

Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

► **B**

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2000/30/ES

zo 6. júna 2000

o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločensve

(Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <u>M1</u>	Smernica Komisie 2003/26/ES z 3. apríla 2003	L 90	37	8.4.2003
► <u>M2</u>	Smernica Komisie 2010/47/EÚ z 5. júla 2010	L 173	33	8.7.2010



**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
2000/30/ES**

zo 6. júna 2000

**o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov
prevádzkovaných v spoločenstve**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä článok 71 ods. 1 písm. c) a d),

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom, uvedeným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

Keďže:

- (1) Vzrastajúca premávka konfrontuje všetky členské štáty s problémami bezpečnosti a životného prostredia, ktoré majú podobnú povahu i závažnosť.
- (2) Je v záujme bezpečnosti cestnej premávky, ochrany životného prostredia a rovnosti hospodárskej súťaže, aby sa úžitkové automobily používali, len ak sú udržiavané na vysokom stupni technickej spôsobilosti pre premávku na pozemných komunikáciách.
- (3) V súlade so smernicou 96/96/EC z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ⁽⁴⁾, podliehajú úžitkové automobily každoročnej kontrole príslušného orgánu.

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 190, 18.6.1998, str. 10, a Ú. v. ES C 116E, 26.4.2000, str. 7.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 407, 28.12.1998, str. 112.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 9. februára 1999, (Ú. v. ES C 150, 28.5.1999, str. 27), spoločná pozícia Rady z 2. decembra 1999 a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 14. marca 2000 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku). Rozhodnutie Rady z 13. apríla 2000.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 46, 17.2.1997, str. 1. Smernica zmenená a doplnená smernicou Komisie 1999/52/ES (Ú. v. ES L 142, 5.6.1999, str. 26).

▼B

- (4) článok 4 smernice 94/12/ES ⁽¹⁾ umožňuje mnohostranný prístup k hľadiskám posudzovania nákladov a účinnosti opatrení, ktorých cieľom je znížiť znečisťovanie zapríčinené cestnou dopravou; keďže európsky program „Auto-oil I“ taký prístup prevzal a objektívne posúdil všetky najefektívnejšie opatrenia v oblastiach technológie motorových vozidiel, kvality pohonných látok, monitorovania a údržby ako aj netechnické opatrenia s cieľom znížiť emisie cestnej dopravy.
- (5) Sledujúc uvedený prístup, Európsky parlament spolu s Radou prijali smernicu 98/70/ES ⁽²⁾ na zlepšenie kvality pohonných látok a smernicou 98/69/ES ⁽³⁾ stanovili pre súkromné osobné a ľahké úžitkové automobily, resp. smernicou 1999/96/ES ⁽⁴⁾ pre ťažké nákladné motorové vozidlá, prísnejšie emisné normy.
- (6) Táto smernica je súčasťou toho istého prístupu, avšak z hľadiska ochrany životného prostredia sa zdá v tomto štádiu efektívnejšie nesprísňovať normy na kontroly technického stavu vozidiel stanovené smernicou 96/96/ES, ale postarať sa o technické kontroly na cestách, aby sa zabezpečilo uplatňovanie tejto smernice počas celého roka.
- (7) Nariadené každoročné kontroly technického stavu vozidiel sa nepovažujú za naozaj dostatočnú záruku, aby úžitkové automobily boli v spôsobilom stave počas celého roka.
- (8) Efektívne presadzovanie cielenou doplnkovou kontrolou na pozemných komunikáciách je dôležité a z hľadiska nákladov efektívne opatrenie na kontrolu úrovne údržby úžitkových automobilov na pozemných komunikáciách.
- (9) Cestné technické kontroly by sa mali uskutočňovať bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča, alebo štátu, v ktorej bol úžitkový automobil zaevidovaný alebo uvedený do prevádzky.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 94/12/ES z 23 marca 1994 týkajúca sa opatrení, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami motorových vozidiel, ktorá mení a dopĺňa smernicu 70/220/EHS (Ú. v. ES L 100, 19.4.1994, str. 42).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/70/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa kvality benzínu a motorovej nafty a smernica Rady 93/12/EHS, ktorá ju mení a dopĺňa (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, str. 58).

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/69/ES z 13. októbra 1998 týkajúca sa opatrení, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami motorových vozidiel, ktorá mení a dopĺňa smernicu 70/220/EHS (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, str. 1).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/96/ES z 13. decembra 1999 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, ktoré sa týkajú opatrení prijímaných proti emisiam plyných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetrových motorov používaných v motorových vozidlách a emisiam plyných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov motorových vozidiel, v ktorých sa ako palivo používa zemný plyn alebo skvapalnený naftový plyn a smernica Rady 88/77/EHS (Ú. v. ES L 44, 16.2.2000, str. 1), ktorá ju mení a dopĺňa.

▼B

- (10) Spôsob výberu kontroly by mal byť založený na cieľnom prístupe s vynaložením maximálneho úsilia na zistenie vozidiel, ktoré sú s najväčšou pravdepodobnosťou slabo udržiavané, a tým by mal zlepšovať operačnú účinnosť orgánov a minimalizovať náklady a zdržanie vodičov i dopravcov.
- (11) V prípade vážnych nedostatkov na kontrolovaných motorových vozidlách musí jestvovať možnosť požadovať od príslušných orgánov členského štátu, v ktorom je motorové vozidlo zaevidované alebo v ktorom bolo uvedené do premávky, aby vykonali vhodné opatrenia a informovali požadujúci členský štát o všetkých vykonaných následných opatreniach.
- (12) Opatrenia potrebné na vykonanie tejto smernice budú prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktoré stanovuje postupy, akými sa vykonávajú oprávnenia prislúchajúce Komisii ⁽¹⁾.
- (13) Podľa princípov subsidiarity a proporcionality ustanovených v článku 5 zmluvy, členské štáty nemôžu dosiahnuť ciele navrhovanej činnosti, menovite vytvoriť režim cestných kontrol úžitkových automobilov, a preto ich, vzhľadom na rozsah činnosti, môže efektívnejšie dosiahnuť spoločenstvo; táto smernica nepresahuje rozsah potrebný na takýto účel,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

1. V záujme zvýšenia bezpečnosti premávky a zlepšenia životného prostredia je účelom tejto smernice zabezpečiť, aby úžitkové automobily, ktoré premávajú na území členských štátov spoločenstva, lepšie spĺňali technické podmienky stanovené smernicou 96/96/ES.
2. Táto smernica stanovuje niektoré podmienky pre cestné technické kontroly spôsobilosti úžitkových automobilov na území spoločenstva.
3. Bez ohľadu na právne predpisy spoločenstva však táto smernica nemá vplyv na právo členských štátov vykonávať kontroly, na ktoré sa táto smernica nevzťahuje alebo kontrolovať cestnú dopravu z iných hľadísk, najmä týkajúcich sa úžitkových automobilov. Na druhej strane nič nebráni členskému štátu, aby v súvislosti s kontrolami, ktoré nespádajú do rámca tejto smernice, kontroloval body uvedené v prílohe I na inom mieste než je verejná pozemná komunikácia.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999. str. 23.



Článok 2

Na účely tejto smernice:

- a) „úžitkovým automobilom“ sú motorové vozidlá a prívesy, definované v kategóriách 1, 2 a 3 v prílohe I k smernici 96/96/ES;
- b) „cestná technická kontrola“ je vopred neoznámená, a preto neočakávaná kontrola technickej povahy, ktorú na verejnej pozemnej komunikácii uskutočňujú orgány, alebo ktorá sa uskutočňuje pod ich dohľadom, na úžitkovom automobile premávajúcom na území členského štátu;
- c) „kontrola technického stavu vozidla“ je kontrola technického stavu vozidla podľa prílohy II k smernici 96/96/ES.

Článok 3

1. Každý členský štát zavedie cestné technické kontroly tak, aby dosiahol ciele stanovené v článku 1, týkajúce sa úžitkových automobilov podľa tejto smernice, majúc na zreteli vnútroštátne právne predpisy, ktoré možno na také vozidlá uplatniť podľa smernice 96/96/ES.
2. Každá cestná technická kontrola sa vykonáva bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom je úžitkový automobil evidovaný alebo uvedený do prevádzky, majúc na zreteli potrebu minimalizovať náklady a zdržanie, ktoré tým vzniknú vodičovi a dopravcovi.

Článok 4

1. Cestná technická kontrola zahŕňa jedno, dve alebo všetky z nasledujúcich hľadísk:
 - a) pohľadové posúdenie stavu údržby na stojacom úžitkovom automobile;
 - b) kontrolu správy o poslednej vykonanej cestnej technickej kontrole podľa článku 5 alebo dokumentácie, osvedčujúcej technickú spôsobilosť motorového vozidla pre cestnú premávku, a v prípade, že motorové vozidlo je v evidencii alebo bolo uvedené do prevádzky v členskom štáte najmä kontrolu osvedčenia o tom, že úžitkový automobil bol podrobený zákonnej kontrole technického stavu vozidla podľa smernice 96/96/ES;
 - c) kontrolu závad týkajúcich sa jedného, viac než jedného alebo všetkých kontrolovaných bodov podľa prílohy I, bod 10.
2. Kontrola brzdových systémov a výfukových emisií sa vykoná podľa pravidiel stanovených v prílohe II.
3. Pred vykonaním kontroly podľa bodov uvedených v prílohe I, bod 10, inšpektor vezme do úvahy posledné osvedčenie o technickej spôsobilosti a správu o vykonanej cestnej technickej kontrole, ktoré vodič môže predložiť.

▼B

Inšpektor môže vziať do úvahy aj každé iné vhodné bezpečnostné osvedčenie, vydané oprávneným orgánom, ktoré vodič prípadne predloží.

Ak tieto osvedčenia alebo správa potvrdzujú, že kontrola niektorého z bodov uvedených v prílohe I, bod 10, bola vykonaná v priebehu posledných troch mesiacov, taký bod sa znovu nekontroluje, okrem odôvodnených prípadov, najmä, ak ide o zjavnú poruchu alebo závalu.

Článok 5

1. Správu o cestnej technickej kontrole týkajúcu sa kontroly podľa článku 4 ods. 1 písm. c) vyhotoví orgán alebo inšpektor, ktorý kontrolu vykonal. Vzor správy je uvedený v prílohe I, ktorej bod 10 obsahuje kontrolný zoznam. Orgán alebo inšpektor musí označiť príslušné okienka. Správa sa musí vydať vodičovi úžitkového automobilu.

2. Ak orgán alebo inšpektor uváži, že nedostatky v údržbe úžitkového automobilu môžu predstavovať také riziko pre bezpečnosť, že najmä, ak ide o brzdy, je odôvodnené ďalšie skúšanie, možno úžitkový automobil podrobiť podrobnejšej skúške v najbližšom testovacom streisku, ktoré členský štát ustanovil podľa článku 2 smernice 96/96/ES.

Ak sa počas cestnej kontroly podľa článku 4 ods. 1 alebo počas podrobnejšej skúšky podľa prvého pododseku tohto odseku ukáže, že úžitkový automobil predstavuje vážne riziko pre svoju posádku alebo iných účastníkov cestnej premávky, možno používanie takého motorového vozidla zakázať do času až budú zistené nebezpečné nedostatky odstránené.

Článok 6

Každý druhý rok, pred 31. marcom, členské štáty oznámia Komisii údaje nazhromaždené za uplynulé dva roky o počtoch kontrolovaných úžitkových automobilov, roztriedené podľa kategórií v súlade s prílohou I, bod 6 a krajín, v ktorých sú evidované, a kontrolované body a závady zistené na základe prílohy I, bod 10.

Prvé údaje sa predkladajú za dvojročné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2003.

Komisia postúpi tieto informácie Európskemu parlamentu.

Článok 7

1. Členské štáty si budú vzájomne pomáhať pri uplatňovaní tejto smernice. Vzájomne si budú oznamovať najmä podrobnosti o orgáne (och) zodpovednom(ých) za výkon kontroly a mená styčných osôb.

▼B

2. Vážne nedostatky na úžitkovom automobile, ktoré patrí osobe, ktorá nemá bydlisko v danom členskom štáte, najmä tie, ktorých dôsledkom je zákaz používania motorového vozidla, sa prostredníctvom vzorovej správy v prílohe I oznamujú príslušným orgánom toho členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované alebo v ktorom bolo uvedené do prevádzky bez toho, aby bolo dotknuté trestné stíhanie podľa platných právnych predpisov členského štátu, v ktorom bol nedostatok zaznamenaný.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 5, príslušné orgány členského štátu, v ktorom sa zistil vážny nedostatok na úžitkovom vozidle patriacom osobe, ktorá nemá bydlisko v tomto členskom štáte, môžu žiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované alebo v ktorom bolo uvedené do prevádzky, aby proti vinníkovi vykonali vhodné opatrenia, napríklad predvedenie vozidla na ďalšiu kontrolu technického stavu vozidla.

Príslušné orgány, ktoré takú požiadavku dostali, oznámia všetky opatrenia vykonané proti vinníkovi príslušným orgánom členského štátu, v ktorom boli nedostatky na úžitkovom vozidle zistené.

Článok 8

Všetky zmeny a doplnky potrebné na úpravu prílohy I alebo technické normy určené na technické zdokonalenie v prílohe II budú prijaté postupom ustanoveným v článku 9 ods. 2

Také zmeny a doplnky však nesmú mať za následok rozšírenie rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 9

1. Komisii pomáha Výbor pre prispôsobovanie technickému pokroku ustanovený podľa článku 8 smernice 96/96/ES, ďalej len „výbor“.

2. Pri odkazoch na tento odsek platia články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES v súlade s ustanoveniami jeho článku 8.

Lehota stanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/EC bude trojmesačná.

3. Výbor prijme svoj vlastný rokovací poriadok.

Článok 10

Členské štáty vypracujú predpisy o sankciách vodičovi alebo dopravcovi za nedodržanie technických požiadaviek kontrolovaných na základe tejto smernice.

Vykonajú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili vymáhanie týchto sankcií. Takto upravené pokuty budú účinné, primerané a odrádzajúce.

▼B*Článok 11*

Do roka od obdržania údajov členských štátov podľa článku 6 Komisia predloží Rade správu o uplatňovaní tejto smernice spolu s prehľadom dosiahnutých výsledkov.

Prvá správa bude za dvojročné obdobie, ktoré sa začne 1. januára 2003.

Článok 12

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 6. júna 2002. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

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

Článok 13

Táto smernica nadobudne účinnosť dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

Článok 14

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼ M2

PRÍLOHA I

(predná strana)

VZOR SPRÁVY Z CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLY OBSAHUJÚCEJ KONTROLNÝ ZOZNAM

1. Miesto kontroly
2. Dátum
3. Čas
4. Značka štátnej príslušnosti a evidenčné číslo vozidla
5. Identifikačné číslo vozidla/VIN
6. Kategória vozidla

a) <input type="checkbox"/> N2 ^(a) (3,5 až 12 t)	e) <input type="checkbox"/> M2 ^(a) (> 9 sedadiel ^(b) do 5 t)
b) <input type="checkbox"/> N3 ^(a) (viac ako 12 t)	f) <input type="checkbox"/> M3 ^(a) (> 9 sedadiel ^(b) viac ako 5 t)
c) <input type="checkbox"/> O3 ^(a) (3,5 až 10 t)	g) <input type="checkbox"/> iná kategória vozidiel (článok 1 ods. 3)
d) <input type="checkbox"/> O4 ^(a) (viac ako 10 t)	
7. Podnik vykonávajúci prepravu
 - a) Názov a adresa
 -
 - b) Číslo licencie Spoločenstva ^(c) [nariadenie (ES) č. 1072/2009]
8. Štátna príslušnosť (vodič)
9. Meno vodiča
10. Kontrolný zoznam

	Skontrolované ^(d)	Neskontrolované	Nevyhovuje ^(e)
0. Identifikácia ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. Brzdové zariadenie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Riadenie ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Výhľad ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Osvetľovacie zariadenie a elektrický systém ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie náprav ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Podvozok a jeho príslušenstvo ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. slné zariadenia vrátane tachografu ^(f) a zariadenia na obmedzenie rýchlosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

▼ M2

11. Výsledok kontroly:
Zákaz používania vozidla s nebezpečnými chybami
12. Rôzne/poznámky:
13. Orgán/pracovník alebo inšpektor, ktorý vykonal kontrolu
Podpis:

Skúšobný orgán/pracovník alebo inšpektor

Vodič

Poznámky:

- (a) Kategória vozidla podľa prílohy II k smernici 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).
- (b) Počet sedadiel vrátane sedadla vodiča (položka S.1 osvedčenia o registrácii).
- (c) Ak je k dispozícii.
- (d) „Skontrolované“ znamená, že bola skontrolovaná aspoň jedna položka alebo viac kontrolných položiek tejto skupiny uvedených v prílohe II k smernici 2009/40/ES, zmenenej a doplnenej smernicou 2010/48/EÚ.
- (e) Chyby sú uvedené na zadnej strane.
- (f) Metódy skúšania a usmernenia na posúdenie chýb podľa prílohy II k smernici 2009/40/ES, zmenenej a doplnenej smernicou 2010/48/EÚ.

▼ M2

(zadná strana)

0.	IDENTIFIKÁCIA VOZIDLA	1.4.	Výkon a účinnosť parkovacej brzdy	4.4.4.	Frekvencia blikania	6.1.4.	Nárazníky, bočná ochrana a zadná ochrana proti podbehnútiu
0.1.	Tabuľky s evidenčným číslom	1.4.1.	Výkon	4.5.	Predné a zadné hmlové svetidlá	6.1.5.	Nosič rezervného kolesa
0.2.	Identifikácia vozidla/podvozok/sériové číslo	1.4.2.	Účinnosť	4.5.1.	Stav a funkcia	6.1.6.	Spojovací mechanizmus a ťažné zariadenie
1.	BRZDOVÉ ZARIADENIE	1.5.	Funkcia odľahčovacieho brzdového systému	4.5.2.	Orientácia	6.1.7.	Prevod
1.1.	Mechanický stav a funkcia	1.6.	Protiblokovací brzdový systém	4.5.3.	Spínače	6.1.8.	Zavesenie motora
1.1.1.	Otočný čap pedála prevádzkovej brzdy	2.	RIADENIE	4.5.4.	Súlad s požiadavkami	6.1.9.	Výkon motora
1.1.2.	Stav pedála a dráha zariadenia ovládajúceho brzdú	2.1.	Mechanický stav	4.6.	Spätné svetlomety	6.2.	Kabína a karoséria
1.1.3.	Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	2.1.1.	Stav mechanizmu riadenia	4.6.1.	Stav a funkcia	6.2.1.	Stav
1.1.4.	Výstražná signalizácia nízkeho tlaku alebo manometer	2.1.2.	Upevnenie puzdra mechanizmu riadenia	4.6.2.	Spínače	6.2.2.	Uchytenie
1.1.5.	Ventil ručnej brzdy	2.1.3.	Stav pákového mechanizmu riadenia	4.6.3.	Súlad s požiadavkami	6.2.3.	Dvere a západky dverí
1.1.6.	Aktivátor parkovacej brzdy, pákový ovládač, západka parkovacej brzdy	2.1.4.	Funkcia pákového mechanizmu riadenia	4.7.	Svietidlo na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom	6.2.4.	Podlaha
1.1.7.	Brzdové ventily (nožný regulátor tlaku, dekompresný ventil, regulačný ventil)	2.1.5.	Posilňovač riadenia	4.7.1.	Stav a funkcia	6.2.5.	Sedadlo vodiča
1.1.8.	Spojovacie hlavice pre brzdy prípojného vozidla (elektrické a pneumatikové)	2.2.	Volant a stĺpik riadenia	4.7.2.	Súlad s požiadavkami	6.2.6.	Ostatné sedadlá
1.1.9.	Zásobník energie, zásobník stlačeného vzduchu	2.2.1.	Stav volantu	4.8.	Odrzové sklá, označenia na zvýšenie nápadnosti a zadné označovacie tabuľky	6.2.7.	Prvky riadenia
1.1.10.	Brzdový posilňovač, hlavný valec (hydraulické systémy)	2.2.2.	Stĺpik riadenia	4.8.1.	Stav	6.2.8.	Schody do kabíny
1.1.11.	Brzdové potrubie	2.3.	Vôľa riadenia	4.8.2.	Súlad s požiadavkami	6.2.9.	Ostatné vnútorné a vonkajšie vybavenie
1.1.12.	Brzdové hadice	2.4.	Geometria kolies	4.9.	Povinné kontroly osvetľovacieho zariadenia	6.2.10.	Blatníky, zariadenia zabráňujúce rozstreku
1.1.13.	Brzdové obloženie a brzdové doštičky	2.5.	Točnica riaditeľnej nápravy prípojného vozidla	4.9.1.	Stav a funkcia	7.	OSTATNÉ VYBAVENIE
1.1.14.	Brzdové bubny, brzdové kotúče	3.	VÝHEAD	4.9.2.	Súlad s požiadavkami	7.1.	Bezpečnostné pásy/zámky bezpečnostných pásov
1.1.15.	Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	3.1.	Zorné pole	4.10.	Elektrické spojenie medzi ťažným vozidlom a prívesom alebo návěsom	7.1.1.	Bezpečnosť uchytenia
1.1.16.	Napínacie zariadenie brzdy (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov kolesa)	3.2.	Stav skla	4.11.	Elektrické vedenie	7.1.2.	Stav
1.1.17.	Regulátor brzdnej sily	3.3.	Spätné zrkadlá	4.12.	Nepovinné svetidlá a odrazy	7.1.3.	Obmedzovač zaťaženia bezpečnostných pásov
1.1.18.	Napínače tyčí a ukazovatele	3.4.	Stierače čelného skla	4.13.	Batéria	7.1.4.	Predpínače bezpečnostných pásov
1.1.19.	Odľahčovací brzdový systém (ak je k dispozícii alebo sa vyžaduje)	3.5.	Ostrekovače čelného skla	5.	NÁPRAVY, KOLESÁ, PNEUMATIKY A ZAVESENIE	7.1.5.	Airbagy
1.1.20.	Automatická funkcia bŕzd prípojného vozidla	3.6.	Systém na odhmlievanie	5.1.	Nápravy	7.1.6.	SRS systémy
1.1.21.	Kompletný brzdový systém	4.	SVIETIDLÁ, ODRAZOVÉ SKLÁ A ELEKTRICKÉ PRÍSLUŠENSTVO	5.1.1.	Nápravy	7.2.	Hasiaci prístroj
1.1.22.	Prípojky na kontrolu	4.1.	Svetlomety	5.1.2.	Otočné čapy nápravy	7.3.	Zámky a zariadenie proti krádeži
1.2.	Výkon a účinnosť prevádzkovej brzdy	4.1.1.	Stav a funkcia	5.1.3.	Ložiská kolies	7.4.	Výstražný trojuholník
1.2.1.	Výkon	4.1.2.	Orientácia	5.2.	Kolesá a pneumatiky	7.5.	Lekárnička
1.2.2.	Účinnosť	4.1.3.	Spínače	5.2.1.	Náboje kolies vozidla	7.6.	Kliny pod kolesá
1.3.	Výkon a účinnosť núdzovej brzdy	4.1.4.	Súlad s požiadavkami	5.2.2.	Kolesá	7.7.	Výstražné zvukové zariadenie
1.3.1.	Výkon	4.1.5.	Korektory sklonu	5.2.3.	Pneumatiky	7.8.	Rýchlomer
1.3.2.	Účinnosť	4.1.6.	Zariadenie na čistenie svetlometov	5.3.	Systém zavesenia	7.9.	Tachograf
		4.2.	Predné a zadné obrysové svetlá, bočné obrysové svetlá a doplnkové obrysové svetlá	5.3.1.	Pružiny a stabilizátor	7.10.	Zariadenie na obmedzenie rýchlosti
		4.2.1.	Stav a funkcia	5.3.2.	Tlmiče nárazov	7.11.	Počítadlo kilometrov
		4.2.2.	Spínače	5.3.3.	Rúry kardanového hriadeľa, ramená nápravy, priečne trojuholníkové ramená a tlačné vzpery zavesenia	7.12.	Elektronická kontrola stability (ESC)
		4.2.3.	Súlad s požiadavkami	5.3.4.	Kĺby zavesenia	8.	ZAŤAŽENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
		4.3.	Brzdové svetlá	5.3.5.	Vzduchové odpruženie	8.1.	Systém obmedzovania hluku
		4.3.1.	Stav a funkcia	6.	PODVOZOK A JEHO PRÍSLUŠENSTVO	8.2.	Výfukové emisie
		4.3.2.	Spínače	6.1.	Podvozok alebo rám a príslušenstvo	8.2.1.	Emisie benzinových motorov
		4.3.3.	Súlad s požiadavkami	6.1.1.	Všeobecný stav	8.2.1.1.	Zariadenie na reguláciu výfukových emisií
		4.4.	Smerovky a výstražné svetlá	6.1.2.	Výfukové potrubie a tlmiče	8.2.1.2.	Plynné emisie
		4.4.1.	Stav a funkcia	6.1.3.	Palivová nádrž a potrubie (vrátane palivovej nádrže a potrubia na vykurovanie)	8.2.2.	Emisie naftových motorov
		4.4.2.	Spínače			8.2.2.1.	Zariadenie na kontrolu výfukových emisií
		4.4.3.	Súlad s požiadavkami			8.2.2.2.	Opacita výfukových plynov
						8.3.	Potláčanie elektromagnetického rušenia
						8.4.	Ďalšie položky týkajúce sa ochrany životného prostredia
						8.4.1.	Viditeľný dym
						8.4.2.	Úniky kvapalín

▼ **M2***PRÍLOHA II*

OBSAH

1. ÚVOD
2. POŽIADAVKY NA KONTROLU

1. Brzdové zariadenie

8. Zaťaženie životného prostredia

1. ÚVOD

V tejto prílohe sa ustanovujú pravidlá skúšania a/alebo kontroly brzdovej sústavy a výfukových emisií počas cestnej technickej kontroly. Používanie zariadení počas cestnej kontroly nie je povinné. Zvýši však kvalitu kontroly a podľa možnosti sa odporúča.

Prvky, ktoré možno skontrolovať len s použitím zariadenia, sú označené písmenom (E).

Ak sa ako kontrolná metóda uvádza vizuálna kontrola, znamená to, že inšpektor by v prípade potreby mal položky skontrolovať nielen zrakom, ale mal by s nimi aj manipulovať, vyhodnotiť ich hlučnosť alebo využiť akékoľvek ďalšie vhodné prostriedky kontroly bez použitia zariadenia.

2. POŽIADAVKY NA KONTROLU

Cestné technické kontroly môžu zahŕňať položky uvedené v nasledujúcej tabuľke a môžu sa pri nich využívať uvedené metódy. Nedostatky sú príkladmi porúch, ktoré možno zistiť.

Položka	Metóda	Nedostatky
1. BRZDOVÉ ZARIADENIE		
1.1. Mechanický stav a funkcia		
1.1.1. Čap pedála prevádzkovej brzdy	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému. Poznámka: Vozidlá s brzdovým systémom s posilňovaním by sa mali kontrolovať pri vypnutom motore.	a) Nadmerná tesnosť čapu. b) Nadmerné opotrebenie alebo vôľa.
1.1.2. Stav pedála a zdvih ovládacieho zariadenia bŕzd	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému. Poznámka: Vozidlá s brzdovým systémom s posilňovaním by sa mali kontrolovať pri vypnutom motore.	a) Nadmerná alebo nedostatočná rezerva dráhy. b) Nesprávne uvoľnenie ovládača brzdy. c) Protisklzové pokrytie na brzdovom pedáli chýba, je uvoľnené alebo opotrebované do hladka.
1.1.3. Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	Vizuálna kontrola komponentov pri normálnom pracovnom tlaku. Skontrolovať čas potrebný na to, kým podtlak alebo tlak vzduchu dosiahne bezpečnú prevádzkovú hodnotu, a funkciu výstražného zariadenia, viacobvodového ochranného ventilu a poistného tlakového ventilu.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatočný na to, aby sa brzdy mohli použiť minimálne dvakrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo). b) Čas potrebný na dosiahnutie tlaku vzduchu/podtlaku na bezpečnú prevádzkovú hodnotu nie je v súlade s požiadavkami (*). c) Viacobvodový ochranný ventil a poistný tlakový ventil nefunguje.

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
		d) Unikanie vzduchu spôsobujúce značný pokles tlaku, alebo počuteľné unikanie vzduchu. e) Vonkajšie poškodenie, ktoré by mohlo negatívne ovplyvniť funkciu brzdového systému.
1.1.4. Výstražná signalizácia nízkeho tlaku alebo manometer	Kontrola funkčnosti	Nesprávna činnosť alebo chybný ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer.
1.1.5. Ručne ovládaný brzdič	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Prasknutý, poškodený alebo nadmerne opotrebený ovládač. b) Nedostatočne zaistený ovládač na ventile alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu. c) Voľné spoje alebo netesnosť v systéme. d) Nedostatočná funkcia.
1.1.6. Aktivátor parkovacej brzdy, pákový ovládač, západka parkovacej brzdy	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Západka parkovacej brzdy dostatočne nedrží. b) Nadmerné opotrebenie čapu páky alebo západkového mechanizmu. c) Nadmerný zdvih páky naznačujúci nesprávne nastavenie. d) Aktivátor chýba, je poškodený alebo nefunkčný. e) Nesprávna funkcia, výstražný ukazovateľ ukazuje poruchu.
1.1.7. Brzdové ventily (nožný regulátor tlaku, dekompresný ventil, regulačný ventil)	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Poškodený ventil alebo nadmerné unikanie vzduchu b) Nadmerné prepúšťanie oleja z kompresora. c) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž ventilu. d) Vytekание alebo prepúšťanie brzdovej kvapaliny.
1.1.8. Spojovacie hlavice pre brzdy prípojného vozidla (elektrické a pneumatické)	Odpojiť a znovu zapojiť všetky spojovacie hlavice brzdového systému medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	a) Chybný uzatvárací kohútik alebo automaticky uzatvárací ventil. b) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž kohútika alebo ventilu. c) Nadmerná netesnosť. d) Nesprávne pripojenie alebo nepripojenie tam, kde sa to vyžaduje. e) Nesprávna funkcia.
1.1.9. Zásobník energie, zásobník stlačeného vzduchu	Vizuálna kontrola	a) Zásobník je poškodený, skorodovaný alebo netesný. b) Nefunkčné odvodňovacie zariadenie. c) Zásobník je nedostatočne upevnený/nesprávne namontovaný.

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
1.1.10. Brzdový posilňovač, hlavný valec (hydraulické systémy)	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	<ul style="list-style-type: none"> a) Brzdový posilňovač je poškodený alebo neúčinný. b) Hlavný valec je chybný alebo netesný. c) Hlavný valec je nedostatočne upevnený. d) Nedostatočné množstvo brzdovej kvapaliny. e) Chýbajúci uzáver nádrže hlavného valca. f) Výstražná signalizácia hladiny brzdovej kvapaliny svieti alebo je poškodená. g) Nesprávne fungovanie výstražného zariadenia hladiny brzdovej kvapaliny.
1.1.11. Brzdové potrubia	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	<ul style="list-style-type: none"> a) Akútne riziko poruchy alebo prasknutia. b) Netesnosť potrubia alebo prípojok. c) Poškodené alebo nadmerne skorodované potrubie. d) Nesprávne umiestnené potrubie.
1.1.12. Brzdové hadice	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	<ul style="list-style-type: none"> a) Akútne riziko poruchy alebo prasknutia b) Hadica je poškodená, odretá, prekrútená alebo príliš krátka. c) Netesná hadica alebo spoje. d) Vydutie hadice pod tlakom. e) Pórovitosť hadice.
1.1.13. Brzdové obloženia a doštičky	Vizuálna kontrola	<ul style="list-style-type: none"> a) Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek. b) Znečistenie obloženia alebo doštičiek (olej, masivo atď.). c) Obloženia alebo doštičky chýbajú.
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové kotúče	Vizuálna kontrola	<ul style="list-style-type: none"> a) Bubon alebo kotúč je nadmerne opotrebovaný, skorodovaný, ryhovaný alebo prasknutý, nedostatočne pripevnený alebo zlomený. b) Bubon alebo kotúč je znečistený (olej, masivo atď.). c) Bubon alebo kotúč chýba. d) Nedostatočne pripevnený držiak.
1.1.15. Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	<ul style="list-style-type: none"> a) Lanko je poškodené alebo zauzlené. b) Komponent je nadmerne opotrebovaný alebo skorodovaný. c) Nedostatočne pripevnené lanko, ťahadlo alebo spoj. d) Chybné vedenie lanka.

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
		e) Obmedzenie voľného pohybu brzdového systému. f) Abnormálny pohyb pák/tyčí naznačujúci zlé nastavenie alebo nadmerné opotrebenie.
1.1.16. Napínacie zariadenie brzdy (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov)	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Napínacie zariadenie je prasknuté alebo poškodené. b) Napínacie zariadenie je netesné. c) Napínacie zariadenie je nedostatočne pripevnené alebo neodborne namontované. d) Napínacie zariadenie je nadmerne skorodované. e) Nedostatočná alebo nadmerná vôľa piesta alebo membránového mechanizmu. f) Chýba ochrana proti prachu, alebo je nadmerne poškodená.
1.1.17. Regulátor brzdnej sily	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Chybné tyče. b) Nesprávne nastavené tyče. c) Regulátor je zadretý alebo nefunkčný. d) Regulátor chýba. e) Chýba štítok s údajmi. f) Údaje sú nečitateľné alebo nie sú v súlade požiadavkami ^(a) .
1.1.18. Napínač tyčí a ukazovatele	Vizuálna kontrola.	a) Napínač je poškodený, zadretý alebo má príliš veľkú dráhu, je nadmerne opotrebený alebo zle nastavený. b) Napínač je chybný. c) Napínač je nesprávne nastavený alebo vymenený.
1.1.19. Odľahčovací brzdový systém (ak je k dispozícii alebo sa požaduje)	Vizuálna kontrola.	a) Nespoľahlivé spojenia alebo montáž. b) Systém je očividne chybný alebo chýba.
1.1.20. Automatická funkcia bŕzd prípojného vozidla	Odpojiť prípojku na brzdové zariadenie medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	Brzdy prípojného vozidla sa nezapnú automaticky po odpojení prípojky.
1.1.21. Kompletný brzdový systém	Vizuálna kontrola	a) Iné systémové zariadenia (napr. protimrazové čerpadlo, sušič vzduchu atď.) sú poškodené z vonkajšej strany alebo nadmerne skorodované v miere, ktorá má nepriaznivý vplyv na brzdový systém. b) Nadmerné unikanie vzduchu alebo nemrznúcej zmesi. c) Akýkoľvek komponent je nedostatočne upevnený alebo nesprávne namontovaný. d) Nesprávna oprava alebo úprava akéhokoľvek komponentu.

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
1.1.22. Prípojky na kontrolu (ak sú k dispozícii alebo sa požadujú)	Vizuálna kontrola	a) Chýbajú. b) Sú poškodené, nepoužiteľné alebo netesné.
1.2. Výkon a účinnosť prevádzkovej brzdy		
1.2.1 Výkon (E)	Skúšanie na statickom stroji na skúšanie bŕzd; postupne zaťažovať brzdu na maximálnu brzdňú silu.	a) Nedostatočná brzdňá sila na jednom alebo viacerých kolesách. b) Brzdňá sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. c) Brzdňá sila nie je odstupňovaná (tvrdý záber). d) Abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies. e) Nadmerné kolísanie brzdnej sily počas každého úplného pretočenia kolies.
1.2.2 Účinnosť (E)	Skúšanie na statickom stroji na skúšanie bŕzd pri uvedenej hmotnosti vozidla.	a) Nezískajú sa aspoň tieto minimálne hodnoty: b) Kategória M ₁ , M ₂ a M ₃ – 50 % ⁽¹⁾ . c) Kategória N ₁ – 45 %. d) Kategória N ₂ a N ₃ – 43 % ⁽²⁾ . e) Kategória O ₂ , O ₃ a O ₄ – 40 % ⁽³⁾
1.3. Výkon a účinnosť núdzovej brzdy (ak ide o samostatný systém)		
1.3.1. Výkon (E)	Ak núdzový brzdový systém je oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatnite metódu uvedenú v bode 1.2.1.	a) Nedostatočná brzdňá sila na jednom alebo viacerých kolesách. b) Brzdňá sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. c) Brzdňá sila nie je odstupňovaná (tvrdý záber).
1.3.2. Účinnosť (E)	Ak núdzový brzdový systém je oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatnite metódu uvedenú v bode 1.2.2.	Brzdňé spomalenie je menšie ako 50 % ⁽⁴⁾ účinnosti prevádzkovej brzdy definovanej v bode 1.2.2 a vzťahujúcej sa na maximálnu povolenú hmotnosť, alebo v prípade návesov na súčet povolených zaťažení náprav.
1.4. Výkon a účinnosť parkovacej brzdy		
1.4.1. Výkon (E)	Zatiahnite brzdu na statickom stroji na skúšanie bŕzd.	Neúčinnosť brzdy na jednom alebo viacerých kolesách.
1.4.2. Účinnosť (E)	Skúšanie na statickom stroji na skúšanie bŕzd pri uvedenej hmotnosti.	Pre všetky kategórie vozidiel sa nezíska pomerné brzdňé spomalenie aspoň 16 % vo vzťahu k maximálnej povolenej hmotnosti, alebo pre motorové vozidlá aspoň 12 % vo vzťahu k maximálnej povolenej hmotnosti jazdnej súpravy, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
1.5. Funkcia odľahčovacieho brzdového systému	Vizuálna kontrola a tam, kde je to možné, skúška, či systém funguje.	a) Brzdná sila nie je odstupňovaná (nevzťahuje sa na motorovú brzdu). b) Systém nefunguje.
1.6. Protiblokovací brzdový systém	Vizuálna kontrola výstražného zariadenia.	a) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia. b) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.

8. ZAŤAŽENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

8.2. Výfukové emisie

8.2.1 Emisie benzínových motorov

8.2.1.1. Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie na reguláciu emisií inštalované výrobcom chýba alebo je očividne chybné. b) Netesnosti, ktoré by mohli mať podstatný vplyv na meranie emisií.
8.2.1.2. Plynné emisie (E)	Meranie s použitím analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami ^(a) . Alternatívne v prípade motorových vozidiel vybavených vhodnými palubnými diagnostickými systémami (ďalej len „OBD“) možno správne fungovanie emisného systému skontrolovať príslušným načítaním údajov zo zariadenia OBD a kontrolami správneho fungovania systému OBD namiesto merania emisií pri voľnobežných otáčkach motora v súlade s odporúčaniami výrobcu na kondicionovanie motora a inými požiadavkami ^(a) , a pri zohľadnení príslušných tolerancií. Alternatívne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami.	a) Buď plynné emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom; b) alebo, ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú: 1. v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené moderným systémom na reguláciu emisií: — 4,5 % alebo — 3,5 %, podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného v požiadavkách ^(a) ; 2. v prípade vozidiel, ktoré sú riadené moderným systémom na reguláciu emisií: — pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 %, — pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % alebo — pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % ⁽⁵⁾ — pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 %, podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného v požiadavkách ^(a) .

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
		<p>c) Lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$ alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu.</p> <p>d) Údaje načítané zo zariadenia OBD signalizujú závažnú nesprávnu činnosť.</p> <p>e) Z merania z diaľkového snímania vyplýva výrazné nedodržanie požiadaviek.</p>

8.2.2 Emisie naftových motorov

8.2.2.1. Zariadenie na kontrolu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	<p>a) Zariadenie na reguláciu emisií inštalované výrobcom chýba, alebo je očividne chybné.</p> <p>b) Netesnosti, ktoré by mohli mať podstatný vplyv na meranie emisií.</p>
8.2.2.2. Opacita výfukových plynov (E)	<p>a) Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrále a zapnutou spojkou.</p> <p>b) Predkondicionovanie vozidla:</p> <ol style="list-style-type: none"> Vozidlá sa môžu skúšať bez predkondicionovania, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v riadnom mechanickom stave. Požiadavky na predkondicionovanie: <ol style="list-style-type: none"> Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí byť aspoň ekvivalentná. Ak na základe konfigurácie vozidla sa toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora. 	<p>a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách ^(a), opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla.</p> <p>b) Ak také informácie nie sú k dispozícii, alebo požiadavky ^(a) nepovoľujú používanie referenčných hodnôt, opacita presahuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pri motoroch s atmosférickým saním: 2,5 m⁻¹, — pri motoroch s turbodúchadlom: 3,0 m⁻¹, <p>alebo v prípade vozidiel označených v požiadavkách ^(a) alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách ^(a),</p> <ul style="list-style-type: none"> — 1,5 m⁻¹ ^(c). <p>c) Z merania z diaľkového snímania vyplýva výrazný nesúlad s požiadavkami.</p>

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
	<p>ii) Výfukový systém sa prepláchne aspoň troma cyklami voľnej akcelerácie alebo ekvivalentnou metódou.</p> <p>c) Postup skúšky:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musia pred začiatkom cyklu voľnej akcelerácie dosiahnuť voľnobežné otáčky. Pri dieselových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora. 2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak, aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla. 3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky, alebo v prípade vozidiel s automatickým prevodom otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo tak, že sa nechá uplynúť dostatočný čas medzi počiatočným stlačením pedálu a jeho uvoľnením, čo by malo v prípade vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂ alebo N₃ predstavovať minimálne dve sekundy. 4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia limitné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov. 	

▼ M2

Položka	Metóda	Nedostatky
	<p>5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty značne prekračujú limitné hodnoty po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty sú značne pod limitnými hodnotami po menej než troch cykloch voľnej akcelerácie alebo po preplachovacích cykloch, a pri zohľadnení primeraných tolerancií.</p> <p>Alternatívne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami.</p>	

(1) 48 % pre vozidlá, ktoré nie sú vybavené protiblokovacími systémami (ABS), alebo pre typ schválený pred 1. októbrom 1991.

(2) 45 % pre vozidlá zaevidované po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v nariadeniach ^(a) podľa toho, čo nastane neskôr.

(3) 43 % pre návesy a prívesy s ojom zaevidované po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v nariadeniach ^(a) podľa toho, čo nastane neskôr.

(4) Pre vozidlá kategórií N1, N2 a N3 2,2 m/s².

(5) Typovo schválené v súlade s limitmi uvedenými v riadku A alebo B oddielu 5.3.1.4. prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES, alebo neskôr, alebo prvýkrát zaevidované alebo uvedené do prevádzky po 1. júli 2002.

(6) Typovo schválené v súlade s limitmi uvedenými v riadku B oddielu 5.3.1.4. prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 98/69/ES, alebo neskôr; v riadku B1, B2 alebo C oddielu 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 1999/96/ES, alebo neskôr, alebo prvýkrát zaevidované alebo uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.

POZNÁMKY:

(a) „Požiadavky“ predstavujú požiadavky typového schvaľovania stanovené v deň prvej registrácie alebo prvého uvedenia do prevádzky, ako aj povinnosti dodatočnej montáže alebo vnútroštátne právne predpisy krajiny registrácie.