

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2014/47/EU**ze dne 3. dubna 2014****o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ Komise stanovila cíl „vize nula“, v rámci něhož by Unie měla do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. Aby bylo tohoto cíle dosaženo, měla by technologie vozidel významným dílem přispět ke zlepšení bezpečnosti silniční dopravy.
- (2) Ve svém sdělení nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ navrhla Komise usilovat o to, aby byl celkový počet smrtelných nehod v Unii snížen od roku 2010 do roku 2020 o další polovinu. K dosažení tohoto cíle Komise stanovila sedm strategických cílů a určila opatření pro bezpečnější vozidla, strategii pro snížení počtu zranění a opatření na zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, zejména motocyklistů.
- (3) Technické prohlídky jsou součástí komplexnějšího systému, který má zajišťovat, aby vozidla byla při používání udržována v bezpečném stavu, přijatelném z hlediska ochrany životního prostředí. Tento systém by měl zahrnovat pravidelné technické prohlídky vozidel a silniční technické kontroly u vozidel používaných v komerční silniční dopravě, jakož i stanovení postupu registrace vozidel, který by umožňoval pozastavit platnost povolení k provozu vozidla na pozemních komunikacích, pokud vozidlo představuje bezprostřední riziko pro bezpečnost silničního provozu. Hlavním nástrojem k zajištění technické způsobilosti vozidel by měly být pravidelné prohlídky. Silniční kontroly užitkových vozidel by měly pouze doplňovat pravidelné prohlídky.
- (4) V Unii byla přijata řada technických norem a požadavků na bezpečnost a environmentální vlastnosti vozidel. Pomocí systému neočekávaných silničních technických kontrol je třeba zajistit, aby vozidla byla i nadále způsobilá k provozu na pozemních komunikacích.
- (5) Silniční technické kontroly jsou nezbytné k dosažení trvale vysoké úrovně technické způsobilosti užitkových vozidel po celou dobu jejich používání. Tyto kontroly přispívají nejen k bezpečnosti silničního provozu a snížení emisí vozidel, ale i k zamezení nekalé soutěže v silniční dopravě, kterou jinak umožňují odlišné úrovně kontrol v jednotlivých členských státech.

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

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

- (6) Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁾ byl zřízen Evropský rejstřík podniků silniční dopravy (ERRU). Tento rejstřík umožňuje propojit vnitrostátní elektronické rejstříky dopravních podniků všech států Unie v souladu s jejími pravidly pro ochranu osobních údajů. Používání tohoto systému, jež spravuje příslušný orgán každého členského státu, usnadňuje spolupráci mezi členskými státy.
- (7) Tato směrnice by se měla vztahovat na některá užitková vozidla s konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h kategorií definovaných ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽²⁾. To by však nemělo bránit členským státům v provádění silničních technických kontrol u vozidel, na něž se tato směrnice nevztahuje, nebo v provádění kontrol jiných aspektů silniční dopravy, zejména pokud jde o dobu řízení a dobu odpočinku nebo o přepravu nebezpečných věcí.
- (8) V rámci místní dopravy a pro účely komerční silniční přepravy se stále častěji používají kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h. Jejich potenciální riziko je srovnatelné s rizikem u nákladních vozidel, a proto by se s vozidly této kategorie, která se používají zejména na veřejných pozemních komunikacích, mělo v případě silničních technických kontrol zacházet stejně jako s nákladními vozidly.
- (9) Význam silničních technických kontrol jasně dokládají zprávy o provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ⁽³⁾. Během období 2009–2010 bylo v celé Unii více než 350 000 vozidel, u nichž byla provedena silniční technická kontrola a která byla v takovém technickém stavu, že musela být odstavena. Z těchto zpráv rovněž vyplývají velmi významné rozdíly mezi výsledky kontrol provedených v jednotlivých členských státech. V období 2009–2010 se míra zjištění některých nedostatků pohybovala v rozmezí od 2,1 % všech vozidel kontrolovaných v jednom členském státě do 48,3 % v jiném členském státě. Zprávy poukazují rovněž na to, že se významně liší i počty silničních technických kontrol provedených v jednotlivých členských státech. Za účelem dosažení vyváženějšího přístupu v této oblasti by se členské státy měly zavázat, že budou provádět dostatečný počet kontrol, úměrný počtu užitkových vozidel registrovaných a provozovaných na jejich území.
- (10) Pro dodávkové automobily, jako jsou vozidla kategorie N₁, a jejich přípojná vozidla neplatí na úrovni Unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu stejné požadavky jako v případě těžkých nákladních vozidel, jako jsou předpisy týkající se doby řízení, odborné přípravy u řidičů z povolání nebo montáže omezovačů rychlosti. Přestože vozidla kategorie N₁ nespadají do působnosti této směrnice, členské státy by měly ve své strategii v oblasti celkové bezpečnosti silničního provozu a silničních kontrol vzít tato vozidla v úvahu.
- (11) S cílem zamezit zbytečné administrativní zátěži a nákladům a zvýšit účinnost kontrol by příslušné orgány členských států měly mít možnost rozhodnout o tom, že budou přednostně vybírána vozidla provozovaná podniky, které nedodržují normy v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí, zatímco zodpovědným provozovatelům, kteří berou otázku bezpečnosti vážně a svá vozidla řádně udržují, by se mělo dostat odměny v podobě méně častých kontrol jejich vozidel. Výběr vozidel pro silniční kontroly založený na rizikovém profilu jejich provozovatelů by mohl být užitečným nástrojem k tomu, aby byly vysoce rizikové podniky kontrolovány důkladněji a častěji.
- (12) Silniční kontroly by měly být podporovány na základě využívání systému hodnocení rizika. Nařízení (ES) č. 1071/2009 o podmínkách pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě vyžaduje, aby systém hodnocení rizika zavedený podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽⁴⁾, pokud jde o uplatňování pravidel pro dobu řízení a dobu odpočinku členské státy rozšířily tak, aby zahrnoval další vymezené oblasti související se

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

silniční dopravou, včetně technické způsobilosti silničních vozidel používaných k podnikání. V důsledku toho by informace o množství a závažnosti nedostatků, jež byly u vozidel zjištěny, měly být zanášeny do systému hodnocení rizika vytvořeného podle článku 9 směrnice 2006/22/ES. Členské státy by tedy měly mít možnost rozhodnout o odpovídajících technických a správních opatřeních o provozování systémů hodnocení rizika. Účinnost a harmonizace systémů hodnocení rizika v celé Unii by se měly dále vyhodnocovat.

- (13) Držitel osvědčení o registraci a případně provozovatel vozidla by měl být odpovědný za to, aby vozidlo bylo neustále udržováno ve stavu způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.
- (14) Kontroloři provádějící silniční technické kontroly by měli jednat nezávisle a jejich posuzování by nemělo být ovlivněno střetem zájmů, včetně střetu zájmů ekonomické nebo osobní povahy, který by mohl ovlivnit nestrannost a objektivnost jejich rozhodnutí, zejména pokud jde o řidiče, provozovatele nebo držitele osvědčení o registraci. Neměla by proto existovat přímá spojitost mezi odměnou kontrolorů a výsledky silničních technických kontrol. To by nemělo členským státům bránit v tom, aby soukromé subjekty zmocnily k provádění podrobnějších silničních technických kontrol a oprav vozidel, a to i na stejném vozidle.
- (15) Silniční technické kontroly by měly zahrnovat prvotní kontrolu a v případě potřeby podrobnější kontrolu. V obou případech by se kontroly měly týkat příslušných částí a systémů vozidla. Za účelem dosažení harmonizace podrobnějších kontrol na úrovni Unie by se u všech položek podléhajících kontrole měly zavést doporučené metody kontroly a příklady nedostatků a jejich kategorizace podle závažnosti.
- (16) Pro bezpečnost silničního provozu má klíčový význam zabezpečení nákladu. Náklad by tudíž měl být zabezpečen tak, aby odolal zrychlení, k němuž dochází při použití vozidla na silnici. Z praktických důvodů by síly, které souvisejí s hmotností nákladu a které jsou výsledkem uvedeného zrychlení vozidla, měly být použity jako mezní hodnoty založené na evropských normách. Zaměstnanci zapojení do kontrol zabezpečení nákladu by měli být odpovídajícím způsobem vyškoleni.
- (17) Za řádné zabalení a naložení nákladu na vhodné vozidlo jsou odpovědné všechny strany zapojené do logistických postupů, včetně osob provádějících balení a nakládání, dopravců, provozovatelů a řidičů.
- (18) V řadě členských států jsou protokoly o silniční technické kontrole vypracovávány elektronicky. V takových případech by měla být řidiči poskytnuta kopie protokolu o kontrole. Všechny údaje a informace shromážděné při silničních technických kontrolách by měly být uloženy ve společné databázi dotčeného členského státu, aby se tyto údaje snadno zpracovávaly a příslušné informace mohly být předávány bez další administrativní zátěže.
- (19) Aby došlo ke snížení administrativní zátěže kontrolních orgánů, měly by protokoly prvotních silničních technických kontrol, včetně kontrol vozidel registrovaných ve třetích zemích, obsahovat pouze základní informace, kterými se zaznamená, že u určitého vozidla byla provedena kontrola, a výsledek této kontroly. Podrobný protokol by měl být vyžadován pouze v případě, že po prvotní kontrole byla provedena podrobnější kontrola.
- (20) Komise by se měla zabývat možností začlenění formuláře protokolu uvedeného v příloze IV do jiných protokolů.
- (21) Využitím mobilních kontrolních jednotek se pro provozovatele zkrátí doba prodlevy a sníží náklady, neboť podrobnější kontroly bude možné provádět přímo v terénu. K provedení podrobnějších kontrol mohou být využity i nejbližší stanice technické kontroly a určená zařízení provádějící silniční kontroly.

- (22) Pracovníci provádějící silniční technické kontroly by měli být odpovídajícím způsobem proškoleni nebo kvalifikováni, a to tak, aby mohli účinně provádět vizuální kontrolu. Kontroloři provádějící podrobnější silniční technické kontroly by měli mít alespoň stejnou kvalifikaci a měli by splňovat stejné požadavky jako pracovníci provádějící silniční technické kontroly podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ⁽¹⁾. Členské státy by měly vyžadovat, aby kontroloři provádějící kontroly v určených zařízeních provádějících silniční kontroly nebo s použitím mobilní kontrolní jednotky splňovali tyto nebo rovnocenné požadavky schválené příslušným orgánem.
- (23) Pro snížení nákladů vzniklých v souvislosti s používáním technického zařízení pro podrobnější silniční kontroly by členské státy měly mít možnost požadovat v případě zjištění nedostatků zaplacení určitého poplatku. Výše tohoto poplatku by měla být přiměřená.
- (24) Pro dosažení větší harmonizace systému silničních technických kontrol v celé Unii má zásadní význam spolupráce a výměna osvědčených postupů mezi členskými státy. V důsledku toho by členské státy měly pokud možno úžeji spolupracovat i při operačních činnostech. Tato spolupráce by měla zahrnovat pravidelné pořádání koordinovaných silničních technických kontrol.
- (25) V zájmu účinné výměny informací mezi členskými státy by v každém členském státě mělo existovat kontaktní místo pro styk s ostatními příslušnými orgány. Toto kontaktní místo by mělo rovněž sestavovat příslušné statistiky. Členské státy by dále měly na svém území uplatňovat jednotnou národní strategii prosazování právních předpisů a měly by mít možnost určit subjekt odpovědný za koordinaci provádění této strategie. Příslušné orgány v každém členském státě by měly určit postupy stanovující lhůty a obsah informací, které mají být předávány.
- (26) Při stanovování kontaktních míst by měla být respektována ústavní ustanovení a z nich vyplývající úroveň pravomocí.
- (27) Pro účely sledování systému silničních kontrol zavedeného v Unii by členské státy měly Komisi do 31. března 2021 a do 31. března každé dva roky poté informovat o výsledcích provedených silničních technických kontrol. Komise by o shromážděných údajích měla podávat zprávy Evropskému parlamentu a Radě.
- (28) S cílem snížit časové ztráty podniků a řidičů na minimum a zvýšit celkovou účinnost silničních kontrol je třeba podporovat provádění silničních technických kontrol spolu s kontrolami zaměřenými na dodržování předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽²⁾, směrnice 2006/22/ES a nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení této směrnice a měly by zajistit jejich uplatňování. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. Členské státy by mezi ně měly zahrnout zejména opatření, která by řešila nedostatečnou spolupráci řidiče nebo provozovatele s kontrolorem a neoprávněné užití vozidla s nebezpečnými nedostatky.
- (30) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (viz strana 51v tomto čísle Úředního věstníku).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (31) Pokud výbor zřízený podle této směrnice nevydá k návrhu prováděcího aktu předloženému Komisi své stanovisko, Komise by neměla přijmout prováděcí akty týkající se postupů ohlašování vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky kontaktním místům členských států registrace, ani akty, v nichž je stanoven formát údajů, pomocí něhož se Komisi sdělují údaje týkající se kontrolovaných vozidel, které shromáždily členské státy.
- (32) Za účelem aktualizace čl. 2 odst. 1, případně bodu 6 přílohy IV, aniž by došlo ke změně působnosti této směrnice, aktualizace bodu 2 přílohy II s ohledem na metody a aktualizace bodu 2 přílohy II s ohledem na seznam kontrolovaných položek, metody technických prohlídek, důvody pro nevyhovění a hodnocení nedostatků by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (33) Jelikož cíle této směrnice, totiž zlepšení bezpečnosti silničního provozu stanovením minimálních společných požadavků a harmonizovaných pravidel týkajících se provádění silničních technických kontrol vozidel provozovaných v Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu rozsahu a účinku této směrnice může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (34) Tato směrnice ctí základní práva a zachovává zásady uznané v Listině základních práv Evropské unie, uvedené v článku 6 Smlouvy o Evropské unii.
- (35) Tato směrnice rozpracovává systém silničních technických kontrol, aktualizuje technické požadavky směrnice 2000/30/ES a začleňuje pravidla uvedená v doporučení Komise 2010/379/EU ⁽¹⁾. Proto by měla být směrnice 2000/30/ES zrušena,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT, DEFINICE A OBLAST PŮSOBNOSTI

Článek 1

Předmět

V zájmu zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a zlepšení životního prostředí stanoví tato směrnice minimální požadavky na systém silničních technických kontrol užitkových vozidel provozovaných na území členských států.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se použije na užitková vozidla s konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h následujících kategorií podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/37/ES ⁽²⁾ a směrnice 2007/46/ES:

- a) motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel, která mají více než osm míst k sezení kromě místa k sezení řidiče – kategorie vozidel M₂ a M₃;

⁽¹⁾ Doporučení Komise 2010/379/EU ze dne 5. července 2010 o posuzování rizik spojených se závadami zjištěnými v průběhu silniční technické kontroly (užitkových vozidel) v souladu se směrnicí 2000/30/ES (Úř. věst. L 173, 8.7.2010, s. 97).

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

- b) motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny – kategorie vozidel N₂ a N₃;
- c) přípojná vozidla a návěsy konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob a rovněž pro ubytování osob, s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny – kategorie vozidel O₃ a O₄;
- d) kolové traktory kategorie T5, které se používají především na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční nákladní přepravy a jejichž maximální konstrukční rychlost přesahuje 40 km/h.

2. Touto směrnicí není dotčeno právo členských států provádět silniční technické kontroly u vozidel, na něž se tato směrnice nevztahuje, jako jsou lehká užitková vozidla kategorie N₁ s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny, provádět kontroly jiných aspektů silniční dopravy a bezpečnosti nebo provádět kontroly na jiných místech než na veřejných pozemních komunikacích. Žádné ustanovení této směrnice nebrání tomu, aby členský stát z důvodu bezpečnosti silničního provozu omezil používání určitých typů vozidel na určitých částech své silniční sítě.

Článek 3

Definice

Výhradně pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „vozidlem“ jakékoli motorové vozidlo nebo jeho přípojně vozidlo nebo návěs, které není kolejovým vozidlem;
- 2) „motorovým vozidlem“ jakékoli motorem poháněné vozidlo na kolech, které se pohybuje vlastními prostředky, s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h;
- 3) „přípojným vozidlem“ jakékoli vozidlo na kolech bez vlastního pohonu, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby bylo taženo motorovým vozidlem;
- 4) „návěsem“ jakékoli přípojně vozidlo určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž podstatná část jeho hmotnosti a hmotnost jeho nákladu je nesena motorovým vozidlem;
- 5) „nákladem“ veškeré zboží, které bývá obvykle umístěno v části nebo na části vozidla určené k přepravě nákladu a které není trvale připevněno k vozidlu, včetně předmětů v prostředcích pro přepravu nákladu, jako jsou skříně, výměnné nástavby nebo kontejnery na vozidlech;
- 6) „užitkovým vozidlem“ motorové vozidlo a jeho přípojně vozidlo či návěs, jež je používáno zejména k nákladní dopravě nebo přepravě osob pro obchodní účely, například na cizí účet a za úplatu nebo na vlastní účet, nebo pro jiné profesionální účely;
- 7) „vozidlem registrovaným v členském státě“ vozidlo, které je registrováno nebo uvedeno do provozu v členském státě;
- 8) „držitelem osvědčení o registraci“ právnická nebo fyzická osoba, na jejíž jméno je vozidlo registrováno;
- 9) „podnikem“ podnik definovaný v čl. 2 bodu 4 nařízení (ES) č. 1071/2009;
- 10) „silniční technickou kontrolou“ neočekávaná kontrola technické způsobilosti užitkového vozidla prováděná příslušnými orgány členského státu nebo pod jejich přímým dozorem;

- 11) „veřejnou pozemní komunikací“ pozemní komunikace určená k užití veřejností, jako jsou místní, regionální nebo státní komunikace, silnice, rychlostní silnice nebo dálnice;
- 12) „technickou prohlídkou“ kontrola v souladu s čl. 3 bodem 9 směrnice 2014/45/EU;
- 13) „osvědčením o technické způsobilosti“ protokol o technické prohlídce vydaný příslušným orgánem nebo stanicí technické kontroly obsahující výsledek technické prohlídky;
- 14) „příslušným orgánem“ orgán nebo veřejnoprávní subjekt pověřený členským státem a odpovědný za správu systému silničních technických kontrol, případně i za provádění silničních technických kontrol;
- 15) „kontrolorem“ osoba, které členský stát nebo jeho příslušný orgán udělil oprávnění k provádění prvotních nebo podrobnějších silničních technických kontrol;
- 16) „nedostatky“ technické závady a jiné neshody zjištěné při silniční technické kontrole;
- 17) „koordinovanou silniční kontrolou“ silniční technická kontrola prováděná společně příslušnými orgány dvou nebo více členských států;
- 18) „provozovatelem“ fyzická nebo právnická osoba, která provozuje vozidlo a je současně jeho vlastníkem nebo která je vlastníkem vozidla zmocněna k jeho provozování;
- 19) „mobilní kontrolní jednotkou“ přenosný systém zkušebních zařízení nutných k provádění podrobnějších silničních technických kontrol kontrolory, kteří jsou způsobilí provádět podrobnější silniční kontroly;
- 20) „určeným zařízením provádějícím silniční kontroly“ stanovené místo k provádění prvotních nebo podrobnějších silničních technických kontrol, které může být vybaveno také trvale nainstalovaným zkušebním zařízením.

KAPITOLA II

SYSTÉM SILNIČNÍCH TECHNICKÝCH KONTROL A OBECNÉ POVINNOSTI

Článek 4

Systém silničních kontrol

Systém silničních technických kontrol zahrnuje prvotní silniční technickou kontrolu podle čl. 10 odst. 1 a podrobnější silniční technickou kontrolu podle čl. 10 odst. 2.

Článek 5

Procentuální podíl kontrolovaných vozidel

1. Celkový počet prvotních silničních technických kontrol v Unii, které se každý kalendářní rok provádějí v případě vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. a), b) a c), odpovídá nejméně 5 % celkového počtu těchto vozidel registrovaných v členských státech.
2. Každý členský stát vyvine úsilí k provádění patřičného množství prvotních silničních technických kontrol, které by bylo úměrné celkovému počtu uvedených vozidel, jež jsou na jeho území registrována.
3. Informace o kontrolovaných vozidlech se sdělí v souladu s čl. 20 odst. 1 Komisi.

Článek 6

Systém hodnocení rizika

Pokud jde o vozidla uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. a), b) a c), členské státy zajistí, aby informace o počtu a závažnosti nedostatků podle přílohy II a případně podle přílohy III, jež byly zjištěny u vozidel provozovaných jednotlivými podniky, byly zanášeny do systému hodnocení rizika zavedeného podle článku 9 směrnice 2006/22/ES. K přiřazení určitého rizikového profilu určitému podniku mohou členské státy používat kritéria uvedená v příloze I. Tyto informace se použijí pro účely důkladnějších a častějších kontrol dopravců s vyšším stupněm rizika. Systém hodnocení rizika provozují příslušné orgány členských států.

Za účelem uplatňování prvního pododstavce používá členský stát, kde je vozidlo registrováno, informace, jež získal od jiných členských států podle čl. 18 odst. 1.

Členské státy mohou povolit provádění dalších nepovinných technických prohlídek. K informacím o dodržování požadavků na technickou způsobilost vozidla získaným na základě nepovinných prohlídek je možné přihlédnout za účelem zlepšení rizikového profilu podniku.

Článek 7

Povinnosti

1. Členské státy vyžadují, aby bylo ve vozidle uchováváno osvědčení o technické způsobilosti vozidla vystavené na základě poslední absolvované pravidelné technické prohlídky nebo jeho kopie nebo v případě elektronického osvědčení o technické způsobilosti vozidla potvrzený nebo originální výtisk tohoto osvědčení a protokol o poslední absolvované silniční technické kontrole, jsou-li k dispozici. Členské státy mohou svým orgánům umožnit, aby akceptovaly elektronické doklady o těchto kontrolách, jsou-li takové informace k dispozici.

2. Členské státy vyžadují, aby podniky provozující vozidlo, které je předmětem silniční technické kontroly, i řidiči tohoto vozidla spolupracovali s kontrolory a pro účely kontroly jim poskytli přístup k vozidlu i jeho částem a k veškeré relevantní dokumentaci.

3. Členské státy zajistí, aby byla definována odpovědnost podniku za udržování vozidla ve stavu bezpečném a způsobilém k provozu po pozemních komunikacích, aniž je tím dotčena odpovědnost řidiče těchto vozidel.

Článek 8

Kontroloři

1. Při výběru vozidla pro silniční technickou kontrolu a při provádění této kontroly se kontroloři zdrží jakékoli diskriminace na základě státní příslušnosti řidiče nebo země registrace nebo uvedení vozidla do provozu.

2. Při provádění silniční technické kontroly nesmí být kontrolor v žádném střetu zájmů, který by mohl mít jakýkoli vliv na nestrannost a objektivitu jeho rozhodnutí.

3. Odměna kontrolorů nesmí být v přímém vztahu k výsledku prvotní nebo podrobnějších silničních technických kontrol.

4. Podrobnější silniční technickou kontrolu provádějí kontroloři, kteří splňují minimální požadavky na způsobilost a odbornou přípravu uvedené v článku 13 a příloze IV směrnice 2014/45/EU. Členské státy mohou stanovit, že tyto požadavky nebo rovnocenné požadavky schválené příslušným orgánem mají splňovat kontroloři, kteří provádějí kontroly v určených zařízeních provádějících silniční kontroly nebo v rámci mobilní kontrolní jednotky.

KAPITOLA III

POSTUPY KONTROLY

Článek 9

Výběr vozidel pro prvotní silniční technickou kontrolu

Při určování vozidel, která mají být podrobena prvotní silniční technické kontrole, mohou kontroloři přednostně vybírat vozidla, která jsou provozována podniky s vysokým rizikovým profilem podle směrnice 2006/22/ES. Vozidla mohou být vybrána ke kontrole rovněž namátkově nebo na základě podezření, že dané vozidlo představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu nebo pro životní prostředí.

Článek 10

Obsah a metody silničních technických kontrol

1. Členské státy zajistí, aby byla u vozidel vybraných k silniční kontrole podle článku 9 provedena prvotní silniční technická kontrola.

Při každé prvotní silniční technické kontrole vozidla kontrolor:

- a) zkontroluje aktuální osvědčení o technické způsobilosti vozidla a protokol o silniční technické kontrole, jsou-li k dispozici, které jsou uchovávány ve vozidle, nebo doklady o nich v elektronické podobě v souladu s čl. 7 odst. 1;
- b) provede vizuální kontrolu technického stavu vozidla;
- c) může provést vizuální kontrolu zabezpečení nákladu vozidla v souladu s článkem 13;
- d) může provést technická prověření jakoukoli metodou, již považuje za vhodnou. Tato technická prověření se mohou provádět pro účely odůvodnění rozhodnutí o podrobení vozidla podrobnější silniční technické kontrole nebo pro účely odůvodnění žádosti, aby byly nedostatky neprodleně odstraněny v souladu s čl. 14 odst. 1.

Kontrolor ověří, zda byly odstraněny všechny nedostatky, uvedené v předchozím protokolu o silniční technické kontrole.

2. Podle výsledku prvotní kontroly kontrolor rozhodne, zda by vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo měly být podrobeny podrobnější silniční kontrole.

3. Předmětem podrobnější silniční technické kontroly jsou ty z položek uvedených v příloze II, které jsou považovány za nezbytné a relevantní, zejména s ohledem na bezpečnost brzd, pneumatiky, kola, podvozek a obtěžování okolí, a doporučené metody pro prohlídku daných.

4. Pokud z osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo z protokolu o silniční kontrole vyplývá, že některá z položek uvedených v příloze II byla zkontrolována v průběhu předcházejících tří měsíců, kontrolor od kontroly této položky upustí, s výjimkou případů, kdy je tato kontrola odůvodněna zjevným nedostatkem.

Článek 11

Zařízení provádějící kontroly

1. Podrobnější silniční technická kontrola se provede za použití mobilní kontrolní jednotky nebo v určeném zařízení provádějícím silniční kontroly nebo ve stanici technické kontroly podle směrnice 2014/45/EU.

2. Má-li být podrobnější kontrola provedena ve stanici technické kontroly nebo v určeném zařízení provádějícím silniční kontroly, musí být provedena co nejdříve v jedné z nejbližších použitelných stanic nebo zařízení.

3. Mobilní kontrolní jednotky a určená zařízení provádějící silniční kontroly disponují vhodným vybavením pro provádění podrobnější silniční technické kontroly, mezi něž patří vybavení nezbytné k posouzení požadovaného stavu brzd a brzdného účinku, řízení, zavěšení náprav a obtěžování okolí vozidla. V případě, že mobilní kontrolní jednotky nebo určená zařízení provádějící silniční kontroly nedisponují zařízením požadovaným ke kontrole položky určené prvotní kontrolou, vozidlo je odesláno do stanice technické kontroly nebo zařízení, kde je možné podrobnou kontrolu této položky provést.

Článek 12

Posouzení nedostatků

1. U každé položky, která má být zkontrolována, stanoví příloha II seznam možných nedostatků a stupeň jejich závažnosti, který se bude používat při silničních technických kontrolách.

2. Nedostatky zjištěné během silniční technické kontroly vozidel se zařadí do jedné z těchto skupin:

a) menší nedostatky, které nemají významný vliv na bezpečnost vozidla nebo na životní prostředí, a jiné menší neshody;

b) závažné nedostatky, které mohou nepříznivě ovlivnit bezpečnost vozidla nebo mít dopad na životní prostředí nebo ohrozit bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu, nebo jiné významnější neshody;

c) nebezpečné nedostatky, které představují přímé a bezprostřední ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo mají dopad na životní prostředí.

3. Vozidlo vykazující nedostatky, které spadají do více než jedné skupiny nedostatků podle odstavce 2, se zařadí do skupiny odpovídající závažnějšímu nedostatku. Vozidlo vykazující více nedostatků v rámci týchž oblastí kontroly, jak jsou vymezeny v rozsahu technické silniční kontroly uvedeném v bodě 1 přílohy II, je možné zařadit do skupiny nedostatků o jeden stupeň závažnějších, pokud se má za to, že kombinovaný účinek těchto nedostatků má za následek vyšší riziko pro bezpečnost silničního provozu.

Článek 13

Kontrola zabezpečení nákladu

1. Během silniční kontroly může být vozidlo podrobeno kontrole zabezpečení nákladu v souladu s přílohou III, aby se zajistilo, že je náklad zabezpečen způsobem, jenž neznemožňuje bezpečné řízení ani nepředstavuje ohrožení života, zdraví, majetku či životního prostředí. Kontroly lze provádět za účelem ověření, že za všech druhů použití vozidla, včetně nouzových situací či rozjezdů do kopce:

— náklad může změnit svou polohu vzhledem k ostatním částem nákladu, stěnám či plochám vozidla jen minimálně,

— náklad nemůže opustit nákladní prostor nebo se dostat mimo ložnou plochu.

2. Aniž jsou dotčeny požadavky na dopravu určitých kategorií nákladu, například požadavky podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR) ⁽¹⁾, může se zabezpečení nákladu a jeho kontrola provádět v souladu se zásadami a případně s normami vymezenými v příloze III oddíle I. Může se použít aktuální verze norem uvedená v příloze III oddíle I bodě 5.

⁽¹⁾ Provedena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13) ve znění, mimo jiné, směrnice Komise 2012/45/EU (Úř. věst. L 332, 4.12.2012, s. 18).

3. Následná opatření podle článku 14 se mohou uplatnit i v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků týkajících se zabezpečení nákladu.

4. Členské státy stanoví, aby zaměstnanci zapojení do kontrol zabezpečení nákladu byli k tomuto účelu odpovídajícím způsobem vyškoleni.

Článek 14

Následná opatření v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků

1. Aniž je dotčen čl. 14 odst. 3, členské státy stanoví, že veškeré závažné či nebezpečné nedostatky odhalené při prvotní nebo podrobnější kontrole mají být odstraněny dříve, než se vozidlo bude moci opět používat na veřejných pozemních komunikacích.

2. Kontrolor může rozhodnout, že vozidlo má být podrobeno úplné technické prohlídce ve stanovené lhůtě, je-li registrováno v členském státě, kde byla provedena silniční technická kontrola. Je-li vozidlo registrováno v jiném členském státě, může příslušný orgán prostřednictvím kontaktních míst uvedených v článku 17 požádat příslušný orgán daného členského státu o provedení nové technické prohlídky tohoto vozidla podle postupu stanoveného v čl. 18 odst. 2. Jsou-li zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky u vozidla registrovaného mimo Unii, mohou se členské státy rozhodnout, že informují příslušný orgán země, kde je vozidlo registrováno.

3. V případě jakýchkoli nedostatků, které vyžadují urychlené či okamžité odstranění, protože představují jakékoliv přímé a bezprostřední ohrožení bezpečnosti silničního provozu, dotčený členský stát nebo příslušný orgán stanoví, že je použití dotčeného vozidla omezeno nebo zakázáno, dokud tyto nedostatky nebudou odstraněny. Použití takového vozidla může být povoleno za účelem umožnění jeho přemístění do jedné z nejbližších opravárenských dílen, kde lze tyto nedostatky odstranit, za předpokladu, že dotčené nebezpečné nedostatky byly odstraněny do té míry, že umožňují jízdu vozidla do této opravárenské dílny a že není bezprostředně ohrožena bezpečnost posádky ani ostatních účastníků silničního provozu. Pokud jde o nedostatky, které nevyžadují okamžité odstranění, může dotčený členský stát nebo příslušný orgán rozhodnout, za jakých podmínek a v jakém přiměřeném časovém rozpětí může být vozidlo používáno, než budou nedostatky odstraněny.

Nelze-li vozidlo opravit do míry, jež umožňuje jeho dopravení do opravárenské dílny, může být vozidlo převezeno do dostupného místa, kde může být opraveno.

Článek 15

Poplatky za kontrolu

V případě, že byly na základě podrobnější kontroly zjištěny nedostatky, mohou členské státy požadovat zaplacení přiměřeného poplatku, který by měl souviset s náklady na provedení této kontroly.

Článek 16

Protokol o kontrole a databáze silničních technických kontrol

1. U každé provedené prvotní silniční technické kontroly jsou příslušnému orgánu sděleny následující informace:

- a) země registrace vozidla;
- b) kategorie vozidla;
- c) výsledek prvotní silniční technické kontroly.

2. Po dokončení podrobnější kontroly vypracuje kontrolor protokol podle přílohy IV. Členské státy zajistí, aby řidič vozidla obdržel jeden exemplář protokolu o kontrole.

3. Kontrolor sdělí příslušnému orgánu výsledky podrobnější silniční technické kontroly v přiměřené lhůtě po provedení této kontroly. Příslušný orgán tyto informace uchová v souladu s příslušnými právními předpisy na ochranu údajů nejméně po dobu 36 měsíců ode dne jejich obdržení.

KAPITOLA IV

SPOLUPRÁCE A VÝMĚNA INFORMACÍ

Článek 17

Určení kontaktního místa

1. Členské státy určí kontaktní místo, jež:
 - zajišťuje koordinaci s kontaktními místy určenými ostatními členskými státy, pokud jde o opatření přijatá podle článku 18,
 - předává Komisi informace podle článku 20,
 - zajišťuje případně veškerou další výměnu informací a podporu kontaktních míst jiných členských států.
2. Členské státy sdělí Komisi názvy a kontaktní údaje svých vnitrostátních kontaktních míst do 20. května 2015 a neprodleně ji informují o jakýchkoli změnách těchto údajů. Komise sestaví seznam všech vnitrostátních kontaktních míst a rozešle jej členským státům.

Článek 18

Spolupráce mezi členskými státy

1. Jsou-li u vozidla, které není registrováno v členském státě, kde byla provedena kontrola, zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky nebo nedostatky, které vedou k omezení nebo zákazu používání vozidla, oznámí kontaktní místo výsledky této kontroly kontaktnímu místu členského státu, kde je vozidlo registrováno. Toto oznámení obsahuje údaje uvedené v protokolu o silniční kontrole podle přílohy IV a je pokud možno zasláno prostřednictvím vnitrostátního elektronického rejstříku uvedeného v článku 16 nařízení (ES) č. 1071/2009. Komise přijme podrobná pravidla týkající se postupů pro ohlašování vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky kontaktnímu místu členského státu, kde je vozidlo registrováno, v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.
2. Jsou-li u vozidla zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky, může kontaktní místo členského státu, v němž byla provedena kontrola vozidla, požádat prostřednictvím kontaktního místa příslušný orgán členského státu, v němž je vozidlo registrováno, aby přijal vhodná následná opatření, např. předal vozidlo k nové technické prohlídce, jak je stanoveno v článku 14.

Článek 19

Koordinované silniční technické kontroly

Členské státy provádějí každoročně pravidelné vzájemně koordinované akce silniční kontroly. Členské státy mohou tyto akce spojit s akcemi stanovenými v článku 5 směrnice 2006/22/ES.

Článek 20

Sdělování informací Komisi

1. Před 31. březnem 2021, a před 31. březnem každé dva roky poté, sdělí členské státy elektronickou cestou Komisi údaje týkající se vozidel zkontrolovaných na jejich území shromážděné za předchozí dva kalendářní roky. Tyto údaje musí obsahovat:
 - a) počet zkontrolovaných vozidel;
 - b) kategorii zkontrolovaných vozidel;
 - c) zemi registrace každého zkontrolovaného vozidla;

d) v případě podrobnějších kontrol kontrolované oblasti a nevyhovující položky v souladu s bodem 10 přílohy IV.

První zpráva musí zahrnovat období dvou let počínaje dnem 1. ledna 2019.

2. Komise přijme v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2 podrobná pravidla týkající se formátu, v němž je třeba údaje podle odstavce 1 předávat elektronickou cestou. Do doby, než budou tato pravidla přijata, se použije standardní formulář pro podávání zpráv uvedený v příloze V.

Komise podá o shromážděných údajích zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

KAPITOLA V

AKTY V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI A PROVÁDĚCÍ AKTY

Článek 21

Akty v přenesené pravomoci

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 22 za účelem:

- aktualizace čl. 2 odst. 1 a případně bodu 6 přílohy IV za účelem zohlednění změn kategorií vozidel, které vyplývají ze změn právních předpisů uvedených ve zmíněném článku, aniž je dotčena oblast působnosti této směrnice,
- aktualizace přílohy II bodu 2 s ohledem na metody v případě dostupnosti účinnějších a účelnějších metod kontroly bez rozšíření seznamu kontrolovaných položek,
- přizpůsobení přílohy II bodu 2 v návaznosti na pozitivní hodnocení skutečných nákladů a přínosů, s ohledem na seznam kontrolovaných položek, metody, důvody pro nevyhovění a posouzení nedostatků v případě změn povinných požadavků vztahujících se ke schvalování typu v právních předpisech Unie týkajících se bezpečnosti nebo životního prostředí.

Článek 22

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Přenesení pravomoci uvedené v článku 21 je svěřeno Komisi na dobu pěti let od 19. května 2014. Nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období vypracuje Komise zprávu o výkonu přenesení pravomoci. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 21 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádného z již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 21 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 23**Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen Výbor pro technickou způsobilost vozidel uvedený ve směrnici 2014/45/EU. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

KAPITOLA VI**ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ****Článek 24****Podávání zpráv**

1. Do 20. května 2016 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice a jejích účincích. Tato zpráva bude obsahovat zejména analýzu účinku směrnice na zlepšení bezpečnosti silničního provozu a nákladů a přínosů případného začlenění kategorií N₁ a O₂ do působnosti směrnice.
2. Nejpozději dne 20. května 2022 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice a jejích účincích, zejména pokud jde o účinnost a harmonizaci systémů hodnocení rizika, zvláště v definici vzájemně porovnatelného rizikového profilu jednotlivých dotčených podniků. Zpráva bude doplněna podrobným hodnocením dopadů, jež zanalyzuje náklady a přínosy v celé Unii. Hodnocení dopadů bude zpřístupněno Evropskému parlamentu a Radě alespoň šest měsíců před předložením jakéhokoli případného legislativního návrhu, který by do působnosti této směrnice začleňoval nové kategorie.

Článek 25**Sankce**

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

Článek 26**Provedení**

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 20. května 2017. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Členské státy použijí tyto předpisy od 20. května 2018.

Pokud jde o systém hodnocení rizik uvedený v článku 6 této směrnice, použijí tyto předpisy od 20. května 2019.

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

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

*Článek 27***Zrušení**

Směrnice 2000/30/ES se zrušuje s účinkem ode dne 20. května 2018.

*Článek 28***Vstup v platnost**

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

*Článek 29***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 3. dubna 2014.

Za Evropský parlament

předseda

M. SCHULZ

Za Radu

předseda

D. KOURKOULAS

PŘÍLOHA I

PRVKY SYSTÉMU HODNOCENÍ RIZIKA

Systém hodnocení rizika poskytuje podklad pro cílený výběr vozidel provozovaných podniky se špatnou bilancí ohledně plnění požadavků na údržbu a technickou způsobilost vozidel. Zohledňuje výsledky pravidelných technických prohlídek i silničních technických kontrol.

Při posuzování rizika dotčeného podniku pracuje systém s těmito parametry:

- počet nedostatků
- závažnost nedostatků
- počet silničních technických kontrol nebo pravidelných nepovinných technických prohlídek
- faktor času

1. Nedostatky se váží podle závažnosti pomocí těchto faktorů:

- nebezpečný nedostatek = 40
- závažný nedostatek = 10
- menší nedostatek = 1

2. Pro zohlednění vývoje situace podniku (vozidla) mají „starší“ výsledky kontrol (nedostatky) menší váhu než „novější“, přičemž se použijí tyto faktory:

- rok 1 = posledních 12 měsíců = faktor 3
- rok 2 = 13–24 měsíců = faktor 2
- rok 3 = 25–36 měsíců = faktor 1

Toto se použije pouze pro výpočet celkového hodnocení rizika.

3. Hodnocení rizika se vypočítá pomocí těchto vzorců:

a) Vzorec pro celkové hodnocení rizika

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

kde

RR = celkové skóre hodnocení rizika

D_{Yi} = celková hodnota za vady v roce 1, 2, 3

D_{Y1} = $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$ v roce 1

$\#...$ = počet...

DD = nebezpečné nedostatky

MaD = závažné nedostatky

MiD = menší nedostatky

C = kontroly (silniční technické kontroly nebo pravidelné nepovinné technické prohlídky) v roce 1, 2, 3

b) Vzorec pro roční hodnocení rizika

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

kde

AR = roční skóre rizika

#... = počet...

DD = nebezpečné nedostatky

MaD = závažné nedostatky

MiD = menší nedostatky

C = kontroly (silniční technické kontroly nebo pravidelné nepovinné technické prohlídky)

Roční skóre rizika se použije pro hodnocení vývoje podniku v průběhu několika let.

Klasifikace podniků (vozidel) na základě celkového hodnocení rizika se provede tak, aby hodnocené podniky (vozidla) byly rozděleny takto:

— < 30 % nízké riziko

— 30 %–80 % střední riziko

— > 80 % vysoké riziko

PŘÍLOHA II

ROZSAH SILNIČNÍ TECHNICKÉ KONTROLY

1. OBLASTI PODLÉHAJÍCÍ KONTROLE

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

2. POŽADAVKY NA KONTROLU

Položky, které lze kontrolovat jen s použitím zařízení, jsou označeny symbolem E.

Položky, které lze bez zařízení kontrolovat jen v omezeném rozsahu, jsou označeny symbolem + (E).

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

Silniční technické kontroly se mohou vztahovat na položky uvedené v tabulce 1, kde jsou vymezeny doporučené metody kontroly, jež by měly být použity. Žádná část této přílohy nebrání kontrolorovi, aby v příslušných případech použil dodatečné vybavení, například zvedák nebo montážní jámu.

Kontroly se provádějí za použití metod a vybavení, které jsou v současné době dostupné, a bez nástrojů pro demontáž či odstranění částí vozidla. Kontrola může rovněž zahrnovat ověření, zda příslušné části a konstrukční části daného vozidla odpovídají požadovaným vlastnostem z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí platným v době schválení nebo případně v době dodatečného vybavení.

V případě, že konstrukce vozidla neumožňuje použití metod kontroly uvedených v této příloze, kontrola se provede v souladu s doporučenými metodami kontroly schválenými příslušnými orgány.

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

3. OBSAH A METODY KONTROLY, POSOUZENÍ NEDOSTATKŮ VOZIDEL

Kontrola zahrnuje ty položky, které jsou považovány za nezbytné a relevantní, zejména s ohledem na bezpečnost brzd, pneumatiky, kola, podvozek a obtěžování okolí, a doporučené metody uvedené v následující tabulce.

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

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

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

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.2 Stav brzdového pedálu / ruční páky a zdvih ovládacího zařízení brzd	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému Poznámka: Vozidla vybavená brzdovým systémem s posilovačem je třeba kontrolovat s vypnutým motorem.	a) Nadměrný zdvih nebo nedostatečná rezerva zdvihu. Brzdu nelze zcela stlačit nebo je zablokovaná.		X	X
		b) Ovládací prvek brzdy se správně neuvolňuje. Je ovlivněna jeho funkčnost.	X	X	
		c) Protiskluzové pokrytí pedálu chybí, je volné nebo opotřeбенé tak, že je hladké.		X	
1.1.3 Vývěva nebo kompresor a zásobníky	Vizuální kontrola součástí za normálního pracovního tlaku. Zkontrolovat čas pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění a funkci výstražné signalizace, víceokruhového jistícího ventilu a odlehčovacího ventilu.	a) Tlak vzduchu / podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně čtyř brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí) nejméně dvou brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).		X	X
		b) Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění je podle požadavků příliš dlouhý ¹ .		X	
		c) Víceokruhový jistící ventil nebo přetlakový jistící ventil není funkční.		X	
		d) Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu.		X	
		e) Vnější poškození, které může ovlivnit funkci brzdového systému. Nedostatečný účinek nouzového brzdění.		X	X
1.1.4 Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	Kontrola funkce	Nesprávná funkce nebo porucha výstražné signalizace nebo manometru.	X		
		Nízký tlak není možné zjistit.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.5 Ručně ovládaný brzdič	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Prasklý, poškozený nebo nadměrně opotřebený ovladač.		X	
		b) Nespolehlivé ovládání brzdiče nebo nespolehlivý brzdič.		X	
		c) Volné spoje nebo únik ze systému.		X	
		d) Nevyhovující funkce.		X	
1.1.6 Ovladač parkovací brzdy, ovladačí páka, západka parkovací brzdy, elektronická parkovací brzda	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Západka nearetuje správně.		X	
		b) Opotřebením čepu páky nebo západkového mechanismu. Nadměrné opotřebením.	X	X	
		c) Nadměrný zdvih páky svědčící o nesprávném seřízení.		X	
		d) Ovladač chybí, je poškozený nebo nefunkční.		X	
		e) Nesprávná funkce, výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci.		X	
1.1.7 Brzdové ventily (brzdiče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku)	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Poškozený ventil nebo nadměrný únik vzduchu. Je ovlivněna jeho funkčnost.		X	X
		b) Nadměrný únik oleje z kompresoru.	X		
		c) Vadné upevnění nebo montáž ventilu.		X	
		d) Vytékání nebo únik brzdové kapaliny. Je ovlivněna jeho funkčnost.		X	X
1.1.8 Spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel (elektrické a pneumatické)	Odpojení a opětovné připojení spojkových hlavíc brzdového systému mezi taženým vozidlem a přípojným vozidlem	a) Vadný kohout nebo automaticky uzavírající ventil. Je ovlivněna jeho funkčnost.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		b) Vadné upevnění nebo montáž kohoutu nebo ventilu. Je ovlivněna jeho funkčnost.	X	X	
		c) Nadměrný únik vzduchu. Je ovlivněna jeho funkčnost.		X	X
		d) Nesprávná funkce. Narušená funkce brzdy.		X	X
1.1.9 Zásobník energie / vzduchojem	Vizuální kontrola	a) Lehce poškozený nebo mírně zkorodovaný vzduchojem. Těžce poškozený, zkorodovaný nebo netěsný vzduchojem.	X	X	
		b) Odkalovací zařízení nefunguje.		X	
		c) Vadné upevnění nebo montáž vzduchojemu.		X	
1.1.10 Posilovací zařízení, hlavní válec (hydraulické systémy)	Případná vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Vadné nebo neúčinné posilovací zařízení. Pokud nefunguje.		X	X
		b) Hlavní válec je vadný, ale brzda stále funguje. Hlavní válec je vadný nebo netěsný.		X	X
		c) Hlavní válec je nespolehlivě namontovaný, ale brzda stále funguje. Hlavní válec je nespolehlivě namontovaný.		X	X
		d) Nedostatečné množství brzdové kapaliny – pod úrovní značky MIN. Brzdová kapalina výrazně pod úrovní značky MIN. Není vidět žádnou brzdovou kapalinu.	X	X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		e) Chybí víčko nádržky brzdové kapaliny.	X		
		f) Výstražná signalizace hladiny brzdové kapaliny je rozsvícená nebo vadná.	X		
		g) Nesprávná funkce výstražné signalizace hladiny brzdové kapaliny.	X		
1.1.11 Brzdová potrubí	Případná vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí.			X
		b) Netěsné potrubí nebo spoje (pneumatické brzdové systémy).		X	
		Netěsné potrubí nebo spoje (hydraulické brzdové systémy).			X
		c) Poškozená nebo nadměrně zkorodovaná potrubí. Narušená funkčnost brzd zablokováním nebo bezprostředním rizikem úniku média.		X	X
		d) Nesprávně umístěná potrubí. Riziko poškození.	X	X	
1.1.12 Brzdové hadice	Případná vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí.			X
		b) Poškozené, odřené, zkroucené nebo příliš krátké hadice. Poškozené nebo odřené hadice.	X	X	
		c) Únik média z hadic nebo ze spojů (pneumatické brzdové systémy). Únik média z hadic nebo ze spojů (hydraulické brzdové systémy).		X	X
		d) Vyboulení hadic pod tlakem. Poškozená vnější vrstva hadice.		X	X
		e) Pórovitost hadic.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.13 Brzdová obložení a destičky	Vizuální kontrola	a) Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček. (Dosažena značka MIN.) Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček. (Značka MIN není viditelná.)		X	X
		b) Obložení nebo destičky jsou znečištěné (olejem, tukem apod.). Narušený brzdný účinek.		X	X
		c) Obložení nebo destičky chybí nebo jsou nesprávně namontované.			X
1.1.14 Brzdové bubny, brzdové kotouče	Vizuální kontrola	a) Buben nebo kotouč je opotřeбенý. Buben nebo kotouč je nadměrně rýhovaný, s trhlinami, ve stavu ohrožujícím bezpečnost nebo s lomy.		X	X
		b) Buben nebo kotouč je znečištěný (olejem, tukem apod.). Výrazně narušený brzdný účinek.		X	X
		c) Buben nebo kotouč chybí.			X
		d) Brzdové štíty jsou nespolehlivě uchycené.		X	
1.1.15 Brzdová lana, táhla, pákoví	Případná vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Lano je poškozené nebo zauzlované. Narušený brzdný účinek.		X	X
		b) Část je nadměrně opotřebovaná nebo zkorodovaná. Narušený brzdný účinek.		X	X
		c) Lano, táhlo nebo spoj jsou nespolehlivé.		X	
		d) Vadný lanovod.		X	
		e) Omezení volného pohybu brzdového systému.		X	

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

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

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.1.23 Nájezdová brzda	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Nedostatečná účinnost.		X	
1.2 Činnost a účinky systému provozního brzdění					
1.2.1 Činnost (E)	Zkouška na brzdovém stavu s postupným zvyšováním brzdné síly do maxima	a) Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech.		X	
		Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech.			X
		b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru. Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 50 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy v případě řízených náprav.		X	X
		c) Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování).		X	
		d) Nadměrná prodleva brzdného účinku na některém kole.		X	
		e) Nadměrné kolísání brzdné síly v průběhu každého úplného otočení kola.		X	
1.2.2 Brzdný účinek (E)	Zkouška na statickém brzdovém stavu při uvedené hmotnosti nebo, pokud to z technických důvodů není možné, jízdní zkouška s použitím decelerometru se záznamem ⁽¹⁾	Nedosahuje se alespoň následujících minimálních hodnot ⁽²⁾ : kategorie M ₁ , M ₂ a M ₃ : 50 % ⁽³⁾ kategorie N ₁ : 45 % kategorie N ₂ a N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ kategorie O ₃ a O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Dosaženo méně než 50 % výše uvedených hodnot.		X	X

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

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.4.2 Brzdny účinek (E)	Zkouška na statickém brzdovém stavu. Není-li to možné, pak jízdní zkouška s použitím decelerometru s ukazatelem hodnot nebo se záznamem	Pro všechny kategorie vozidel je poměrný brzdny účinek menší než 16 %, přičemž je vztažen k maximální přípustné hmotnosti, nebo u motorových vozidel menší než 12 %, vztaženo k maximální přípustné hmotnosti jízdní soupravy, podle toho, která z obou hodnot je větší. V průběhu zkoušky je dosaženo méně než 50 % výše uvedených hodnot poměrného brzdneho účinku ve vztahu ke hmotnosti vozidla.		X	X
1.5 Činnost systému odlehčovací brzdy	Vizuální kontrola a případně zkouška funkce	a) Účinek nelze odstupňovat (neuplatní se u systémů výfukových brzd).		X	
		b) Systém nefunguje.		X	
1.6 Protiblokovací systém (ABS)	Vizuální kontrola a kontrola výstražné signalizace nebo použití elektronického rozhraní vozidla	a) Vadná funkce výstražné signalizace.		X	
		b) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		c) Čidla rychlosti na kolech chybí nebo jsou poškozená.		X	
		d) Poškozené vedení.		X	
		e) Jiné části chybí nebo jsou poškozené.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
1.7 Elektronický brzdový systém (EBS)	Vizuální kontrola a kontrola výstražné signalizace nebo použití elektronického rozhraní vozidla	a) Vadná funkce výstražné signalizace.		X	
		b) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		c) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
		d) Konektor mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem je nekompatibilní nebo chybí.			X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
1.8	Brzdová kapalina	Vizuální kontrola Brzdová kapalina znečištěná nebo zakalená. Bezprostřední riziko závady.		X	X
2. ŘÍZENÍ					
2.1 Mechanický stav					
2.1.1	Stav převodky řízení	Vizuální kontrola činnosti převodky řízení při otáčení volantem	a) Hřídel segmentu řízení zkroucená nebo opotřebovaná ozubení. Narušená funkčnost.	X	X
			b) Nadměrné opotřebení hřídele segmentu řízení. Narušená funkčnost.	X	X
			c) Nadměrná pohyblivost hřídele segmentu řízení. Narušená funkčnost.	X	X
			d) Netěsní. Tvorba kapek.	X	X
2.1.2	Přípevnění skříně převodky řízení	Vizuální kontrola přípevnění skříně převodky k podvozku při otáčení volantem po směru a proti směru hodinových ručiček	a) Skříň převodky řízení není náležitě přípevněná. Přípevnění nebezpečně volná nebo je zřetelná pohyblivost vůči podvozku/karoserii.	X	X
			b) Montážní otvory na podvozku protáhlé. Přípevnění jsou závažně narušená.	X	X
			c) Chybějící nebo prasklé upevňovací šrouby. Přípevnění jsou závažně narušená.	X	X
			d) Prasklá skříň převodky řízení. Narušená stabilita nebo přípevnění skříně.	X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
2.1.3 Stav pákoví mechanismu řízení	Vizuální kontrola opotřebení, prasklin a spolehlivosti řídicích částí při otáčení volantem po směru a proti směru hodinových ručiček	a) Vzájemná pohyblivost součástí, kterou je třeba napravit. Nadměrná pohyblivost nebo vysoké riziko uvolnění.		X	X
		b) Nadměrné opotřebení spojů. Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		c) Praskliny na jakékoli části nebo deformace jakékoli části. Narušená funkčnost.		X	X
		d) Chybí zajišťovací zařízení (např. samojistné matice).		X	
		e) Vychýlení částí (např. řídicí tyč nebo spojovací tyč řízení).		X	
		f) Nebezpečné úpravy ³ . Narušená funkčnost.		X	X
		g) Prachovky jsou poškozené nebo jsou ve zhoršeném stavu. Prachovky chybí nebo jsou ve výrazně zhoršeném stavu.	X	X	
2.1.4 Funkce pákoví mechanismu řízení	Vizuální kontrola opotřebení, prasklin a spolehlivosti řídicích částí při otáčení volantem po směru a proti směru hodinových ručiček, přičemž kola vozidla jsou na zemi a motor v chodu (posilovač řízení)	a) Pohybující se pákoví mechanismu řízení drhne o pevnou část podvozku.		X	
		b) Doraz řízení nefunguje nebo chybí.		X	
2.1.5 Posilovač řízení	Kontroluje se těsnění systému řízení a hladina brzdové kapaliny v nádrži (je-li viditelná). Kola jsou na zemi, motor v chodu a kontroluje se funkce posilovače řízení.	a) Únik kapaliny.		X	
		b) Nedostatečné množství kapaliny (pod úrovní značky MIN). Namontována nesprávná nádržka.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedosta- tek	Závažný nedosta- tek	Nebezpečný nedostatek
		c) Mechanismus nefunguje. Narušené řízení.		X	X
		d) Mechanismus má praskliny nebo je nespolehlivý. Narušené řízení.		X	X
		e) Vychýlení nebo drhnutí částí. Narušené řízení.		X	X
		f) Nebezpečné úpravy ³ . Narušené řízení.		X	X
		g) Kabely/hadice jsou poškozené, nadměrně zkorodova- né. Narušené řízení.		X	X
2.2 Volant, sloupek řízení a řídítka					
2.2.1 Stav volantu	Kola jsou na zemi, volant se zatlačí a zatáhne rovnoběžně se sloupkem, volant se zatlačí různými směry kolmo ke sloupku. Vizualní kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů.	a) Pohyblivost volantu vůči sloupku naznačující uvolně- ní. Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		b) Zajišťovací mechanismus na hlavici volantu chybí (např. samojistná matice). Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		c) Praskliny nebo uvolnění hlavice volantu, ráfku či paprsků. Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		d) Nebezpečné úpravy ³ .		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
2.2.2 Sloupek řízení a tlumiče řízení	Volant se zatlačí a zatáhne rovnoběžně se sloupkem, volant se zatlačí různými směry kolmo ke sloupku. Vizualní kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů.	a) Nadměrná pohyblivost středu volantu směrem nahoru nebo dolů.		X	
		b) Nadměrná pohyblivost horní části sloupku radiálně od osy sloupku.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojů.		X	
		d) Vadné připevnění Velmi vysoké riziko uvolnění.		X	X
		e) Nebezpečné úpravy ³ .			X
2.3 Vůle v řízení	U vozidel s posilovačem řízení je motor v chodu, kola jsou rovně a volant se zlehka otočí co nejvíce po směru a proti směru hodinových ručiček, aniž by se pohnula kola. Vizualní kontrola obvodové vůle volantu.	Nadměrná vůle v řízení (například obvodová vůle na věnci volantu přesahující jednu pětinu průměru volantu) nebo v rozporu s požadavky ¹ . Negativní dopad na bezpečnost řízení.		X	X
2.4 Seřízení kol (X) ²	Vizualní kontrola	Zjevné vychýlení částí. Negativní dopad na jízdu v přímém směru; zhoršená schopnost udržet směr.	X	X	
2.5 Točnice řízené nápravy přípojného vozidla	Vizualní kontrola nebo použití speciálně uzpůsobeného detektoru vůle v řízení	a) Mírně poškozená část. Těžce poškozená nebo prasklá část.		X	X
		b) Nadměrná vůle. Negativní dopad na jízdu v přímém směru; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
		c) Vadné připevnění. Připevnění je závažně narušeno.		X	X

Položka		Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
				Menší nedostatky	Závažné nedostatky	Nebezpečný nedostatek
2.6	Elektronický posilovač řízení (EPS)	Vizuální kontrola a kontrola shody úhlu volantu a úhlu kol při zapnutí/vypnutí motoru nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Kontrolka vadné funkce EPS ukazuje poruchu systému.		X	
			b) Posilovač nefunguje.		X	
			c) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
3. VÝHLED						
3.1	Pole výhledu	Vizuální kontrola ze sedadla řidiče	Překážka ve výhledu řidiče, která významně narušuje jeho výhled dopředu či do stran (mimo dosah stíračů čelního skla). Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.	X	X	
3.2	Stav skla	Vizuální kontrola	a) Prasklé nebo zabarvené sklo nebo průhledná výplň (je-li povolena) (mimo dosah stíračů čelního skla). Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.	X	X	
			b) Sklo nebo průhledná výplň (včetně odrazné nebo zabarvené fólie), které nejsou v souladu se specifikacemi v požadavcích ¹ (mimo dosah stíračů čelního skla). Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.	X	X	
			c) Sklo nebo průhledná výplň v nepřijatelném stavu. Vážně narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
3.3	Zpětná zrcátka nebo zařízení	Vizuální kontrola			
		a) Zrcátko nebo zařízení chybí nebo není připevněno v souladu s požadavky ¹ (k dispozici jsou alespoň dvě zařízení pro výhled dozadu).	X		
		K dispozici jsou méně než dvě zařízení pro výhled dozadu.		X	
		b) Zrcátko nebo zařízení je lehce poškozené nebo uvolněné.	X		
		Zrcátko nebo zařízení nefunguje, je těžce poškozené, uvolněné nebo nespolehlivé.		X	
		c) Nutné pole výhledu není pokryto.		X	
3.4	Stírače čelního skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti			
		a) Stírače nefungují nebo chybí.		X	
		b) Vadná lišta stírače.	X		
		Lišta stírače chybí nebo je zjevně vadná.		X	
3.5	Ostřikovače čelního skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti			
		Ostřikovače nefungují správně (nedostatek kapaliny v ostřikovači, avšak čerpadlo funguje, nebo špatně nasměrovaná tryska).	X		
		Ostřikovače nefungují.		X	
3.6	Systém odmlžování (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti			
		Systém nefunguje nebo je zjevně vadný.	X		
4. SVÍTILNY, SVĚTLOMETY, ODRAZKY A ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ					
4.1 Světlomety					
4.1.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti			
		a) Světlo / zdroj světla je vadný nebo chybí (v případě vícenásobného světla / zdroje světla; v případě LED nefunguje méně než 1/3).	X		
		Jediné světlo / zdroj světla; v případě LED viditelnost závažně narušená.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		b) Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje mírné závady. Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje těžké závady.	X	X	
		c) Svítlna není spolehlivě připevněná.		X	
4.1.2 Seřízení	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Světlomet je výrazně nesprávně seřízen.		X	
		b) Zdroj světla je nesprávně namontován.			
4.1.3 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ (několik současně rozsvícených světlometů). Překročení maximální přípustné intenzity světla směrem dopředu.	X	X	
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
4.1.4 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítlna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo nastavení světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Částice na čočce nebo zdroji světla, kvůli kterým se zjevně snižuje intenzita světla nebo se mění barva vyzařovaného světla.		X	
		c) Zdroj světla a svítlna nejsou slučitelné.		X	
4.1.5 Korektory sklonu světlometů (jsou-li povinné)	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Zařízení nefunguje.		X	
		b) Ručně ovládané zařízení nelze ovládat ze sedadla řidiče.		X	
4.1.6 Zařízení pro čištění světlometů (je-li povinné)	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zařízení nefunguje.	X		
		V případě plynových výbojek.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.2 Přední a zadní obrysové svítlny, boční obrysové svítlny, doplňkové obrysové svítlny a denní svítlny					
4.2.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla.		X	
		b) Vadný optický systém.		X	
		c) Svítlna není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X		X
4.2.2 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Je možné zhasnout zadní obrysové svítlny a boční obrysové svítlny, jsou-li rozsvíceny světlomety.		X	X
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
4.2.3 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítlna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ . Červené světlo směrem dopředu nebo bílé světlo směrem dozadu; značně snížená jasnost světla.	X		X
		b) Částice na čočce nebo zdroji světla, kvůli kterým se snižuje jasnost světla nebo se mění barva vyzařovaného světla. Červené světlo směrem dopředu nebo bílé světlo směrem dozadu; značně snížená jasnost světla.	X		X
4.3 Brzdové svítlny					
4.3.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla (v případě vícenásobného zdroje světla, v případě LED nefunguje méně než 1/3). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než 2/3. Všechny zdroje světla nefungují.	X		X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažné nedostatky	Nebezpečný nedostatek
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	
		c) Svítidla není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.3.2 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Zpomalená funkce. Vůbec nefunguje.	X	X	X
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
4.3.3 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Svítidla, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo nastavení světla nejsou v souladu s požadavky ¹ . Bílé světlo směrem dozadu; značně snížená jasnost světla.	X	X	
4.4 Směrové a výstražné svítidly					
4.4.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla (v případě vícenásobného zdroje světla, v případě LED nefunguje méně než 1/3). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než 2/3.	X	X	
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	
		c) Svítidla není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.4.2 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Vůbec nefunguje.	X	X	
4.4.3 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Svítilna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
4.4.4 Frekvence přerušování světla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Rychlost přerušování není v souladu s požadavky ¹ (frekvence vykazuje výchyly přesahující 25 %).	X		
4.5 Přední mlhové světlomety a zadní mlhové svítilny					
4.5.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla (v případě vícenásobného zdroje světla, v případě LED nefunguje méně než 1/3). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než 2/3.	X	X	
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	
		c) Svítilna není spolehlivě připevněná. Velmi závažné riziko odpadnutí nebo oslnění protijedoucích vozidel.	X	X	
4.5.2 Seřízení (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Přední mlhovka není vodorovně seřizená, je-li osvětlení v rozhraní (rozhraní je příliš nízké). Rozhraní je výše než u světlometů.	X	X	
4.5.3 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Nefunguje.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažné nedostatky	Nebezpečný nedostatek
4.5.4 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítilna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v souladu s požadavky ¹ .	X		
4.6 Zpětné světlomety					
4.6.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadný zdroj světla	X		
		b) Vadný optický systém.	X		
		c) Svítilna není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.6.2 Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítilna, barva vyzařovaného světla, poloha, jasnost nebo zaměření světla nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v souladu s požadavky ¹ .		X	
4.6.3 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ .	X		
		Zpětný světlomet je možné rozsvítit, přestože není zařazen zpětný chod.		X	
4.7 Svítilna zadní registrační značky					
4.7.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítilna vyzařuje přímé nebo bílé světlo směrem dozadu.	X		
		b) Vadný zdroj světla (v případě vícenásobného zdroje světla). Vadný zdroj světla (v případě jediného zdroje světla).	X	X	
		c) Svítilna není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.7.2	Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Systém nefunguje v souladu s požadavky ¹ .	X	
4.8 Odrazky, nápadné značení (odrazné) a zadní označovací desky					
4.8.1	Stav	Vizuální kontrola	a) Vadné nebo poškozené odrazné vybavení. Negativně ovlivněna schopnost odrážení světla.	X	
			b) Odrazka není spolehlivě připevněna. Vysoké riziko odpadnutí.	X	
4.8.2	Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola	Zařízení, barva odráženého světla nebo poloha nejsou v souladu s požadavky ¹ . Odrazky chybí, nebo vpředu jsou namontovány červené odrazky nebo vzadu jsou namontovány bílé odrazky.	X	X
4.9 Povinné kontrolky zařízení pro osvětlení					
4.9.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Nefunkční. Nefunkční v případě hlavních světlometů nebo zadní mlhové světlomety.	X	X
4.9.2	Splnění požadavků ¹	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Není v souladu s požadavky ¹ .	X	
4.10	Elektrické spojení tažného vozidla s přívěsem nebo návěsem	Vizuální kontrola: případně zkouška neporušenosti elektrického spojení	a) Pevné části nejsou spolehlivě připevněny. Uvolněná zásuvka.	X	X
			b) Izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu. Může dojít ke zkratu.	X	X
			c) Elektrická spojení přívěsu nebo tažného vozidla nefungují správně. Brzdová světla přípojného vozidla jsou zcela nefunkční.	X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.11 Elektrická vedení	Vizuální kontrola, případně včetně motorového prostoru	a) Vedení je nespolehlivé nebo je nesprávně připevněno. Uvolněná připevnění, kontakt s ostrými hranami, konektory, u nichž hrozí rozpojení. Vedení se mohou dotknout horkých dílů, rotujících dílů nebo země, rozpojené konektory (části důležité pro brzdění, řízení).	X	X	X
		b) Mírně zhoršený stav vedení. Značně zhoršený stav vedení. Extrémně zhoršený stav vedení (části důležité pro brzdění, řízení).	X	X	X
		c) Izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu. Může dojít ke zkratu. Významné riziko požáru, vzniku jisker.	X	X	X
4.12 Nepovinné svítilny a odrazky (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Svítilna/odrazka není v souladu s požadavky ¹ . Vyzářování/odrážení červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.	X	X	
		b) Funkce svítilny není v souladu s požadavky ¹ . Několik zároveň rozsvícených světlometů překračuje přípustnou jasnost světla; vyzářování červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.	X	X	
		c) Svítilna/odrazka není spolehlivě připevněná. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	

Položka		Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
				Menší nedosta-tek	Závažný nedosta-tek	Nebezpečný nedostatek
4.13	Akumulátor	Vizuální kontrola	a) Nespolehlivý. Není řádně připevněn; může dojít ke zkratu.	X		
			b) Netěsní. Únik nebezpečných látek.	X		
			c) Vadný spínač (je-li požadován).		X	
			d) Vadné pojistky (jsou-li požadovány).		X	
			e) Nesprávná ventilace (je-li požadována).		X	
5. NÁPRAVY, KOLA, PNEUMATIKY A ZAVĚŠENÍ NÁPRAV						
5.1 Nápravy						
5.1.1	Nápravy (+ E)	Vizuální kontrola za použití detektorů vůle v řízení, jsou-li k dispozici	a) Prasklá nebo deformovaná náprava.			X
			b) Nespolehlivé připevnění k vozidlu. Zhoršená stabilita, narušená funkčnost: značný pohyb ve vztahu k pevným součástem.		X	X
			c) Nebezpečné úpravy ³ . Zhoršená stabilita, narušená funkčnost, nedostatečný odstup od jiných částí vozidla nebo od země.		X	X
5.1.2	Čepy náprav (+ E)	Vizuální kontrola za použití detektorů vůle v řízení, jsou-li k dispozici. Na každé kolo se vyvine síla ve svislém nebo bočním směru a sleduje se míra pohyblivosti nápravnice vůči čepu nápravy.	a) Čep nápravy s prasklinami.			X
			b) Nadměrné opotřebení rejdového čepu nebo pouzder. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
			c) Nadměrná pohyblivost nápravnice vůči čepu nápravy. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X

Položka		Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
				Menší nedosta- tek	Závažný nedosta- tek	Nebezpečný nedostatek
			d) Čep nápravy na nápravě uvolněný. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
5.1.3	Ložiska kol (+ E)	Vizuální kontrola. Pohybuje se kolem nebo se vyvíjí síla na každé kolo z boku a sleduje se míra pohyblivosti kola směrem nahoru vůči čepu nápravy.	a) Nadměrná vůle v ložisku kola. Zhoršená schopnost udržet směr; nebezpečí zničení.		X	X
			b) Ložisko kola obtížně pohyblivé, zadřené. Nebezpečí přehřátí; nebezpečí zničení.		X	X
5.2 Kola a pneumatiky						
5.2.1	Náboje kol	Vizuální kontrola	a) Jakákoli matice nebo šroub k upevnění kola chybí nebo jsou uvolněné. Chybí upevnění nebo je tak uvolněné, že vážně ohrožuje bezpečnost silničního provozu.		X	X
			b) Opotřebený nebo poškozený náboj kola. Náboj kola je opotřebený nebo poškozený tak, že je ohroženo bezpečné připevnění kol.		X	X
5.2.2	Kola	Vizuální kontrola obou stran každého kola, vozidlo je umístěno nad montážní jámou nebo na zvedáku	a) Jakákoli prasklina nebo vada sváření.			X
			b) Upevňovací kroužky pneumatiky nejsou náležitě připevněné. Vysoké riziko upadnutí.		X	X
			c) Velmi deformované nebo opotřebené kolo. Ohroženo bezpečné připevnění k náboji kola; ohroženo bezpečné připevnění pneumatiky.		X	X
			d) Velikost konstrukce, slučitelnost nebo typ kola není v souladu s požadavky ¹ a má vliv na bezpečnost silničního provozu.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
5.2.3 Pneumatiky	Vizuální kontrola celé pneumatiky, přičemž se s vozidlem přejede dopředu a dozadu	a) Velikost pneumatiky, únosnost, značka schválení nebo kategorie rychlosti není v souladu s požadavky ¹ a má vliv na bezpečnost silničního provozu. Nedostatečná únosnost nebo kategorie rychlosti pro skutečné použití, pneumatika se dotýká jiných pevných částí vozidla, takže je ohrožena bezpečnost jízdy.		X	X
		b) Pneumatiky na téže nápravě nebo na dvojmontáž jsou různé velikosti.		X	
		c) Pneumatiky na téže nápravě jsou různé konstrukce (radiální/diagonální).		X	
		d) Jakékoli závažné poškození nebo proříznutí pneumatiky. Nosná kostra pneumatiky je viditelná nebo poškozená.		X	X
		e) Opotřebení vzorku běhounu pneumatiky zřetelně dosahuje úrovně indikátoru opotřebení. Hloubka vzorku pneumatiky není v souladu s požadavky ¹ .		X	X
		f) Pneumatika dře o jiné části vozidla (ohebná zařízení proti rozstříku). Pneumatika dře o jiné funkční části vozidla (není ohrožena bezpečnost jízdy).	X	X	
		g) Pneumatiky s obnoveným drážkováním nejsou v souladu s požadavky ¹ . Narušená nosná kostra pneumatiky.		X	X
5.3	Systém zavěšení náprav				
5.3.1 Pružiny a stabilizátor (+ E)	Vizuální kontrola za použití detektorů vůle v řízení, jsou-li k dispozici	a) Nespolehlivé připevnění pružin k podvozku nebo nápravě. V uložení jsou nadměrné vůle, upevnění dílů je nespolehlivé.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		b) Poškozená nebo prasklá část pružiny. Hlavní pružina (list) nebo další listy velmi vážně narušené.		X	X
		c) Pružina chybí. Hlavní pružina (list) nebo další listy velmi vážně narušené.		X	X
		d) Nebezpečné úpravy ³ . Nedostatečná funkční vůle od jiných částí vozidla; nefunkční pružinový systém.		X	X
5.3.2 Tlumiče pérování	Vizuální kontrola	a) Nespolehlivé připevnění tlumičů k podvozku nebo nápravě. Uvolněný tlumič.	X		
		b) Poškozený tlumič se známkami výrazného úniku média nebo nesprávné funkce.		X	
		c) Tlumič chybí.		X	
5.3.3 Roury, hnací hřídele, ramena nápravy, příčná trojúhelníková ramena a ramena zavěšení kola (+ E)	Vizuální kontrola za použití detektorů vůle v řízení, jsou-li k dispozici	a) Nespolehlivé připevnění části k podvozku nebo nápravě. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
		b) Poškozená nebo nadměrně zkorodovaná část. Část má narušenou stabilitu nebo je popraskaná.		X	X
		c) Nebezpečné úpravy ³ . Nedostatečná funkční vůle od jiných částí vozidla; systém nefunguje.		X	X

Položka		Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
				Menší nedosta-tek	Závažný nedosta-tek	Nebezpečný nedostatek
5.3.4	Závěsné klouby (E)	Vizuální kontrola za použití detektorů vůle v řízení, jsou-li k dispozici	a) Nadměrné opotřebení rejdového čepu a/nebo pouzder nebo závěsných kloubů. Vysoké riziko uvolnění; zhoršená schopnost udržet směr.		X	X
			b) Prachovky jsou ve výrazně zhoršeném stavu. Prachovky chybí nebo jsou popraskané.	X	X	
5.3.5	Pneumatické odpružení	Vizuální kontrola	a) Systém je nefunkční.			X
			b) Jakákoli část poškozená, změněná nebo ve zhoršeném stavu tak, že to může mít nežádoucí vliv na fungování systému. Fungování systému vážně narušeno.		X	X
			c) Slyšitelný únik média ze systému.		X	
			d) Nebezpečné úpravy.		X	
6. PODVOZEK A ČÁSTI PŘIPEVNĚNÉ K PODVOZKU						
6.1 Podvozek nebo rám a části k nim připojené						
6.1.1	Celkový stav	Vizuální kontrola	a) Nalomení nebo deformace podélníku nebo příčného konstrukčního prvku. Závažné zlomení nebo deformace podélníku nebo příčného konstrukčního prvku.		X	X
			b) Nespolehlivé výztuhy nebo upevňovací prvky. Většina upevnění uvolněná; nedostatečná pevnost částí.		X	X
			c) Nadměrná koroze, která má vliv na pevnost mechanismu. Nedostatečná pevnost částí.		X	X

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

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

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

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

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

Položka		Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
				Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
6.2.8	Stupátka, přidržovací madla	Vizuální kontrola	a) Nespolehlivé stupátko nebo přidržovací madla. Nedostatečná stabilita.	X		
			b) Stupátko nebo přidržovací madlo ve stavu, který by mohl při použití způsobit zranění.		X	
6.2.9	Jiná vnitřní a vnější výbava a zařízení	Vizuální kontrola	a) Vadné připevnění jiné výbavy nebo zařízení.		X	
			b) Jiná výbava nebo zařízení nejsou v souladu s požadavky ¹ . Jsou namontovány díly, které by mohly způsobit zranění; negativní dopad na bezpečné fungování.	X		
			c) Netěsné hydraulické zařízení. Rozsáhlý únik nebezpečných látek.	X		
6.2.10	Blatníky, zařízení proti rozstříku	Vizuální kontrola	a) Chybí, jsou uvolněné nebo velmi zkorodované. Mohou způsobit zranění; vysoké riziko odpadnutí.	X		
			b) Nedostatečná vzdálenost od pneumatiky/kola (zařízení proti rozstříku). Nedostatečná vzdálenost od pneumatiky/kola (blatníky).	X		
			c) Nejsou v souladu s požadavky ¹ . Nedostatečné pokrytí běhounu pneumatiky.	X		
7. JINÉ VYBAVENÍ						
7.1 Bezpečnostní pásy/přezky a zádržné systémy						
7.1.1	Bezpečnost montáže bezpečnostních pásů/přezek	Vizuální kontrola	a) Bod ukotvení je ve velmi zhoršeném stavu. Narušená stabilita.		X	
			b) Uvolněné ukotvení.		X	X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
7.1.2 Stav bezpečnostních pásů/přezek	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Povinný bezpečnostní pás chybí nebo není připevněn.		X	
		b) Bezpečnostní pás je poškozen. Jakékoli zjevné poškození (např. naříznutí) nebo příznak nadměrného přetížení (např. po nárazu vozidla).	X	X	
		c) Bezpečnostní pás není v souladu s požadavky ¹ .		X	
		d) Přezka bezpečnostního pásu je poškozená nebo nefunguje správně.		X	
		e) Přitahovač (navíjecí mechanismus) bezpečnostního pásu je poškozený nebo nefunguje správně.		X	
7.1.3 Omezovač zátěže bezpečnostních pásů	Vizuální kontrola, příp. použití elektronického rozhraní	a) Omezovač zátěže zjevně chybí nebo není pro dané vozidlo vhodný.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
7.1.4 Předpínače bezpečnostních pásů	Vizuální kontrola, příp. použití elektronického rozhraní	a) Předpínač zjevně chybí nebo není pro dané vozidlo vhodný.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
7.1.5 Airbagy	Vizuální kontrola, příp. použití elektronického rozhraní	a) Airbagy zjevně chybí nebo nejsou pro dané vozidlo vhodné.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
		c) Airbag zjevně nefunguje.		X	
7.1.6 Doplnující zádržné systémy	Vizuální kontrola kontrolky vadné funkce, příp. použití elektronického rozhraní	a) Kontrolka vadné funkce doplňujícího zádržného systému ukazuje jakékoli selhání systému.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
7.2	Hasicí přístroj (X) ²	a) Chybí.		X	
		b) Není v souladu s požadavky ¹ .	X		
		Je-li požadován (např. vozidla taxislužby, autobusy, autokary atd.).		X	
7.3	Zámky a zařízení proti neoprávněnému použití	a) Zařízení k zamezení řízení vozidla nefunguje.	X		
		b) Vadné. Samovolné zamykání či blokování.		X	X
7.4	Výstražný trojúhelník (je-li požadován) (X) ²	a) Chybí nebo není úplný.	X		
		b) Není v souladu s požadavky ¹ .	X		
7.5	Lékárnička (je-li požadována) (X) ²	Chybí, není úplná nebo není v souladu s požadavky ¹ .	X		
7.6	Zakládací klíny ke kolu (jsou-li požadovány) (X) ²	Chybí nebo nejsou v dobrém stavu, nedostatečná stabilita nebo rozměr.		X	
7.7	Zvukové výstražné zařízení	a) Nefunguje správně. Nefunguje vůbec.	X		
		b) Nespolehlivé ovládání.	X	X	
		c) Není v souladu s požadavky ¹ . Vydávaný zvuk lze zaměnit s oficiálními sirénami.	X		X

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
7.8 Rychloměr	Vizuální kontrola nebo zkouška činnosti při jízdě zkoušce pomocí elektronického zařízení	a) Není osazen v souladu s požadavky ¹ . Chybí (je-li požadován).	X	X	
		b) Nefunguje správně. Nefunguje vůbec.	X	X	
		c) Není dostatečně osvětlen nebo jej nelze dostatečně osvětlit. Není vůbec osvětlen.	X	X	
7.9 Záznamové zařízení (je-li osazeno/požadováno)	Vizuální kontrola	a) Není osazeno v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Nefunguje.		X	
		c) Vadné nebo chybějící plomby.		X	
		d) Montážní štítek chybí, je nečitelný nebo má propadlou platnost.		X	
		e) Zjevné zásahy nebo manipulace.		X	
		f) Velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace.		X	
7.10 Omezovač rychlosti (je-li požadován) (E)	Vizuální kontrola a zkouška činnosti, je-li toto vybavení použito	a) Není osazen v souladu s požadavky ¹ .		X	
		b) Zjevně nefunguje.		X	
		c) Nesprávně nastavená rychlost (je-li kontrolováno).		X	
		d) Vadné nebo chybějící plomby.		X	
		e) Štítek chybí nebo je nečitelný.		X	
		f) Velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace.		X	

Položka		Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
				Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
7.11	Počítadlo ujetých kilometrů, je-li instalováno (X) ²	Vizuální kontrola, příp. použití elektronického rozhraní	a) Zjevně manipulováno (podvod) s cílem snížit nebo zkreslit záznam o ujeté vzdálenosti.		X	
			b) Zjevně nefunguje.		X	
7.12	Systém elektronické kontroly stability (ESC), je-li osazen/požadován (X) ²	Vizuální kontrola, příp. použití elektronického rozhraní	a) Čidla rychlosti na kolech chybí nebo jsou poškozená.		X	
			b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
			c) Poškozené elektrické vedení.		X	
			d) Jiné části chybí nebo jsou poškozené.		X	
			e) Spínač je poškozen nebo nefunguje správně.		X	
			f) Kontrolka vadné funkce systému elektronické kontroly stability ukazuje jakékoli selhání systému.		X	
8. OBTĚŽOVÁNÍ OKOLÍ						
8.1 Hluk						
8.1.1	Systém omezení hluku (E)	Subjektivní hodnocení (pokud kontrolor neusoudí, že je hlučnost podprůměrná, může se uplatnit měření hluku stojícího vozidla s použitím zvukoměru)	a) Úroveň hluku přesahuje úroveň povolenou požadavky ¹ .		X	
			b) Některá část systému omezení hluku je uvolněná, poškozená, nesprávně namontovaná, chybí nebo je zjevně změněná tak, že to může mít nežádoucí vliv na úroveň hluku. Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X
8.2 Emise z výfuku						
8.2.1 Emise zážehového motoru						
8.2.1.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené.		X	
			b) Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.1.2 Plynné emise (E)	— U vozidel do emisních tříd Euro 5 a Euro V ⁽⁷⁾: Měření s použitím analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky ¹ nebo údajem ze zařízení OBD. Základní metodou měření emisí výfukových plynů zůstává zkouška koncovky výfuku. Členské státy mohou na základě hodnocení rovnocennosti a s přihlédnutím k příslušným právním předpisům o schvalování typu vozidel povolit používání zařízení OBD v souladu s doporučeními výrobce a dalšími požadavky. — U vozidel od emisních tříd Euro 6 a Euro VI ⁽⁸⁾: Měření pomocí analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky ¹ nebo údajem ze zařízení OBD v souladu s doporučením výrobce a s dalšími požadavky ¹. Měření se nepoužije na dvoutaktní motory. Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami.	c) Kontrolka vadné funkce nevykazuje správnou sekven- ci.		X	
		a) Emise překračují určené hodnoty udané výrobcem		X	
		b) nebo, nejsou-li tyto údaje k dispozici, je překročena povolená hodnota emisí CO		X	
		i) u vozidel, která nemají technicky pokročilý systém k omezení emisí, — 4,5 %, nebo — 3,5 % podle data první registrace nebo použití uvede- ného v požadavcích ¹ ,			
		ii) u vozidel s technicky pokročilým systémem k omezení emisí, — při volnoběžných otáčkách motoru: 0,5 %, — při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,3 %, nebo — při volnoběžných otáčkách motoru: 0,3 % ⁽⁷⁾ , — při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,2 % podle data první registrace nebo použití uvede- ného v požadavcích ¹ .			
		c) Lambda je mimo rozpětí $1 \pm 0,03$ nebo neodpovídá specifikaci výrobce.		X	
		d) Údaje z OBD poukazují na zjevně nesprávnou funkci.		X	
		e) Měření dálkově ovládaným zařízením ukazuje výrazný nesoulad s požadavky.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.2 Emise vznětového motoru					
8.2.2.1 Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí nebo je zjevně poškozené.		X	
		b) Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí.		X	
		c) Kontrolka vadné funkce nevykazuje správnou sekven- ci.		X	
		d) Nedostatečné množství činidla, je-li relevantní.		X	
8.2.2.2 Opacita	— U vozidel do emisních tříd Euro 5 a Euro V (7): Měření opacity výfukových plynů při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou převodovky v neutrálu a s rozpojenou spojkou nebo údaje ze zařízení OBD. Základní metodou měření emisí výfukových plynů zůstává zkouška koncovky výfuku. Členské státy mohou na základě hodnocení rovnocennosti povolit používání zařízení OBD v souladu s doporučeními výrobce a dalšími požadavky. — U vozidel od emisních tříd Euro 6 a Euro VI (9): Měření opacity výfukových plynů při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou převodovky v neutrálu a s rozpojenou spojkou nebo údaje ze zařízení OBD v souladu s doporučením výrobce a dalšími požadavky ¹ .	a) Platí pro vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích ¹ , opacita přesahuje úroveň uvedenou na štítku výrobce.		X	
Tento požadavek se nevztahuje na vozidla registrovaná nebo uvedená do provozu před 1. lednem 1980.					

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	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.	b) Pokud tato informace není k dispozici nebo požadavky ¹ nepřipouštějí použití referenčních hodnot, — u motorů s atmosférickým sáním: $2,5 \text{ m}^{-1}$, — u přepínaných motorů: $3,0 \text{ m}^{-1}$, nebo u vozidel specifikovaných v požadavcích ¹ nebo registrovaných poprvé nebo uvedených poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích ¹, $1,5 \text{ m}^{-1}$ ⁽¹⁰⁾, nebo $0,7 \text{ m}^{-1}$ ⁽¹¹⁾		X	
	2. Požadavky na stabilizaci: i) Motor musí mít plnou provozní teplotu, například teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měřky hladiny oleje musí být nejméně $80 \text{ }^{\circ}\text{C}$, 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.			X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	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 sešlápání pedálu akcelérátoru do jeho uvolnění nechá uplynout dostatečná doba. U vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 by měla tato doba být nejméně dvě sekundy. 4. Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr z nejméně tří posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchyľují od střední hodnoty změřených hodnot, nebo se zjistí jiným způsobem statistického výpočtu, při kterém se uvažuje rozptyl měřených hodnot. Členské státy mohou omezit počet zkušebních cyklů.	c) Měření dálkově ovládaným zařízením ukazuje výrazný nesoulad s požadavky.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	5. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení mohou členské státy hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy hodnotit jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech. Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami.				
8.4. Ostatní položky týkající se životního prostředí					
8.4.1 Únik kapalin		Jakýkoli nadměrný únik kapalin, kromě vody, který by mohl poškodit životní prostředí nebo představovat bezpečnostní riziko pro ostatní účastníky silničního provozu. Neustálá tvorba kapek, které představují velmi závažné nebezpečí.		X	X
9. DOPLŇKOVÉ KONTROLY U VOZIDEL KATEGORIE M ₂ A M ₃ SLOUŽÍCÍCH K DOPRAVĚ OSOB					
9.1 Dveře					
9.1.1 Vchodové a východové dveře	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce.		X	
		b) Zhoršený stav. Mohou způsobit zranění.	X	X	
		c) Vadné nouzové ovládání.		X	
		d) Vadné dálkové ovládání dveří nebo vadná výstražná zařízení.		X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedosta- tek	Závažný nedosta- tek	Nebezpečný nedostatek
9.1.2 Nouzové východy	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce.		X	
		b) Označení nouzových východů je nečitelné. Označení nouzových východů chybí.	X	X	
		c) Chybí kladívko k rozbití skla.	X		
		d) Zablokovaný přístup.		X	
9.2 Systém odmlžování a odmrazo- vání (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Nefunguje správně. Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla.	X	X	
		b) Emise jedovatých či výfukových plynů se dostávají do prostoru pro řidiče nebo přepravu cestujících. Ohrožení zdraví osob ve vozidle.		X	X
		c) Vadné odmrazování (je-li povinné).		X	
9.3 Systém větrání a vytápění (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce. Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X	X	
		b) Emise jedovatých či výfukových plynů se dostávají do prostoru pro řidiče nebo přepravu cestujících. Ohrožení zdraví osob ve vozidle.		X	X
9.4 Sedadla					
9.4.1 Sedadla cestujících (příp. včetně sedadel pro doprovázející pracovníky a zádržných systémů pro děti)	Vizuální kontrola	Sklápěcí sedadla (jsou-li povolena) nefungují automaticky. Blokují nouzový východ.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.4.2 Sedadlo řidiče (další požadavky)	Vizuální kontrola	a) Vadné speciální vybavení jako antireflexní ochrana. Pole výhledu je narušeno.	X	X	
		b) Ochrana řidiče je nespolehlivá. Může způsobit zranění.	X	X	
9.5 Vnitřní osvětlení a navigační zařízení (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zařízení je vadné. Nefunguje vůbec.	X	X	
9.6 Uličky, plochy pro stojící cestující	Vizuální kontrola	a) Nespolehlivá podlaha. Narušená stabilita.		X	X
		b) Vadná zábradlí nebo madla. Nespolehlivá nebo nepoužitelná.	X	X	
9.7 Schody a stupátka	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Zhoršený stav. Poškozený stav. Narušená stabilita.	X	X	X
		b) Zasouvací schody nefungují správně.		X	
9.8 Systém komunikace s cestujícími (X) ²	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Vadný systém. Nefunguje vůbec.	X	X	
9.9 Upozornění (X) ²	Vizuální kontrola	a) Upozornění chybí, jsou chybná nebo nečitelná. Nepravdivé informace.	X	X	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.10 Požadavky týkající se dopravy dětí (X) ²					
9.10.1 Dveře	Vizuální kontrola	Ochrana dveří není v souladu s požadavky ¹ týkajícími se tohoto druhu dopravy.		X	
9.10.2 Signalizační a speciální vybavení	Vizuální kontrola	Signalizační a speciální vybavení chybí.	X		
9.11 Požadavky týkající se dopravy osob se sníženou pohyblivostí (X) ²					
9.11.1 Dveře, rampy a zdviže	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X		
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; mohou způsobit zranění.	X		
		c) Vadné ovládání. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X		
		d) Vadné výstražné zařízení. Nefungují vůbec.	X		
9.11.2 Systém upevnění vozíků pro invalidy	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Vadná funkce. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X		
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; může způsobit zranění.	X		
		c) Vadné ovládání. Negativní dopad na bezpečné fungování.	X		

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatky	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.11.3 Signalizační a speciální vybavení	Vizuální kontrola	Signalizační a speciální vybavení chybí.		X	

- (¹) Procentuální vyjádření účinnosti brzd se vypočítá jako podíl celkové brzdné síly při použití brzdy a hmotnosti vozidla nebo, v případě návěsu, součtu hmotností na nápravu, přičemž tato hodnota se následně vynásobí číslem 100.
- (²) Kategorie vozidel, které nespádají do oblasti působnosti této směrnice, jsou uvedeny jako vodítko.
- (³) 48 % pro vozidla nevybavená systémem ABS nebo vozidla typu schváleného před 1. říjnem 1991.
- (⁴) 45 % pro vozidla registrovaná po roce 1988 nebo ode dne stanoveného v požadavcích, podle toho, co nastane později.
- (⁵) 43 % pro návěsy a přívěsy registrované po roce 1988 nebo ode dne stanoveného v požadavcích, podle toho, co nastane později.
- (⁶) 2,2 m/s² pro vozidla kategorie N₁, N₂ a N₃.
- (⁷) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu se směrnicí 70/220/EHS, nařízením (ES) č. 715/2007 přílohou I tabulky I (Euro 5), směrnicí 88/77/EHS a směrnicí 2005/55/ES.
- (⁸) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 přílohou I tabulkou 2 (Euro 6) a nařízením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu se směrnicí 70/220/EHS, nařízením (ES) č. 715/2007 přílohou I tabulkou I (Euro 5), směrnicí 88/77/EHS a směrnicí 2005/55/ES.
- (¹⁰) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s mezními hodnotami v řádce B bodu 5.3.1.4 přílohou I směrnice 70/220/EHS, v řádce B1, B2 nebo C bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS, nebo která byla poprvé registrována nebo uvedena do provozu po 1. červenci 2008.
- (¹¹) Vozidla, jejichž typ byl schválen v souladu s mezními hodnotami podle nařízení (ES) č. 715/2007 přílohy I tabulky 2 (Euro 6) a nařízení (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

POZNÁMKY:

- ¹ „Požadavky“ jsou stanoveny schválením typu k datu schválení, první registrace nebo prvním uvedení do provozu a také povinnostmi dodatečného vybavení nebo vnitrostátními právními předpisy země registrace. Tyto důvody nesplnění požadavků se použijí pouze tehdy, pokud bylo zkontrolováno jejich splnění.
- ² Pomocí „(X)“ se označují položky, které se týkají stavu vozidla a jeho vhodnosti k používání v silniční dopravě, avšak při technické prohlídce se nepovažují za zásadní.
- ³ Nebezpečnou úpravou se rozumí úprava, která má nepříznivý vliv na bezpečnost vozidla v silničním provozu nebo negativní vliv na životní prostředí.
- E Pro kontrolu této položky je nezbytné zkušební vybavení.

PŘÍLOHA III

I. Zásady zabezpečení nákladu

1. Náklad odolá následujícím silám způsobeným zrychlením či zpomalením vozidla:

- ve směru jízdy: 0,8krát hmotnost nákladu,
- kolmo na směr jízdy: 0,5krát hmotnost nákladu,
- proti směru jízdy: 0,5krát hmotnost nákladu,
- a obecně náklonu nebo převrácení.

2. Rozložení nákladu zohledňuje maximální povolené zatížení náprav a také nezbytné minimální zatížení náprav v mezích maximální povolené hmotnosti vozidla, a to v souladu s právními předpisy upravujícími hmotnost a rozměry vozidel.

3. Jsou-li pro zabezpečení nákladu použity určité konstrukční části vozidla, například přední čelo, bočnice, zadní čelo, klanice nebo úchyty pro připevnění nákladu, zohlední se při zabezpečování nákladu příslušné požadavky na pevnost těchto částí.

4. Pro zabezpečení nákladu lze použít jednu či několik následujících metod nebo jejich kombinaci:

- zajištění zámkem,
- zablokování (lokální/celkové),
- přímé připevnění,
- připevnění k podlaze shora přes náklad.

5. Příslušné normy:

Norma	Předmět
— EN 12195-1	výpočet sil pro připevnění
— EN 12640	úchyty pro připevnění
— EN 12642	pevnost konstrukce karoserie vozu
— EN 12195-2	připevnění sítěmi vyrobenými z umělých vláken
— EN 12195-3	upevňovací řetězy
— EN 12195-4	upevňovací lana z ocelových drátů
— ISO 1161, ISO 1496	kontejner ISO
— EN 283	výměnné nástavby
— EN 12641	nepromokavé plachty
— EUMOS 40511	tyče a klanice
— EUMOS 40509	přepravní balení

II. Kontrola zabezpečení nákladu

1. Klasifikace nedostatků

Nedostatky se zařadí do některé z těchto skupin:

- Menší nedostatek: Menší nedostatek vyvstává v případě, že náklad byl řádně zabezpečen, avšak mohlo by být vhodné poučení o bezpečnosti.
- Závažné nedostatky: Závažný nedostatek vyvstává v případě, kdy náklad není dostatečně zabezpečen a může dojít k výraznému posunutí nebo převrácení nákladu nebo jeho částí.
- Nebezpečné nedostatky: Nebezpečný nedostatek vyvstává v případě, že je bezpečnost silničního provozu přímo ohrožena v důsledku rizika ztráty nákladu nebo jeho částí nebo v důsledku nebezpečí přímo souvisejícího s nákladem nebo kdy je bezprostředně ohrožena bezpečnost osob.

Vyskytuje-li se současně více různých nedostatků, je přeprava klasifikována v kategorii nejzávažnějšího nedostatku. Pokud se v případě výskytu více různých nedostatků předpokládá, že se tyto nedostatky mohou vzájemným působením ještě zhoršit, zařadí se přeprava do skupiny nedostatků o jeden stupeň závažnějších.

2. Metody kontroly

Metoda kontroly spočívá ve vizuální kontrole řádného použití vhodných opatření v rozsahu nezbytném pro zabezpečení nákladu, příp. v měření sil napětí, ve výpočtu účinnosti zabezpečení a ve vhodných případech v kontrole osvědčení.

3. Posouzení nedostatků

V tabulce 1 jsou uvedena pravidla, která mohou být použita při kontrole zabezpečení nákladu za účelem zjištění, zda jsou podmínky přepravy přijatelné.

Zařazení nedostatků do kategorií probíhá případ od případu na základě klasifikace popsané v bodě 1 tohoto oddílu.

Hodnoty uvedené v tabulce 1 jsou orientační povahy a při určování kategorie nedostatku by je měl kontrolor dle vlastního uvážení považovat za vodítko s přihlédnutím ke konkrétním okolnostem, zejména v závislosti na povaze nákladu.

V případě přepravy, na kterou se vztahuje směrnice Rady 95/50/ES ⁽¹⁾, mohou platit specifitější požadavky.

Tabulka 1

Položka	Nedostatky	Posouzení nedostatků		
		Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
A	Přepravní balení neumožňuje řádné zabezpečení nákladu.	Dle uvážení kontrolora		
B	Jedna či více částí nákladu není řádně umístěna.	Dle uvážení kontrolora		
C	Vozidlo není vhodné pro naložený náklad (jiný nedostatek než nedostatky uvedené pod bodem 10).	Dle uvážení kontrolora		
D	Jasně nedostatky týkající se nástavby vozidla (jiný nedostatek než nedostatky uvedené pod bodem 10).	Dle uvážení kontrolora		
10	Vhodnost vozidla			

⁽¹⁾ Směrnice Rady 95/50/ES ze dne 6. října 1995 o jednotných postupech kontroly při silniční přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 249, 17.10.1995, s. 35).

Položka	Nedostatky	Posouzení nedostatků		
		Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
10.1	Přední stěna (je-li použita pro zabezpečení nákladu)			
10.1.1	Zeslabení částí korozí či deformacemi		x	
	Prasklá část ohrožující neporušenost nákladního prostoru			x
10.1.2	Nedostatečná pevnost (osvědčení či označení, je-li relevantní)		x	
	Nedostatečná výška vzhledem k převáženému nákladu			x
10.2.	Boční stěny (jsou-li použity pro zabezpečení nákladu)			
10.2.1	Zeslabení částí korozí, deformacemi, nevyhovující stav závěsů nebo pojistek		x	
	Prasklá část; závěsy nebo pojistky chybí nebo nefungují			x
10.2.2	Nedostatečná pevnost výztuh (osvědčení či označení, je-li relevantní)		x	
	Nedostatečná výška vzhledem k převáženému nákladu			x
10.2.3	Desky bočních stěn, nevyhovující stav		x	
	Prasklá část			x
10.3	Zadní stěna (je-li použita pro zabezpečení nákladu)			
10.3.1	Zeslabení částí korozí, deformacemi, nevyhovující stav závěsů nebo pojistek		x	
	Prasklá část; závěsy nebo pojistky chybí nebo nefungují			x
10.3.2	Nedostatečná pevnost (osvědčení či označení, je-li relevantní)		x	
	Nedostatečná výška vzhledem k převáženému nákladu			x
10.4	Klanice (jsou-li použity pro zabezpečení nákladu)			
10.4.1	Zeslabení částí korozí, deformacemi nebo nedostatečné připevnění k vozidlu		x	
	Prasklá část; připevnění k vozidlu nestabilní			x
10.4.2	Nedostatečná pevnost nebo konstrukce		x	
	Nedostatečná výška vzhledem k převáženému nákladu			x
10.5	Místa pro upevnění nákladu (jsou-li použita pro zabezpečení nákladu)			
10.5.1	Nevyhovující stav nebo konstrukce		x	
	Nedostatečná odolnost vůči požadovaným zádržným silám			x

Položka	Nedostatky	Posouzení nedostatků		
		Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
10.5.2	Nedostatečný počet Počet není dostatečný pro zajištění odolnosti vůči požadovaným zádržným silám		x	x
10.6	Požadované zvláštní vybavení (je-li použito pro zabezpečení nákladu)			
10.6.1	Nevyhovující stav, poškození Prasklá část; nedostatečná odolnost vůči zádržným silám		x	x
10.6.2	Nevhodné pro přepravovaný náklad Chybí		x	x
10.7	Podlaha (je-li použita pro zabezpečení nákladu)			
10.7.1	Nevyhovující stav, poškození Prasklá část; neschopnost unést náklad		x	x
10.7.2	Nedostatečná nosnost Neschopnost unést náklad		x	x
20	Způsoby upevnění nákladu			
20.1	Zajištění zámkem, zablokování a přímé připoutání			
20.1.1	Přímé připevnění nákladu (zablokování)			
20.1.1.1	Vzdálenost směrem dopředu k přední stěně, je-li tato stěna použita k zajištění nákladu, je příliš velká Více než 15 cm a nebezpečí proražení stěny		x	x
20.1.1.2	Příčná vzdálenost směrem k boční stěně, je-li tato stěna použita k zajištění nákladu, je příliš velká Více než 15 cm a nebezpečí proražení stěny		x	x
20.1.1.3	Vzdálenost směrem dozadu k zadní stěně, je-li tato stěna použita k zajištění nákladu, je příliš velká Více než 15 cm a nebezpečí proražení stěny		x	x
20.1.2	Zabezpečovací zařízení, jako např. upevňovací kolejnice, blokové nosníky, pomocné řezivo a klíny vpředu, na stranách a vzadu			
20.1.2.1	Nevhodné připevnění k vozidlu Nedostatečné připevnění Nedostatečná odolnost vůči zádržným silám, volné uchycení	x	x	x

Položka	Nedostatky	Posouzení nedostatků		
		Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
20.1.2.2	Nevhodné zajištění Nedostatečné zajištění Zcela neúčinné	x	x	x
20.1.2.3	Částečně nevhodné zabezpečovací vybavení Zcela nevhodné zabezpečovací vybavení		x	x
20.1.2.4	Zvolený způsob zabezpečení nákladu není zcela vhodný Zvolený způsob je zcela nevhodný		x	x
20.1.3	Přímé zabezpečení sítěmi a plachtami			
20.1.3.1	Stav sítí a plachet (štítek chybí/je poškozený, ale jinak je předmět v dobrém stavu) Zařízení pro upevnění nákladu jsou poškozená Zařízení pro upevnění nákladu jsou ve velmi špatném stavu, pro další použití již nejsou vhodná	x	x	x
20.1.3.2	Nedostatečná pevnost sítí a plachet Odolnost je na úrovni nižší než 2/3 požadovaných zádržných sil		x	x
20.1.3.3	Nedostatečné upevnění sítí a plachet Odolnost upevnění je na úrovni nižší než 2/3 požadovaných zádržných sil		x	x
20.1.3.4	Sítě a plachty částečně nevhodné k zabezpečení nákladu Zcela nevhodné		x	x
20.1.4	Oddělení částí nákladu a vycpávky prázdných prostor			
20.1.4.1	Nevhodnost oddělovacích a vycpávacích prvků Příliš velké mezery či prázdné prostory mezi jednotlivými částmi nákladu		x	x
20.1.5	Přímé upevnění (horizontální, příčné, diagonální, smyčkové a pružinové upevňovací prvky)			
20.1.5.1	Není dosaženo požadované pevnosti upevnění Méně než 2/3 požadované pevnosti		x	x
20.2	Zajištění třecím zámkem			
20.2.1	Dosažení požadované pevnosti upevnění			

Položka	Nedostatky	Posouzení nedostatků		
		Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
20.2.1.1	Není dosaženo požadované pevnosti upevnění Méně než 2/3 požadované pevnosti		x	x
20.3	Použitá zařízení pro upevnění nákladu			
20.3.1	Nevhodnost zařízení pro upevnění nákladu Zcela nevhodné zařízení		x	x
20.3.2	Označení (např. praporek / značka konce) chybí nebo je poškozené, ale jinak je zařízení v dobrém stavu Označení (např. praporek / značka konce) chybí nebo je poškozené, avšak zařízení vykazuje značně zhoršený stav	x	x	
20.3.3	Zařízení pro upevnění nákladu jsou poškozená Zařízení pro upevnění nákladu jsou ve velmi špatném stavu, pro další použití již nejsou vhodná		x	x
20.3.4	Navijáky upevňovacího lana, nesprávné použití Vadné navijáky upevňovacího lana		x	x
20.3.5	Nesprávné použití zařízení pro upevnění nákladu (např. chybějící ochrana hran) Nefunkční použití zařízení pro upevnění nákladu (např. uzly)		x	x
20.3.6	Nevhodné upevnění zařízení pro upevnění nákladu Méně než 2/3 požadované pevnosti		x	x
20.4	Pomocné vybavení (např. protiskluzové rohože, ochrany hran, dorazové hrany)			
20.4.1	Použití nevhodného vybavení Použití nesprávného nebo vadného vybavení Použité vybavení je zcela nevhodné	x	x	x
20.5	Přeprava sypkého, lehkého a volně loženého materiálu			
20.5.1	Ztráta sypkého materiálu odvátím z vozidla za jízdy na silnici může na účastníky silničního provozu působit rušivě Představuje nebezpečí pro účastníky silničního provozu		x	x
20.5.2	Sypký materiál není adekvátně zabezpečen Ztráta nákladu představuje nebezpečí pro účastníky silničního provozu		x	x

Položka	Nedostatky	Posouzení nedostatků		
		Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebez- pečný nedostatek
20.5.3	Lehký materiál není přikrytý Ztráta nákladu představuje nebezpečí pro účastníky silničního provozu		x	x
20.6	Přeprava dřevěné kulatiny			
20.6.1	Přpravovaný materiál (klády) je částečně uvolněný			x
20.6.2	Není dosaženo požadované pevnosti upevnění Méně než 2/3 požadované pevnosti		x	x
30	Zcela nezabezpečený náklad			x

PŘÍLOHA IV

(přední strana)

VZOR PROTOKOLU O PODROBNĚJŠÍ SILNIČNÍ TECHNICKÉ KONTROLE VČETNĚ KONTROLNÍHO SEZNAMU

1. Místo silniční technické kontroly
2. Datum
3. Čas
4. Označení státu registrace vozidla a registrační číslo
5. Identifikace vozidla / identifikační číslo vozidla (VIN)
6. Kategorie vozidla
 - a) $N_2^{(a)}$ (od 3,5 do 12 t) ☐
 - b) $N_3^{(a)}$ (nad 12 t) ☐
 - c) $O_3^{(a)}$ (od 3,5 do 10 t) ☐
 - d) $O_4^{(a)}$ (nad 10 t) ☐
 - e) $M_2^{(a)}$ (> 9 sedadel^(b) do 5 t) ☐
 - f) $M_3^{(a)}$ (> 9 sedadel^(b) nad 5 t) ☐
 - g) T5 ☐
 - h) Jiná kategorie vozidel:
(prosím upřesněte) ☐
7. Stav počítadla ujetých kilometrů v době kontroly
8. Dopravce
 - a) Jméno / název a adresa
 -
 - b) Číslo licence Společenství ^(c) (nařízení (ES) č. 1072/2009 a č. 1073/2009)
9. Jméno řidiče

10. Kontrolní seznam

		zkontrolováno ^(d)	nevyhovělo ^(e)
(0)	identifikace ^(f)	☐	☐
(1)	brzdové zařízení ^(f)	☐	☐
(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. záznamového zařízení a omezovače rychlosti ^(f)	☐	☐
(8)	obtěžování okolí vč. emisí a unikání paliva nebo oleje ^(f)	☐	☐
(9)	doplňkové kontroly u vozidel kategorie M ₂ a M ₃ ^(f)	☐	☐
(10)	zabezpečení nákladu ^(f)	☐	☐

11. Výsledky kontroly:

Vyhovělo	☐
Nevyhovělo	☐
Zákaz nebo omezení používání vozidla, které má nebezpečné nedostatky	☐

12. Různé/poznámky:

13. Orgán/úředník nebo kontrolor provádějící kontrolu

Podpis:

Kontrolní orgán/úředník nebo kontrolor	Řidič
.....	

Poznámky:

- a) Kategorie vozidla v souladu s článkem 2 směrnice 2014/47/EU.
- 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 z položek této skupiny uvedených v přílohách II nebo III směrnice 2014/47/EU „přičemž byly zjištěny pouze menší nebo žádné nedostatky“.
- e) Nevhovující položky se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky jsou uvedeny na zadní straně.
- f) Metody kontroly a posouzení nedostatků v souladu s přílohami II nebo III směrnice 2014/47/EU.

(zadní strana)

0.	IDENTIFIKACE VOZIDLA	1.1.17	Zátěžový regulátor	2.2	Volant, sloupek řízení a řídítka	4.4.2	Spínače
0.1	Registrační značky	1.1.18	Páky brzdových klíčů a signalizace	2.2.1	Stav volantu	4.4.3	Splnění požadavků
0.2	Identifikační číslo vozidla/ číslo podvozku/výrobní číslo vozidla	1.1.19	Systém odlehčovací brzdy (je-li na vozidle nebo je-li požadován)	2.2.2	Sloupek řízení a tlumiče řízení	4.4.4	Frekvence přerušování světla
1.	BRZDOVÉ ZAŘÍZENÍ	1.1.20	Automatická činnost brzd přípojného vozidla	2.3	Vůle v řízení	4.5	Přední mlhové světlomety a zadní mlhové svítlny
1.1	Mechanický stav a funkce	1.1.21	Celý brzdový systém	2.4	Seřízení kol	4.5.1	Stav a funkce
1.1.1	Čep pedálu provozní brzdy	1.1.22	Zkušební připojení	2.5	Otočný stůl řízení nápravy přípojného vozidla	4.5.2	Seřízení
1.1.2	Stav brzdového pedálu a zdvih ovládacího zařízení brzd	1.1.23	Nájezdová brzda	2.6	Elektronický posilovač řízení (EPS)	4.5.3	Spínače
1.1.3	Vývěva nebo kompresor a zásobníky	1.2	Činnost a účinky systému provozního brzdění	3.	VÝHLED	4.5.4	Splnění požadavků
1.1.4	Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	1.2.1	Činnost	3.1	Pole výhledu	4.6	Zpětné světlomety
1.1.5	Ručně ovládaný brzdič	1.2.2	Brzdny účinek	3.2	Stav skla	4.6.1	Stav a funkce
1.1.6	Ovladač parkovací brzdy, ovládací páka, západka parkovací brzdy, elektronická parkovací brzda	1.3	Činnost a brzdné účinky nouzového brzdění	3.3	Zpětná zrcátka	4.6.2	Splnění požadavků
1.1.7	Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku)	1.3.1	Činnost	3.4	Stírače čelního skla	4.6.3	Spínače
1.1.8	Spojkové hlavice pro brzdění přípojných vozidel (elektrické a pneumatické)	1.3.2	Brzdné účinky	3.5	Ostřikovače čelního skla	4.7	Svítilna zadní registrační značky
1.1.9	Zásobník energie, vzduchojem	1.4	Činnost a brzdné účinky parkovací brzdy	3.6	Systém odmlžování	4.7.1	Stav a funkce
1.1.10	Posilovací zařízení, hlavní válec (hydraulické systémy)	1.4.1	Činnost	4.	SVÍTLILNY, SVĚTLOMETY, ODRAZKY A ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ	4.7.2	Splnění požadavků
1.1.11	Brzdová potrubí	1.4.2	Brzdné účinky	4.1	Světlomety	4.8	Odrázky, nápadné značení a zadní označovací tabulky
1.1.12	Brzdové hadice	1.5	Činnost systému odlehčovací brzdy	4.1.1	Stav a funkce	4.8.1	Stav
1.1.13	Brzdová obložení a destičky	1.6	Protiblokovací brzdový systém	4.1.2	Seřízení	4.8.2	Splnění požadavků
1.1.14	Brzdové bubny, brzdové kotouče	1.7	Elektronický brzdový systém (EBS)	4.1.3	Spínače	4.9	Povinné kontrolky zařízení pro osvětlení
1.1.15	Brzdová lana, táhla, pákové	1.8	Brzdová kapalina	4.1.4	Splnění požadavků	4.9.1	Stav a funkce
1.1.16	Brzdové válce (včetně pružinových válců a hydraulických válečků)	2.	ŘÍZENÍ	4.1.5	Korektory sklonu světlometů	4.9.2	Splnění požadavků
		2.1	Mechanický stav	4.1.6	Zařízení pro čištění světlometů	4.10	Elektrické spojení tažného vozidla s přívěsem nebo návěsem
		2.1.1	Stav převodovky řízení	4.2	Přední a zadní obrysové svítlny, boční obrysové svítlny, doplňkové obrysové svítlny a denní svítlny	4.11	Elektrická vedení
		2.1.2	Připevnění skříně převodovky řízení	4.2.1	Stav a funkce	4.12	Nepovinné svítlny a odrazky
		2.1.3	Stav pákové mechanismu řízení	4.2.2	Spínače	4.13	Baterie
		2.1.4	Funkce pákové mechanismu řízení	4.2.3	Splnění požadavků		
		2.1.5	Posilovač řízení	4.3	Brzdové svítlny		
				4.3.1	Stav a funkce		
				4.3.2	Spínače		
				4.3.3	Splnění požadavků		
				4.4	Směrové a výstražné svítlny		
				4.4.1	Stav a funkce		

5.	NÁPRAVY, KOLA, PNEUMATIKY A ZAVĚŠENÍ NÁPRAV	6.1.7	Převody	7.5	Lékárnička	9.1	Dveře
5.1	Nápravy	6.1.8	Montážní součásti motoru	7.6	Zakládací klíny ke kolu	9.1.1	Vchodové a východové dveře
5.1.1	Nápravy	6.1.9	Výkon motoru	7.7	Zvukové výstražné zařízení	9.1.2	Nouzové východy
5.1.2	Čepy náprav	6.2	Kabina a karoserie	7.8	Rychloměr	9.2	Systémy odmržování a odmrazování
5.1.3	Ložiska kol	6.2.1	Stav	7.9	Záznamové zařízení (tachograf)	9.3	Systémy větrání a vytápění
5.2	Kola a pneumatiky	6.2.2	Uchycení	7.10	Omezovač rychlosti	9.4	Sedadla
5.2.1	Hlavy kol	6.2.3	Dveře a pojistky dveří	7.11	Počítadlo ujetých kilometrů	9.4.1	Sedadla cestujících
5.2.2	Kola	6.2.4	Podlaha	7.12	Systém elektronické kontroly stability (ESC)	9.4.2	Sedadlo řidiče
5.2.3	Pneumatiky	6.2.5	Sedadlo řidiče	8.	OBTĚŽOVÁNÍ OKOLÍ	9.5	Vnitřní osvětlení a navigační zařízení
5.3	Systém zavěšení náprav	6.2.6	Ostatní sedadla	8.1	Systém omezení hluku	9.6	Uličky, plochy pro stojící cestující
5.3.1	Pružiny a stabilizátor	6.2.7	Prvky řízení	8.2	Emise z výfuku	9.7	Schody a stupátka
5.3.2	Tlumiče pérování	6.2.8	Stupátka	8.2.1	Emise zážehového motoru	9.8	Systém komunikace s cestujícími
5.3.3	Roury hnací hřídele, ramena nápravy, příčná trojúhelníková ramena a ramena zavěšení kola	6.2.9	Jiná vnitřní a vnější výbava a zařízení	8.2.1.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	9.9	Upozornění
5.3.4	Závěsné klouby	6.2.10	Blatníky, zařízení proti rozstříku	8.2.1.2	Plynné emise	9.10	Požadavky týkající se dopravy dětí
5.3.5	Pneumatické odpružení	7.	JINÉ VYBAVENÍ	8.2.2	Emise vznětového motoru	9.10.1	Dveře
6.	PODVOZEK A ČÁSTI PŘÍPEVNĚNÉ K PODVOZKU	7.1	Bezpečnostní pásy / přezky a zádržné systémy	8.2.2.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	9.10.2	Signalizační a speciální vybavení
6.1	Podvozek nebo rám a části k nim připojené	7.1.1	Bezpečnost montáže bezpečnostních pásů / přezek	8.2.2.2	Opacita	9.11	Požadavky týkající se dopravy osob se sníženou pohyblivostí
6.1.1	Celkový stav	7.1.2	Stav bezpečnostních pásů / přezek	8.4	Ostatní položky týkající se životního prostředí	9.11.1	Dveře, rampy a zdviže
6.1.2	Výfukové potrubí a tlumiče	7.1.3	Omezovač zátěže bezpečnostních pásů	8.4.1	Únik kapalin	9.11.2	Systém upevnění vozíků pro invalidy
6.1.3	Palivová nádrž a potrubí (včetně palivové nádrže a potrubí pro vytápění)	7.1.4	Předpínače bezpečnostních pásů	9.	DOPLŇKOVÉ KONTROLY U VOZIDEL KATEGORIE M₂ A M₃ SLOUŽÍCÍCH K DOPRAVĚ OSOB	9.11.3	Signalizační a speciální vybavení
6.1.4	Nárazníky, boční ochrana a zařízení ochrany proti podjetí zezadu	7.1.5	Airbagy				
6.1.5	Nosič rezervního kola	7.1.6	Doplňující zádržné systémy				
6.1.6	Mechanické spojovací zařízení a tažné zařízení	7.2	Hací přístroj				
		7.3	Zámky a zařízení proti neoprávněnému použití				
		7.4	Výstražný trojúhelník				

PŘÍLOHA V

STANDARDNÍ FORMULÁŘ PRO PODÁVÁNÍ ZPRÁV KOMISI

Standardní formulář musí být vypracován v počítačově zpracovatelném formátu a zaslán elektronicky pomocí standardního kancelářského softwaru.

Každý členský stát vypracuje:

- jednu souhrnnou tabulku, a
- za každou zemi, v níž jsou registrována vozidla, která podstoupila podrobnější kontrolu, samostatnou podrobnou tabulku s informacemi o zkontrolovaných a zjištěných nedostatcích u každé kategorie vozidel.

L 127/212

Úřední věstník Evropské unie

29.4.2014

Sledované období

$$\text{rok } [X]$$

do roku $[X + 1]$

[illegible]

Kategorie vozidla:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Jiné kategorie celkem		Celkem	
Země registrace	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel (!)	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel
Arménie																		
Ázerbájdžán																		
Bělorusko																		
Bosna a Hercegovina																		
Gruzie																		
Kazachstán																		
Lichtenštejnsko																		
Monako																		
Černá Hora																		
Norsko																		
Moldavská republika																		
Ruská federace																		
San Marino																		
Srbsko																		
Švýcarsko																		
Tádžikistán																		
Turecko																		

Kategorie vozidla:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Jiné kategorie celkem		Celkem	
Země registrace	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel ⁽¹⁾	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel
Turkmenistán																		
Ukrajina																		
Uzbekistán																		
Bývalá jugoslávská republika Makedonie																		
Jiné třetí země (prosím upřesněte)																		

⁽¹⁾ Nevhovující vozidla se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky podle přílohy IV.

Výsledky podrobnějších kontrol

Členský stát podávající zprávu: např. Belgie

Název členského státu podávajícího zprávu

Země registrace: např. Bulharsko

OBDOBÍ: od 01/rok [x] do 12/rok [x + 1]

Název země, v němž je vozidlo registrováno

Kategorie vozidla:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Jiné kategorie celkem		Celkem	
	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel ⁽¹⁾	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel

Zkontrolováno

	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo
(0) identifikace																		
(1) brzdové zařízení																		
(2) řízení																		
(3) výhled																		
(4) osvětlovací zařízení a elektrický systém																		
(5) nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav																		

[illegible]

Kategorie vozidla:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Jiné kategorie celkem		Celkem	
	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel ⁽¹⁾	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel
	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Celkový počet případů, kdy vozidlo nevyhovělo požadavkům																		

⁽¹⁾ Nevhovující vozidla se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky podle přílohy IV.