/ES (dále jen „výbor“).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 10

Členské státy stanoví sankce pro případy, kdy řidič nebo provozovatel nedodrží technické požadavky kontrolované na základě této směrnice.

Učiní všechna nezbytná opatření, aby bylo zajištěno uplatňování těchto sankcí. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

▼B*Článek 11*

Nejpozději do jednoho roku po obdržení údajů uvedených v článku 6 od členských států předloží Komise Radě zprávu o uplatňování této směrnice spolu se souhrnem dosažených výsledků.

První zpráva se bude týkat období dvou let počínaje dnem 1. ledna 2003.

Článek 12

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 10. srpna 2002. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

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

Článek 13

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

Článek 14

Tato směrnice je určena členským státům.

▼ **M2***PŘÍLOHA I*

(přední strana)

VZOR ZÁPISU ZE SILNIČNÍ TECHNICKÉ KONTROLY VČETNĚ SEZNAMU KONTROLNÍCH POLOŽEK

1. Místo kontroly
2. Datum
3. Čas
4. Označení státu registrace vozidla a registrační číslo
5. Identifikační číslo vozidla/VIN
6. Kategorie vozidla

a) ☐ N2 ^(a) (3,5 t až 12 t)	e) ☐ M2 ^(a) (více než 9 sedadel ^(b) do 5 t)
b) ☐ N3 ^(a) (nad 12 t)	f) ☐ M3 ^(a) (více než 9 sedadel ^(b) nad 5 t)
c) ☐ O3 ^(a) (3,5 až 10 t)	g) ☐ Jiná kategorie vozidla (čl. 1 odst. 3)
d) ☐ O4 ^(a) (nad 10 t)	
7. Firma, která dopravu provozuje

a) Název a adresa	
.....	
b) Číslo licence Společenství ^(c) (nařízení (ES) č. 1072/2009)	
8. Státní příslušnost (řidič)
9. Jméno řidiče
10. Kontrolní seznam

	Zkontrolováno ^(d)	Nekontrolováno	Nevyhovělo ^(e)
0) identifikace ^(f)	☐	☐	☐
1) brzdové zařízení	☐	☐	☐
2) řízení ^(f)	☐	☐	☐
3) výhled ^(f)	☐	☐	☐
4) osvětlovací zařízení a elektrický systém ^(f)	☐	☐	☐
5) nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav ^(f)	☐	☐	☐
6) podvozek a části připevněné k podvozku ^(f)	☐	☐	☐
7) jiné vybavení vč. tachografu ^(f) a omezovače rychlosti	☐	☐	☐
8) obtěžování okolí vč. emisí a unikání paliva a/nebo oleje	☐	☐	☐

▼ M2

11. Výsledek kontroly:

Zákaz používání vozidla, které má nebezpečné závady ☐

12. Různé/poznámky:

13. Orgán/úředník nebo kontrolor provádějící kontrolu

Podpis:

Kontrolní orgán/úředník nebo kontrolor

.....

Řidič

.....

Poznámky:

- (a) Kategorie vozidla podle přílohy II směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).
- (b) Počet sedadel včetně sedadla řidiče (položka S.1 osvědčení o registraci).
- (c) Je-li k dispozici.
- (d) „Zkontrolováno“ znamená, že byla zkontrolována nejméně jedna nebo více kontrolních položek z této skupiny uvedených v příloze II směrnice 2009/40/ES ve znění směrnice 2010/48/EU.
- (e) Závady uvedené na zadní straně.
- (f) Postupy zkoušek a pokyny pro posouzení závad podle přílohy II směrnice 2009/40/ES ve znění směrnice 2010/48/EU.

▼ M2

(zadní strana)

0.	IDENTIFIKACE VOZIDLA	1.4.	Činnost a brzdné účinky parkovací brzdy	4.4.4.	Frekvence přerušování světla	6.1.4.	Nárazníky, boční ochrana a zařízení ochrany proti podjetí zezadu
0.1.	Tabulky s registračním číslem	1.4.1.	Činnost	4.5.	Přední mlhové světlomety a zadní mlhové světlomety	6.1.5.	Nosič náhradního kola
0.2.	Identifikační číslo vozidla/-číslo podvozku/výrobní číslo vozidla	1.4.2.	Brzdny účinek	4.5.1.	Stav a funkce	6.1.6.	Mechanické spojovací zařízení a tažné zařízení
1.	BRZDOVÉ ZAŘÍZENÍ	1.5.	Činnost systému odlehčovací brzdy	4.5.2.	Seřízení	6.1.7.	Převody
1.1.	Mechanický stav a funkce	1.6.	Protiblokovací brzdový systém	4.5.3.	Spínače	6.1.8.	Uložení motoru
1.1.1.	Čep pedálu provozní brzdy	2.	ŘÍZENÍ	4.5.4.	Splnění požadavků	6.1.9.	Výkon motoru
1.1.2.	Stav brzdového pedálu a zdvih ovládacího zařízení brzd	2.1.	Mechanický stav	4.6.	Zpětné světlomety	6.2.	Kabina a karoserie
1.1.3.	Vývěva nebo kompresor a zásobníky	2.1.1.	Stav převodovky řízení	4.6.1.	Stav a funkce	6.2.1.	Stav
1.1.4.	Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	2.1.2.	Upevnění skříně převodovky řízení	4.6.2.	Spínače	6.2.2.	Uchycení
1.1.5.	Ručně ovládaný brzdič	2.1.3.	Stav pákoví mechanismu řízení	4.6.3.	Splnění požadavků	6.2.3.	Dveře a pojistky dveří
1.1.6.	Parkovací brzda, ovládací páka, západka parkovací brzdy	2.1.4.	Funkce pákoví mechanismu řízení	4.7.	Svítilna zadní registrační tabulky	6.2.4.	Podlaha
1.1.7.	Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku)	2.1.5.	Posilovač řízení	4.7.1.	Stav a funkce	6.2.5.	Sedadlo řidiče
1.1.8.	Spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel (elektrické a pneumatické)	2.2.	Volant a sloupek řízení	4.7.2.	Splnění požadavků	6.2.6.	Ostatní sedadla
1.1.9.	Zásobník energie, vzduchojem	2.2.1.	Stav volantu	4.8.	Odrázky, nápadné značení a zadní označovací tabulky	6.2.7.	Prvky řízení
1.1.10.	Posilovací zařízení, hlavní válec (hydraulické systémy)	2.2.2.	Sloupek řízení	4.8.1.	Stav	6.2.8.	Stupátka
1.1.11.	Brzdová potrubí	2.3.	Vůle v řízení	4.8.2.	Splnění požadavků	6.2.9.	Jiná vnitřní a vnější vybavení a zařízení
1.1.12.	Brzdové hadice	2.4.	Seřízení kol	4.9.	Povinné kontrolky zařízení pro osvětlení	6.2.10.	Blatníky, zařízení proti rozstřiku
1.1.13.	Brzdová obložení a destičky	2.5.	Otočný stůl řízení nápravy přípojných vozidel	4.9.1.	Stav a funkce	7.	JINÉ VYBAVENÍ
1.1.14.	Brzdové bubny, brzdové kotouče	3.	VÝHLED	4.9.2.	Splnění požadavků	7.1.	Bezpečnostní pásy/spony
1.1.15.	Brzdová lana, táhla, pákoví	3.1.	Pole výhledu	4.10.	Elektrické spojení tažného vozidla s přívěsem nebo návěsem	7.1.1.	Bezpečnost uchycení
1.1.16.	Brzdové válce (vč. pružinových válců a hydraulických válečků)	3.2.	Stav skla	4.11.	Elektrická vedení	7.1.2.	Stav
1.1.17.	Zátěžový regulátor	3.3.	Zpětná zrcátka	4.12.	Nepovinné světlomety a odrázky	7.1.3.	Omezovač zátěže bezpečnostních pásů
1.1.18.	Páky brzdových klíčů a signalizace	3.4.	Stírače čelního skla	4.13.	Baterie	7.1.4.	Předpínače bezpečnostních pásů
1.1.19.	Systém odlehčovací brzdy (je-li na vozidle nebo je-li požadován)	3.5.	Ostřikovače čelního skla	5.	NÁPRAVY, KOLA, PNEUMATIKY A ZAVĚŠENÍ NÁPRAV	7.1.5.	Airbagy
1.1.20.	Automatická činnost brzd přípojných vozidel	3.6.	Systém odmlžování	5.1.	Nápravy	7.1.6.	Doplňující zádržné systémy
1.1.21.	Celý brzdový systém	4.	SVÍTILNY, SVĚTLOMETY, ODRAZKY A ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ	5.1.1.	Nápravy	7.2.	Hasicí přístroj
1.1.22.	Zkušební připojení	4.1.	Světlomety	5.1.2.	Čepy náprav	7.3.	Zámky a zařízení proti neoprávněnému použití
1.2.	Činnost a účinky systému provozního brzdění	4.1.1.	Stav a funkce	5.1.3.	Ložiska kol	7.4.	Výstražný trojúhelník
1.2.1.	Činnost	4.1.2.	Seřízení	5.2.	Kola a pneumatiky	7.5.	Lékárnička
1.2.2.	Brzdny účinek	4.1.3.	Spínače	5.2.1.	Hlavy kol	7.6.	Zakládací klíny ke kolu
1.3.	Činnost a brzdné účinky nouzového brzdění	4.1.4.	Splnění požadavků	5.2.2.	Kola	7.7.	Zvukové výstražné zařízení
1.3.1.	Činnost	4.1.5.	Korektor sklonu světlometů	5.2.3.	Pneumatiky	7.8.	Rychloměr
1.3.2.	Brzdny účinek	4.1.6.	Zařízení pro čištění světlometů	5.3.	Systém zavěšení náprav	7.9.	Záznamové zařízení (tachograf)
		4.2.	Přední a zadní obrysové světlomety, boční obrysové světlomety a doplňkové obrysové světlomety	5.3.1.	Pružiny a stabilizátor	7.10.	Omezovač rychlosti
		4.2.1.	Stav a funkce	5.3.2.	Tlumiče pérování	7.11.	Počítadlo ujetých kilometrů
		4.2.2.	Spínače	5.3.3.	Roury hnacího hřídele, ramena nápravy, závěsy a ramena zavěšení kol	7.12.	Systém elektronické kontroly stability (ESC)
		4.2.3.	Splnění požadavků	5.3.4.	Čepy zavěšení kol	8.	OBTĚŽOVÁNÍ OKOLÍ
		4.3.	Brzdové světlomety	5.3.5.	Pneumatické odpružení	8.1.	Systém omezení hluku
		4.3.1.	Stav a funkce	6.	PODVOZEK A ČÁSTI PŘÍPEVNĚNÉ K PODVOZKU	8.2.	Emise z výfuku
		4.3.2.	Spínače	6.1.	Podvozek nebo rám a části k nim připojené	8.2.1.	Emise benzínového motoru
		4.3.3.	Splnění požadavků	6.1.1.	Celkový stav	8.2.1.1.	Zařízení k omezení emisí z výfuku
		4.4.	Směrové a výstražné světlomety	6.1.2.	Výfukové potrubí a tlumiče	8.2.1.2.	Emise plynů
		4.4.1.	Stav a funkce	6.1.3.	Palivová nádrž a potrubí (vč. palivové nádrže a potrubí pro vytápění)	8.2.2.	Emise vznětových motorů
		4.4.2.	Spínače			8.2.2.1.	Zařízení k omezení emisí z výfuku
		4.4.3.	Splnění požadavků			8.2.2.2.	Opacita
						8.3.	Elektromagnetické odušení
						8.4.	Jiné položky týkající se životního prostředí
						8.4.1.	Viditelný kouř
						8.4.2.	Úniky kapalin

▼ **M2***PŘÍLOHA II*

OBSAH

1. ÚVOD

2. POŽADAVKY NA KONTROLU

1. Brzdové zařízení

8. Obtěžování okolí

1. ÚVOD

Tato příloha stanoví pravidla pro zkoušky a/nebo kontroly brzdového systému a emisí z výfuku při silniční technické kontrole. Použití zařízení během silničních kontrol není povinné. Zlepší však kvalitu kontrol a podle možnosti se doporučuje.

Položky, které je možné kontrolovat jen s použitím zařízení, jsou označeny **(E)**.

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

2. POŽADAVKY NA KONTROLU

Silniční technické kontroly se mohou týkat následujících položek a používat tyto postupy. V kolonce nedostatky jsou uvedeny příklady závad, které mohou být zjištěny.

Položka	Metoda	Nedostatky
1. BRZDOVÉ ZAŘÍZENÍ		
1.1. Mechanický stav a funkce		
1.1.1. Čep pedálu provozní brzdy	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému Poznámka: Vozidla s posilovačem brzdy se kontrolují s vypnutým motorem	a) Čep obtížně pohyblivý. b) Nadměrné opotřebení nebo nadměrná vůle.
1.1.2. Stav brzdového pedálu a zdvih ovládacího zařízení brzd	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému Poznámka: Vozidla s posilovačem brzdy se kontrolují s vypnutým motorem	a) Nadměrný zdvih nebo nedostatečná rezerva zdvihu b) Ovládací orgán se správně neuvolňuje c) Protiskluzové pokrytí pedálu chybí, je volné nebo opotřebené tak, že je hladké.
1.1.3. Vývěva kompresor a zásobníky	Vizuální kontrola součástí za normálního pracovního tlaku. Ověření doby potřebné pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění a funkce výstražné signalizace, víceokruhového jisticího ventilu a přetlakového jisticího ventilu	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně dvou brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí). b) Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění nesplňuje požadavky (*) c) Víceokruhový jisticí ventil nebo přetlakový jisticí ventil není funkční.

▼ M2

Položka	Metoda	Nedostatky
		d) Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu. e) Vnější poškození schopné ovlivnit funkci brzdového systému.
1.1.4. Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	Kontrola funkce	Nesprávná funkce nebo porucha výstražné signalizace nebo manometru.
1.1.5. Ručně ovládaný brzdíč	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Prasklý, poškozený nebo nadměrně opotřeбенý ovladač. b) Nespolehlivé ovládání brzdíče nebo brzdíč nespolehlivý. c) Volné spoje nebo únik ze systému. d) Nevyhovující funkce.
1.1.6. Parkovací brzda, ovládací páka, západka parkovací brzdy	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Západka parkovací brzdy nearetuje správně. b) Nadměrné opotřebení čepu páky nebo západkového mechanismu. c) Nadměrný zdvih páky znamenající nesprávné seřízení. d) Parkovací brzda chybí, poškozená nebo nefunguje. e) Nesprávná funkce, výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci.
1.1.7. Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku)	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Ventily poškozené nebo nadměrný únik vzduchu. b) Nadměrné množství oleje z kompresoru. c) Vadné upevnění nebo montáž ventilu. d) Vytékání brzdové kapaliny nebo netěsnost.
1.1.8. Spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel (elektrické a pneumatické)	Odpojení a opětovné připojení všech spojkových hlavic brzdového systému mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem	a) Vadné uzavírací kohouty nebo automaticky uzavírající ventil. b) Vadné upevnění nebo montáž kohoutu nebo ventilu. c) Nadměrný únik vzduchu. d) Nesprávně připojené nebo nepřipojené, kde je požadováno. e) Nesprávná funkce.
1.1.9. Zásobník energie, vzduchojem	Vizuální kontrola	a) Vzduchojem poškozený, zkorodovaný, netěsný. b) Odkalovací zařízení nefunguje. c) Vadné upevnění nebo montáž vzduchojemu.

▼ M2

Položka	Metoda	Nedostatky
1.1.10. Posilovací zařízení, hlavní válec (hydraulické systémy)	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Vadné nebo neúčinné posilovací zařízení. b) Hlavní válec je vadný nebo netěsný. c) Hlavní válec je nespolehlivě namontovaný. d) Nedostatečné množství brzdové kapaliny. e) Chybí víčko nádržky brzdové kapaliny. f) Výstražná signalizace hladiny brzdové kapaliny rozsvícená nebo vadná. g) Nesprávná funkce výstražné signalizace hladiny brzdové kapaliny.
1.1.11. Brzdová potrubí	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Vysoké riziko závady nebo prasknutí. b) Únik média z netěsného potrubí nebo spojů. c) Poškozená nebo nadměrně zkorodovaná potrubí. d) Nesprávně umístěná potrubí.
1.1.12. Brzdové hadice	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Vysoké riziko závady nebo prasknutí. b) Poškozené, odřené, zkroucené nebo příliš krátké hadice. c) Únik média z hadice nebo ze spojů. d) Vyboulení hadic pod tlakem. e) Pórovitost hadic.
1.1.13. Brzdová obložení a destičky	Vizuální kontrola	a) Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček. b) Obložení nebo destičky znečištěné (olejem, tukem apod.). c) Obložení nebo destičky chybí.
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové kotouče	Vizuální kontrola	a) Nadměrné opotřebení, koroze, nadměrné rýhování, trhliny, stav ohrožující bezpečnost, lomy bubnu nebo kotouče. b) Buben nebo kotouč znečištěný (olejem, tukem apod.). c) Buben nebo kotouč chybí. d) Brzdové štíty nespolehlivě uchycené.
1.1.15. Brzdová lana, táhla, pákovi	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Lana poškozená nebo svazovaná. b) Součásti nadměrně opotřebované nebo zkorodované. c) Lana, pákovi nebo spoje nespolehlivé. d) Vadné lanovody.

▼ M2

Položka	Metoda	Nedostatky
		e) Omezení volného pohybu brzdového systému. f) Nenormální pohyby pák/táhel svědčící o nesprávném seřízení nebo nadměrném opotřebení.
1.1.16. Brzdové válce (včetně pružinových válců a hydraulických válečků)	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Válec prasklý nebo poškozený. b) Válec netěsný. c) Válec vadný nebo vadně namontovaný. d) Válec nadměrně zkorodovaný. e) Nedostatečný nebo nadměrný zdvih mechanismu pístu nebo membrány. f) Prachovky chybí nebo jsou nadměrně opotřebené.
1.1.17. Zátěžový regulátor	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Vadné ovládací pákoví. b) Pákoví nesprávně seřizené. c) Regulátor zadřený nebo nefunguje. d) Regulátor chybí. e) Chybí štítek s údaji. f) Údaje nečitelné nebo nesplňují požadavky ^(a) .
1.1.18. Páky brzdových klíčů a signalizace	Vizuální kontrola	a) Mechanismus poškozený, zadřený nebo má nenormální pohyb, nadměrné opotřebení nebo nesprávné seřízení. b) Mechanismus vadný. c) Nesprávná montáž nebo změna.
1.1.19. Systém odlehčovací brzdy (je-li na vozidle nebo je-li požadován)	Vizuální kontrola	a) Vadné spoje nebo montáž. b) Systém zřejmě vadný nebo chybí
1.1.20. Automatická činnost brzd přípojného vozidla	Rozpojení brzdového spojení mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem	Brzda přípojného vozidla se automaticky neuvede v činnost po rozpojení spojení.
1.1.21. Celý brzdový systém	Vizuální kontrola	a) Jiná zařízení systému (např. protizámrazová čerpadla, sušiče vzduchu apod.) z vnějšku poškozená nebo nadměrně zkorodovaná tak, že nepříznivě ovlivňují brzdový systém. b) Nadměrný únik vzduchu nebo nemrznoucí směsi. c) Jakákoli část nespolehlivá nebo nesprávně namontovaná. d) Neodborně provedená oprava nebo změna jakékoli součásti.

▼ M2

Položka	Metoda	Nedostatky
1.1.22. Zkušební připojení (pokud je namontováno nebo je požadováno)	Vizuální kontrola	a) Chybí. b) Poškozené, nepoužitelné nebo netěsné.
1.2. Činnost a účinky systému provozního brzdění		
1.2.1. Činnost (E)	Zkouška na statické brzdové stolici; brzdná síla se postupně zvyšuje do maxima	a) Nedostatečná brzdná síla ne jednom nebo více kolech. b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. c) Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování). d) Nadměrná prodleva brzdného účinku na některém kole. e) Nadměrné kolísání brzdné síly v průběhu každého úplného otočení kola.
1.2.2. Brzdný účinek (E)	Zkouška na statické brzdové stolici při uvedené hmotnosti	a) Nedosahuje se následujících minimálních hodnot: b) Kategorie M ₁ , M ₂ a M ₃ – 50 % ⁽¹⁾ c) Kategorie N ₁ – 45 % d) Kategorie N ₂ a N ₃ – 43 % ⁽²⁾ e) Kategorie O ₂ , O ₃ a O ₄ – 40 % ⁽³⁾
1.3. Činnost a brzdné účinky nouzového brzdění (pokud je zajišťováno zvláštním systémem)		
1.3.1. Činnost (E)	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, užije se metoda popsaná v 1.2.1.	a) Nedostatečná brzdná síla ne jednom nebo více kolech. b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. c) Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování).
1.3.2. Brzdný účinek (E)	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, užije se metoda popsaná v 1.2.2.	Brzdný účinek menší než 50 % ⁽⁴⁾ účinku provozního brzdění definovaného v bodě 1.2.2. a vztaženého k maximální přípustné hmotnosti nebo u návěsů k součtu přípustných zatížení na nápravy
1.4. Činnost a brzdné účinky parkovací brzdy		
1.4.1. Činnost (E)	Brzděte při zkoušce na statické brzdové stolici	Neúčinné brzdy na jednom nebo více kolech.
1.4.2. Brzdný účinek (E)	Zkouška na statické brzdové stolici při uvedené hmotnosti	U všech vozidel poměrný brzdný 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.

▼ M2

Položka	Metoda	Nedostatky
1.5. Činnost systému odlehčovací brzdy	Vizuální kontrola a případně zkouška funkce	a) Účinek nelze odstupňovat (neuplatní se u systémů výfukových brzd). b) Systém nefunguje.
1.6. Protiblokovací brzdový systém	Vizuální kontrola výstražné signalizace	a) Vadná funkce výstražné signalizace. b) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.

8. OBTEŽOVÁNÍ OKOLÍ

8.2. Emise z výfuku

8.2.1 Emise benzínového motoru

8.2.1.1. Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí nebo je zřejmě poškozené. b) Netěsnosti, které by mohly významně ovlivnit měření emisí.
8.2.1.2. Emise plynů (E)	Měření s pomocí analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky ^(a) . U vozidel vybavených vhodným palubním diagnostickým systémem (OBD) lze alternativně zkontrolovat správnou funkci systému pro omezení emisí zjištěním odpovídajícího údaje ze zařízení OBD a ověřením správné funkce systému OBD ve voze při měření emisí při volnoběžných otáčkách motoru v souladu s doporučeními výrobce pro stabilizaci motoru a dalšími požadavky ^(a) a s ohledem na příslušné tolerance. Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami.	a) Emise překračují určené hodnoty udané výrobcem; b) nebo, nejsou-li tyto údaje k dispozici, je překročena povolená hodnota emisí CO (1) u vozidel, která nemají technicky pokročilý systém k omezení emisí, — 4,5 %, nebo — 3,5 % podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích ^(a) (2) u vozidel s technicky pokročilým systémem k omezení emisí, — při volnoběžných otáčkách motoru: 0,5 % — při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,3 % nebo — při volnoběžných otáčkách motoru 0,3 % ⁽⁵⁾ — při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,2 % podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích ^(a)

▼ M2

Položka	Metoda	Nedostatky
		c) Lambda mimo rozpětí $1 \pm 0,03$ nebo neodpovídá specifikaci výrobce. d) Zjištění z OBD značící závažnou nesprávnou funkci. e) Měření dálkově ovládaným zařízením ukazuje výrazný nesoulad s požadavky

8.2.2 Emise vznětových motorů

8.2.2.1. Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí nebo je zřejmě poškozené. b) Netěsnosti, které by mohly významně ovlivnit měření emisí.
8.2.2.2. Opacita (E)	a) Měření opacity výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadící 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. Požadavky na stabilizaci: i) motor musí mít plnou provozní teplotu, například teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měrky 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.	a) U vozidel registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu po datu stanoveném v požadavcích ^(a), přesahuje opacita úroveň uvedenou na štítku výrobce; b) Pokud tato informace není k dispozici nebo požadavky ^(a) nepřipouštějí použití referenčních hodnot, — u motorů s atmosférickým sáním: 2,5 m⁻¹, — u přeplňovaných motorů: 3,0 m⁻¹, nebo u vozidel specifikovaných v požadavcích ^(a) nebo registrovaných poprvé nebo uvedených poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích ^(a), — 1,5 m⁻¹ ⁽⁶⁾. c) Měření dálkově ovládaným zařízením ukazuje výrazný nesoulad s požadavky

▼ M2

Položka	Metoda	Nedostatky
	ii) výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem. c) Postup zkoušky: 1. Před začátkem každého cyklu volné akcelerace musí mít motor a popřípadě přeplňovací turbodmychadlo volnoběžné otáčky. U vznětových motorů těžkých vozidel to znamená, že je nutno vyčkat nejméně 10 sekund po uvolnění pedálu akcelérátoru. 2. Na začátku každého cyklu volné akcelerace musí být pedál akcelérátoru plně sešlápnut rychle a rovnoměrně (v době kratší než jedna sekunda), avšak nenásilně, aby byla dosažena maximální dodávka ze vstřikovacího čerpadla. 3. Při každém cyklu volné akcelerace musí motor dosáhnout maximálních regulovaných otáček nebo u vozidel s automatickou převodovkou otáček specifikovaných výrobcem, nebo není-li tento údaj k dispozici, dvou třetin maximálních regulovaných otáček předtím, než je uvolněn pedál akcelérátoru. To lze zkontrolovat například sledováním otáček motoru nebo tak, že se od začátku sešlapování pedálu akcelérátoru do jeho uvolnění nechá uplynout dostatečná doba. U vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ nebo N₃ by měla tato doba být nejméně dvě sekundy. 4. Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr z nejméně tří posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchylují 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.	

▼ **M2**

Položka	Metoda	Nedostatky
	5. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení mohou členské státy hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy hodnotit jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech při zohlednění příslušných tolerancí. Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami.	

(¹) 48 % u vozidel, která nemají protiblokovací systém (ABS) nebo jsou typu schváleného před 1. říjnem 1991.

(²) 45 % u vozidel registrovaných po roce 1988 nebo od data stanoveného v požadavcích (^a), podle toho, co nastane později.

(³) 43 % u návěsů a přívěsů registrovaných po roce 1988 nebo od data stanoveného v požadavcích (^a), podle toho, co nastane později.

(⁴) 2,2 m/s² pro vozidla N₁, N₂ a N₃.

(⁵) Schválení typu v souladu s omezeními v řádku A nebo B části 5.3.1.4 přílohy 1 směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES nebo pozdějších právních předpisů nebo první registrace nebo uvedení do provozu po dni 1. července 2002.

(⁶) Typy schválené podle mezních hodnot v řádku B bodu 5.3.1.4. přílohy I směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES nebo pozdějších předpisů; v řádku B1, B2 a C bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 1999/96/ES nebo pozdějších předpisů nebo poprvé registrované nebo uvedené do provozu po 1. červenci 2008.

POZNÁMKY:

(^a) „Požadavky“ jsou stanoveny požadavky na schválení typu k datu první registrace nebo prvního uvedení do provozu, jakož i povinností dovybavení nebo vnitrostátními právními předpisy země registrace.