

31996L0096

17.2.1997

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 46/1

SMERNICA RADY 96/96/ES**z 20. decembra 1996****o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 75,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 189c zmluvy ⁽³⁾,

(1) keďže smernica Rady 77/143/EHS z 29. decembra 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa kontroly technického stavu motorových a ich prípojných vozidiel ⁽⁴⁾ bola niekoľkokrát podstatne zmenená; keďže má byť teraz znovu zmenená a doplnená a z dôvodov zrozumiteľnosti by mala byť zjednotená do jediného znenia;

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

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

(4) keďže súčasné normy a metódy kontroly technického stavu sa v jednotlivých členských štátoch odlišujú a táto situácia má vplyv na rovnocennosť úrovne bezpečnosti a environmentálnych dôsledkov prevádzky vozidiel pôsobiach v členských štátoch; keďže okrem toho tento stav môže pravdepodobne narušiť podmienky, ktorými sa spravuje hospodárska súťaž medzi dopravnými podnikmi rôznych členských štátov;

(5) keďže z toho dôvodu je potrebné harmonizovať čo možno najúčelnejšie frekvenciu kontrol a povinné položky, ktoré sa majú kontrolovať;

(6) keďže kontrola v priebehu obdobia životnosti vozidla má byť relatívne jednoduchá, rýchla a nenákladná;

(7) keďže minimálne normy a metódy spoločenstva, ktoré sa majú používať pre kontrolu položiek uvedených v prílohe II, by sa mali definovať v samostatných smerniciach;

(8) keďže ako prechodné opatrenie ostávajú v platnosti vnútroštátne normy uplatniteľné na položky, ktoré nie sú predmetom samostatných smerníc;

(9) keďže vzhľadom na technický pokrok je potrebné rýchlo upraviť normy a metódy stanovené v samostatných smerniciach a v záujme vykonávania opatrení potrebných pre tento účel vytvoriť postup zabezpečujúci úzku spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou v rámci výboru na prispôbenie kontrol technického stavu vozidiel technickému pokroku;

(10) keďže vzhľadom na brzdné systémy by bolo predčasné stanoviť hodnoty nastavenia tlaku vzduchu, doby nastavenia atď., ktoré závisia na rôznom vybavení a metódach v spoločenstve;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 193, 4.7.1996, s. 5 a 31.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 39, 12.2.1996, s. 24.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 29. februára 1996 (Ú. v. ES C 78, 18.3.1996, s. 27), spoločná pozícia Rady z 18. júna 1996 (Ú. v. ES C 248, 26.8.1996, s. 49) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 24. októbra 1996 (Ú. v. ES C 347, 18.11.1996).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 47, 18.2.1977, s. 47. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 94/23/ES (Ú. v. ES L 147, 14.6.1994, s. 6).

- (11) keďže sa predpokladá ďalšia zmena tejto smernice tak, aby zahrnula harmonizovanú a zdokonalenú metodológiu kontrol;
- (12) keďže do tej doby, kým nebudú existovať harmonizované kontrolné postupy, môžu členské štáty podľa svojho uváženia používať kontrolný postup na posúdenie, či príslušné vozidlo spĺňa požiadavky na brzdy;
- (13) keďže každý členský štát musí vo oblasti svojej pôsobnosti zabezpečiť, aby sa kontroly technického stavu vozidla vykonávali metodicky a spĺňali vysoký štandard;
- (14) keďže Komisia by mala overiť praktické uplatňovanie tejto smernice a pravidelne podávať správy o výsledkoch Európskemu parlamentu a Rade;
- (15) keďže všetci účastníci kontrol vozidiel uznávajú, že metóda kontrol a najmä to, či je testované vozidlo zaťažené, čiastočne zaťažené alebo nezaťažené, môže ovplyvniť stupeň spoľahlivosti pracovníkov pokiaľ ide o spôsobilosť brzdového systému;
- (16) keďže predpísané referenčné hodnoty brzdnej sily pre rôzne podmienky zaťaženia pre každý model vozidla by mohli pomôcť obnoviť túto spoľahlivosť; keďže táto smernica umožňuje testovanie v tomto režime ako alternatívu k testovaniu s použitím minimálnych hodnôt účinnosti pre každú kategóriu vozidla;
- (17) keďže vzhľadom na brzdové systémy sa rozsah pôsobnosti tejto smernice vzťahuje hlavne na vozidlá, ktorým bolo udelené typové schválenie komponentu v súlade so smernicou 71/320/EHS ⁽¹⁾, hoci sa uznáva, že niektorým typom vozidiel bolo udelené také schválenie v súlade s vnútroštátnymi normami, ktoré sa môžu líšiť od požiadaviek tejto smernice;
- (18) keďže členské štáty môžu rozšíriť rozsah testov brzdzenia tak, aby zahŕňali vozidlá alebo kontrolované položky, ktoré nie sú predmetom tejto smernice;
- (19) keďže členské štáty môžu sprísniť testy brzdzenia alebo zvýšiť frekvenciu kontrol;
- (20) keďže táto smernica je určená na udržanie nízkej úrovne emisií počas životnosti vozidla pomocou pravidelných testov výfukových emisií a má zabezpečiť, aby vozidlá, ktoré sú hlavnými znečisťovateľmi, boli stiahnuté z prevádzky až dovtedy, kým nebudú uvedené do príslušného stavu;
- (21) keďže zlé naladenie a neadekvátna údržba sú škodlivé nielen pre motor, ale aj pre životné prostredie, pretože spôsobujú zvýšenie znečistenia a spotreby paliva; keďže je dôležité, aby sa rozvíjala doprava priaznivá pre životné prostredie;
- (22) keďže v prípade vznetrových (dieselových) motorov sa meranie priesvitnosti výfukových plynov považuje za primeraný indikátor úrovne údržby vozidla vzhľadom na emisie;
- (23) keďže pre zážihové (benzínové) motory sa meranie emisií oxidu uhoľnatého z výfuku s motorom vo voľnoběžných otáčkach považuje za primeraný indikátor úrovne údržby vozidla z hľadiska emisií;
- (24) keďže poruchovosť pri emisných kontrolách vozidiel, u ktorých sa nevykonáva pravidelná údržba, môže byť dosť vysoká;
- (25) keďže v prípade vozidiel s benzínovými motormi, pre ktoré typovo schvaľovacie normy stanovujú, že musia byť vybavené modernými systémami na reguláciu emisií, ako sú trojcestné katalyzátory riadené lambda-sondou, musia byť normy pravidelných emisných kontrol prísnejšie než v prípade konvenčných vozidiel;
- (26) keďže členské štáty môžu, ak je to vhodné, vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice niektoré vozidlá, ktoré považujú za historické; keďže si môžu vytvoriť vlastné kontrolné normy pre takéto vozidlá; keďže však takáto právomoc nesmie viesť k uplatňovaniu prísnejších noriem než sú tie, ktoré mali príslušné vozidlá pôvodne spĺňať;
- (27) keďže musí byť z času na čas možné zmeniť a doplniť túto smernicu tak, aby brala na zreteľ vývoj v konštrukcii vozidiel, ktorý uľahčuje prevádzkové kontroly, a v kontrolovacích metódach, ktoré reálnejšie odrážajú skutočné podmienky za ktorých sa vozidlo používa;
- (28) keďže smernica Rady 92/6/EHS ⁽²⁾ vyžaduje inštaláciu zariadení obmedzujúcich rýchlosť u niektorých kategórií cestných vozidiel;

⁽¹⁾ Smernica Rady 71/320/EHS z 26. júla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov, týkajúcich sa brzdnych systémov určitých kategórií motorových a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 202, 6.9.1971, s. 37). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 91/422/EHS (Ú. v. ES L 233, 22.8.1991, s. 21).

⁽²⁾ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o zavedení a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre niektoré kategórie motorových vozidiel v spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

- (29) keďže v závislosti na vývoji technológií zariadení obmedzujúcich rýchlosť, ktoré uľahčia ich monitorovanie, by niektoré časti takých zariadení sa mohli napriek tomu podrobiť sérii kontrol pri kontrolách technického stavu vozidla tam, kde je to možné;
- (30) keďže posúdenie správneho fungovania zariadení obmedzujúcich rýchlosť je v súčasnosti v právomoci členských štátov, ktoré na tento účel využívajú akékoľvek prostriedky, ktoré považujú za primerané; keďže sa uvažuje o harmonizácii metód a noriem kontrol vo vhodnom čase;
- (31) keďže Komisia by mala pri prevádzkových kontrolách zhodnotiť správne fungovanie zariadení obmedzujúcich rýchlosť a mala by predložiť Rade správu; keďže závery tejto správy budú tvoriť východisko pre akékoľvek ďalšie návrhy zmien pravidiel uplatňovateľných na zariadenia obmedzujúce rýchlosť;
- (32) keďže technické požiadavky týkajúce sa taxíkov a sanitiek sú podobné ako požiadavky týkajúce sa súkromných automobilov; keďže položky, ktoré sa majú kontrolovať, môžu byť preto podobné, hoci frekvencia kontrol je rôzna;
- (33) keďže z hľadiska očakávaného dopadu tejto smernice na príslušný sektor a z hľadiska princípu subsidiarity opatrenia spoločenstva uvedené v tejto smernici sú potrebné na dosiahnutie harmonizácie pravidiel týkajúcich sa kontrol technického stavu vozidla, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže medzi dopravcami cestnej nákladnej dopravy a aby sa zaručilo, že vozidlá sú riadne kontrolované a udržiavané; keďže tieto ciele nemôžu dostatočne dosiahnuť jednotlivé členské štáty konajúce individuálne;
- (34) keďže táto smernica nerobí žiadny rozdiel medzi záväzkami členských štátov týkajúcimi sa termínov pre transpozíciu do vnútroštátneho práva a pre vykonávanie smerníc, ktoré boli zrušené,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

Všeobecné ustanovenia

Článok 1

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

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

Článok 2

Kontroly technického stavu vozidla uvedené v tejto smernici vykoná štátny alebo verejný orgán poverený touto úlohou štátom, orgánmi alebo inštitúciami, ktoré štát určil a ktoré sú pod jeho priamou kontrolou, vrátane riadne autorizovaných súkromných subjektov. Najmä tam, kde prevádzkareň určená ako testovacie stredisko vykonáva tiež opravy vozidiel, členské štáty vyvinú všetko úsilie na to, aby zabezpečili objektívne kontroly vozidla a ich vysokú kvalitu.

Článok 3

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

Také opatrenia oznámia ostatným členským štátom a Komisii.

2. Každý členský štát tak, ako by ho sám vydal, uzná dôkaz vydaný v inom členskom štáte, ktorý potvrdzuje, že motorové vozidlo registrované na území tohto iného štátu, spolu s prívesom alebo návesom, absolvovalo kontrolu technického stavu, ktorá vyhovela aspoň ustanoveniam tejto smernice.

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

KAPITOLA II

Výnimky a odchýlky

Článok 4

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

2. Členské štáty môžu po porade s Komisiou vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice alebo podrobiť osobitným

ustanoveniam niektoré vozidlá prevádzkované alebo používané vo výnimočných podmienkach, ktoré nie sú nikdy alebo len s malou pravdepodobnosťou používané na verejných cestách, vrátane vozidiel historických vyrobených pred 1. januárom 1960, alebo vozidlá ktoré, sú dočasne stiahnuté z prevádzky.

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

Článok 5

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

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

Článok 6

1. Odchylné od ustanovení príloh I a II a do 1. januára 1993 členské štáty môžu:

- stanoviť neskorší dátum prvej povinnej kontroly technického stavu vozidla,
- zväčšiť interval medzi dvoma za sebou nasledujúcimi povinnými kontrolami,
- znížiť počet kontrolovaných položiek,
- doplniť kategórie vozidiel podliehajúcich kontrolám,

za predpokladu, že všetky ľahké úžitkové vozidlá uvedené v bode 5 prílohy I sa musia podrobiť kontrolám technického stavu vozidla v súlade s touto smernicou, pred uvedeným dátumom.

Avšak v členských štátoch, v ktorých neexistoval žiadny systém pravidelných kontrol technického stavu vozidla, porovnateľný

so systémom uvedeným v tejto smernici pre túto kategóriu vozidiel k 28. júlu 1988, odsek 1 platí do 1. januára 1995.

2. Vzhľadom na súkromné automobily uvedené v bode 6 prílohy I platí odsek 1 do 1. januára 1994.

Avšak v členských štátoch, v ktorých neexistoval žiadny systém pravidelných kontrol technického stavu vozidla, porovnateľný so systémom uvedeným v tejto smernici pre túto kategóriu vozidiel k 31. decembru 1991, odsek 1 platí do 1. januára 1998.

KAPITOLA III

Záverečné ustanovenia

Článok 7

1. Rada kvalifikovanou väčšinou na návrhu Komisie, prijme samostatné smernice potrebné pre definovanie minimálnych noriem a metód kontrol položiek uvedených v prílohe II.

2. Akékoľvek doplnky potrebné na prispôsobenie noriem a metód, definovaných v samostatných smerniciach, technickému pokroku, sa prijímajú v súlade s postupom stanoveným v článku 8.

Článok 8

1. Komisii pomáha výbor na prispôsobenie smernice o kontrolách technického stavu motorových a ich prípojných vozidiel technickému pokroku, v ďalšom nazývaný „výbor“, ktorý sa skladá zo zástupcov členských štátov a ktorého predsedom je zástupca Komisie.

2. Výbor prijme svoje vlastný rokovací poriadok.

3. Zástupca Komisie predloží výboru návrh opatrení, ktoré sa majú prijať. Výbor predloží svoje stanovisko k návrhu v priebehu lehoty, ktorú môže predseda stanoviť podľa naliehavosti prípadu. Stanovisko sa prijme na základe väčšiny uloženej článkom 148 ods. 2 zmluvy v prípade rozhodnutí, ktoré má Rada prijať na návrh Komisie. Hlasy zástupcov členských štátov vo výbore sú vážené podľa vyššie uvedeného článku. Predseda nehlasuje.

4. a) Komisia prijme navrhované opatrenia, ak sú v súlade so stanoviskom výboru.

- b) Ak navrhované opatrenia nie sú v súlade so stanoviskom výboru, alebo ak nie je predložené žiadne stanovisko, Komisia bez zbytočného odkladu predloží Rade návrh týkajúci sa opatrení, ktoré sa majú prijať. Rada o ňom rozhodne kvalifikovanou väčšinou.

Ak sa v priebehu troch mesiacov od predloženia návrhu Rade Rada nevyjadrí, navrhované opatrenia prijme Komisia.

Článok 9

1. Komisia najneskôr do 31. decembra 1998 predloží Rade správu o vykonávaní kontrol technického stavu súkromných automobilov, ku ktorej sa priložia akékoľvek návrhy považované za potrebné, najmä pokiaľ ide o frekvenciu a obsah kontrol.

2. Najneskôr do troch rokov po zavedení pravidelných kontrol zariadení obmedzujúcich rýchlosť Komisia na základe získaných skúseností preverí, či sú kontroly dostatočné na to, aby odhalili vadné alebo zmanipulované zariadenia obmedzujúce rýchlosť, alebo či sa majú pravidlá doplniť.

Článok 10

Smernice uvedené v prílohe III, časti A, sa týmto rušia od dátumu uvedeného v článku 11, bez toho, aby boli dotknuté záväzky členských štátov týkajúce sa konečných termínov transpozície a vykonávania uvedených v prílohe III, časti B.

Odkazy na zrušené smernice sa chápu ako odkaz na túto smernicu v súlade s korelačnými tabuľkami uvedenými v prílohe IV.

Článok 11

1. Členské štáty najneskôr do 9. marca 1998 uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

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

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

3. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na vykonávanie systému kontrol stanoveného v tejto smernici. Prijaté opatrenia musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

Článok 12

Táto smernica nadobúda účinnosť 20. deň po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.

Článok 13

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 20. decembra 1996

Za Radu
predseda

S. BARRETT

PRÍLOHA I

KATEGÓRIE VOZIDIEL PODLIEHAJÚCICH KONTROLÁM TECHNICKÉHO STAVU A FREKVENCIA KONTROL

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

PRÍLOHA II

POVINNE KONTROLOVANÉ POLOŽKY

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

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

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

VOZIDLÁ KATEGÓRIÍ 1, 2, 3, 4, 5 A 6

1. Brzdové systémy

Kontrola technického stavu brzdových systémov vozidla zahŕňa nasledovné položky. Výsledky kontrol získané v priebehu kontroly brzdových systémov musia byť ekvivalentné technickým požiadavkám smernice 71/320/EHS⁽¹⁾.

Kontrolované/testované položky	Príčiny poruchy
1.1. Mechanický stav a funkcia	
1.1.1. Otočný čap pedála nožnej brzdy	— nadmerná tesnosť — opotrebenie uloženia — nadmerné opotrebenie/vôľa
1.1.2. Stav pedála a dráha zariadenia ovládajúceho brzd	— nadmerná alebo nedostatočná rezerva dráhy — nesprávne uvoľnenie brzdového ovládania — protisklzový prípravok na brzdovom pedáli chýba, je uvoľnený alebo opotrebovaný do hladka
1.1.3. Podtlaková pumpa alebo kompresor a nádrže	— nadmerný čas nastavenia tlaku vzduchu/podtlaku pre účinné pôsobenie brzd nedostatočný tlak vzduchu/podtlaku na to, aby sa mohli použiť brzdy minimálne dvakrát — po výstražnom varovaní (alebo potom, čo panel ukazuje nebezpečenstvo) — unikanie vzduchu a značný pokles tlaku alebo počuteľné unikanie vzduchu
1.1.4. Ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer	— nesprávna činnosť alebo chybný ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer

⁽¹⁾ Smernica Rady č. 71/320/EHS z 26. júla 1971 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa brzdových systémov určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. ES L 202, 6.9.1971, s. 37). Smernica naposledy zmenená a doplnená Smernicou č. 91/422/EHS (Ú. v. ES L 233, 22.8.1991, s. 21).

Kontrolované/testované položky	Príčiny poruchy
1.1.5. Ventil ručnej brzdy	— prasknuté alebo poškodené ovládanie, nadmerné opotrebenie — nesprávna činnosť ventilu — nedostatočné pripevnenie ovládacieho zariadenia na hriadel ventilu alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu — voľné spoje alebo netesnosť v systéme — nedostatočná funkcia
1.1.6. Parkovacia brzda, pákové ovládanie, západka parkovacej brzdy	— západka parkovacej brzdy dostatočne neodrží — nadmerné opotrebenie čapu páky alebo západkového mechanizmu — nadmerný pohyb páky naznačujúci nesprávne nastavenie
1.1.7. Brzdové ventily (nožný, vyrovnávač tlaku, regulačný, atď.)	— poškodený, nadmerné unikanie vzduchu — nadmerné prepúšťanie oleja z kompresora — nespoľahlivá/neodborná montáž — prepúšťanie tekutiny z hydraulikkej brzdy
1.1.8. Spojovacie hlavice pre brzdy prípojného vozidla	— chybná izolácia kohútikov alebo samotesniaceho ventilu — nedostatočne upevnené/neodborná montáž — nadmerná netesnosť
1.1.9. Zásobník energie, zásobník stlačeného vzduchu	— poškodený, skorodovaný, netesný — nefunkčné odvodňovacie zariadenie — nedostatočne upevnené/neodborná montáž
1.1.10. Brzdový posilňovač, hlavný valec (hydraulické systémy)	— brzdový posilňovač je poškodený alebo neúčinný — hlavný valec je chybný alebo netesný — hlavný valec je nedostatočne upevnený — nedostatočné množstvo brzdovej kvapaliny — chýbajúci uzáver nádrže hlavného valca — svetlo, ktoré upozorňuje na brzdovú kvapalinu, svieti alebo je poškodené — nesprávne fungovanie výstražného zariadenia hladiny brzdovej kvapaliny
1.1.11. Tuhé brzdové potrubie	— riziko poruchy alebo zlomenia — netesnosť potrubia alebo prípojky spojovacej hlavice — poškodené alebo nadmerne skorodované — nesprávne umiestnené
1.1.12. Pružné brzdové hadice	— riziko poruchy alebo zlomenia — poškodená, odretá, príliš krátka, prekrútená — netesná hadica alebo spoje — vydutie hadice pod tlakom — pórovitosť
1.1.13. Obloženie brzdy (brzdových doštičiek)	— nadmerne opotrebované — znečistené (olej, masivo atď.)

Kontrolované/testované položky	Príčiny poruchy
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové disky	— nadmerne opotrebované, nadmerne ryhované, praskliny, nedostatočne pripevnené alebo zlomené — znečistené (olej, masivo atď.) — nedostatočne pripevnený držiak
1.1.15. Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	— poškodené, zauzlené — nadmerne opotrebované alebo skorodované — nedostatočne pripevnené lanko alebo spoj ťahadla — chybné vedenie lanka — akékoľvek obmedzenie voľného pohybu brzdového systému — akýkoľvek abnormálny pohyb pák/ťahadiel naznačujúci zlé nastavenie alebo nadmerné opotrebenie
1.1.16. Napínacie zariadenie brzdy (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčiekov kolesa)	— prasknuté alebo poškodené — netesné — nedostatočne pripevnené alebo neodborne namontované — nadmerne skorodované — nadmerná vôľa piesta alebo membránového mechanizmu — chýba uzáver ochrany proti prachu, alebo je nadmerne poškodený
1.1.17. Regulátor brzdnej sily	— chybné tyče — nesprávne nastavený — zadretý, neúčinný — chýba
1.1.18. Automatický napínač tyčí	— zadretie alebo príliš veľká dráha, nadmerné opotrebenie alebo zlé nastavenie — chybný
1.1.19. Odľahčovacia brzda (ak je dispozíciou alebo je požadovaná)	— nespoľahlivé spojenia alebo montáž — chybná
1.2. Výkon a účinnosť prevádzkovej brzdy	
1.2.1. Výkon postupne zvyšovaný na maximálnu brzdnu silu	— nedostatočná brzdna sila na jednom alebo viacerých kolesách — brzdna sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na inom kolese tej istej nápravy. V prípade testovania brzdy na ceste je potom odchýlka vozidla od priameho smeru nadmerná — brzdna sila nie je odstupňovaná (tvrdý záber) — abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies — nadmerné kolísanie brzdnej sily následkom deformovaných diskov alebo elipsovitého bubnov

Kontrolované/testované položky	Príčiny poruchy
1.2.2. Účinnosť	— brzdný pomer, ktorý sa vzťahuje na maximálne povolenú hmotnosť alebo, v prípade návesov ak je to možné, na súčet povolených zaťažení náprav, menší než nasledovné hodnoty: minimálna účinnosť brzdzenia kategória 1: 50 % ⁽¹⁾ kategória 2: 43 % ⁽²⁾ kategória 3: 40 % ⁽³⁾ kategória 4: 50 % kategória 5: 45 % ⁽⁴⁾ kategória 6: 50 % — alebo brzdná sila menšia než sú referenčné hodnoty, ak sú špecifikované výrobcom vozidla pre nápravu vozidla ⁽⁵⁾
1.3. Výkon a účinnosť núdzovej brzdy (ak ide o samostatný systém)	
1.3.1. Výkon	— neúčinnosť brzdy na jednej strane — brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na inom kolese tej istej nápravy — brzdná sila nie je odstupňovaná (tvrdý záber) — automatický brzdový systém nepracuje u prípojného vozidla
1.3.2. Účinnosť	— pre všetky kategórie vozidiel brzdný pomer menší než 50 % ⁽⁶⁾ účinku prevádzkovej brzdy definovaného v bode 1.2.2 vzťahujúci sa na maximálne povolenú hmotnosť, alebo v prípade návesov, na súčet povolených zaťažení náprav
1.4. Výkon a účinnosť parkovacej brzdy	
1.4.1. Výkon	— neúčinnosť brzdy na jednej strane
1.4.2. Účinnosť	— pre všetky kategórie vozidiel brzdný pomer menší než 16 % vo vzťahu k maximálnej povolenej hmotnosti, alebo pre motorové vozidlá menší než 12 % vo vzťahu k maximálnej povolenej hmotnosti jazdnej súpravy podľa toho, ktorá hodnota je väčšia
1.5. Odľahčovacia brzda alebo motorová brzda	— brzdná sila nie je odstupňovaná (odľahčovacia brzda) — chybná
1.6. Protiblokovacie zariadenie	— chybná funkcia protiblokovacieho výstražného zariadenia — chybné

⁽¹⁾ 48 % pre kategóriu 1 vozidiel, ktoré nie sú vybavené s protiblokovacími systémami, alebo typ schválený pred 1. októbrom 1991 (dátum zákazu prvého uvedenia do obehu bez ES typového schválenia komponentu) (smernica 71/320/EHS, zmenená a doplnená smernicou 88/194/EHS, Ú. v. ES L 92 9.4.1988, s. 47).

⁽²⁾ 45 % pre vozidlá registrované po roku 1988, alebo od dátumu prijatia smernice 71/320/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 85/647/EHS (Ú. v. ES. L 380, 31.12.1985, s. 1), podľa vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov podľa toho, čo je novšie.

⁽³⁾ 43 % pre návesy a prívesy s ojom registrované po roku 1988, alebo od dátumu prijatia smernice 71/320/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 85/647/EHS (Ú. v. ES L 380 31.12.1985, s. 1), podľa vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov podľa toho, čo je novšie.

⁽⁴⁾ 50 % pre kategóriu 5 vozidiel registrovaných po roku 1988, alebo od dátumu prijatia smernice 71/320/EHS, zmenenej a doplnenej smernicou 85/647/EHS podľa vnútroštátnych právnych predpisov členských štátov podľa toho, čo je novšie.

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

⁽⁶⁾ Pre kategórie 2 a 5 vozidiel má byť minimálny sekundárny brzdný výkon 2,2 m/s² (ak nebol sekundárny brzdný účinok upravený smernicou 71/320/EHS, zmenenou a doplnenou smernicou 85/647/EHS).

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3	VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6
2. Riadenie a volant	2. Riadenie
2.1. Mechanický stav 2.2. Volant 2.3. Vôľa riadenia 2.4. Ložiská kolesa	2.1. Mechanický stav 2.2. Vôľa riadenia 2.3. Príslušenstvo systému riadenia
3. Výhľad	3. Výhľad
3.1. Zorné pole 3.2. Stav skla 3.3. Spätné zrkadlá 3.4. Stierače predného okna 3.5. Ostrekovače okien	3.1. Zorné pole 3.2. Stav skla 3.3. Spätné zrkadlá 3.4. Stierače predného okna 3.5. Ostrekovače okien
4. Svetidlá, odrážače a elektrické príslušenstvo	4. Osvetľovacie zariadenie
4.1. Dialkové a stretávacie svetlomety 4.1.1. Stav a funkcia 4.1.2. Orientácia 4.1.3. Vypínače 4.1.4. Optická účinnosť	4.1. Dialkové a stretávacie svetlomety 4.1.1. Stav a funkcia 4.1.2. Orientácia 4.1.3. Vypínače
4.2. Obrysové svetlá a doplnkové obrysové svetlá 4.2.1. Stav a funkcia 4.2.2. Farba a optická účinnosť	4.2. Stav a funkcia, stav rozptylových skiel, farba a optická účinnosť: 4.2.1. Obrysových svetiel 4.2.2. Brzdových svetiel 4.2.3. Smerových svetiel 4.2.4. Spätných svetlomietov 4.2.5. Hmlových svetiel 4.2.6. Svetiel na osvetlenie zadnej registračnej tabuľky 4.2.7. Odrazových skiel 4.2.8. Svetelného výstražného signálu
4.3. Brzdové svetlá 4.3.1. Stav a funkcia 4.3.2. Farba a optická účinnosť	
4.4. Smerové svetlá 4.4.1. Stav a funkcia 4.4.2. Farba a optická účinnosť 4.4.3. Vypínače 4.4.4. Frekvencia zábleskov	
4.5. Predné a zadné hmlové svetlá 4.5.1. Umiestnenie 4.5.2. Stav a funkcia 4.5.3. Farba a optická účinnosť	

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3	VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6
4.6. Spätné svetlomety 4.6.1. Stav a funkcia 4.6.2. Farba a optická účinnosť	
4.7. Svetlo na osvetlenie zadnej registračnej tabuľky	
4.8. Odrazové sklá — stav a farba	
4.9. Oznamovače	
4.10. Elektrické spojenie medzi ťažným vozidlom a prívesom alebo návesom	
4.11. Elektrické vedenie	
5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie	5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie
5.1. Nápravy	5.1. Nápravy
5.2. Kolesá a pneumatiky	5.2. Kolesá a pneumatiky
5.3. Zavesenie	5.3. Zavesenie
6. Podvozok a jeho príslušenstvo	6. Podvozok a jeho príslušenstvo
6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo 6.1.1. Celkový stav 6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče 6.1.3. Palivová nádrž a potrubie 6.1.4. Geometrické charakteristiky a stav zadného ochranného zariadenia, ťažké nákladné vozidlá 6.1.5. Nosič rezervného kolesa 6.1.6. Spojovací mechanizmus na ťažných vozidlách, prívesoch a návesoch	6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo 6.1.1. Celkový stav 6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče 6.1.3. Palivová nádrž a potrubie 6.1.4. Nosič rezervného kolesa 6.1.5. Bezpečnosť spojovacieho mechanizmu (ak je namontovaný)
6.2. Kabína a karoséria 6.2.1. Celkový stav 6.2.2. Uchytenie 6.2.3. Dvere a zámky 6.2.4. Podlaha 6.2.5. Sedadlo vodiča 6.2.6. Stúpačky	6.2. Karoséria 6.2.1. Stav konštrukcie 6.2.2. Dvere a zámky
7. Ostatné vybavenie	7. Ostatné vybavenie
7.1. Bezpečnostné pásy	7.1. Uchytenie sedadla vodiča

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2 A 3		VOZIDLÁ KATEGÓRIE 4, 5 A 6	
7.2.	Hasiaci prístroj	7.2.	Uchytenie batérie
7.3.	Zámky a zariadenie proti krádeži	7.3.	Výstražné zvukové zariadenie
7.4.	Výstražný trojuholník	7.4.	Výstražný trojuholník
7.5.	Skrinka prvej pomoci	7.5.	Bezpečnostné pásy
7.5.1.	Bezpečnosť uchytenia	7.5.2.	Stav pásov
7.5.3.	Manipulácia		
7.6.	Kliny pod kolesá		
7.7.	Výstražné zvukové zariadenie		
7.8.	Rýchloemer		
7.9.	Tachograf (prítomnosť a neporušenosť plomb) — kontrola platnosti štítku tachografu, ak sa vyžaduje podľa nariadenia (EHS) č. 3821/85 ⁽¹⁾ — v prípade pochybnosti kontrola, či sa menovitý obvod alebo rozmer pneumatík zhoduje s údajmi na štítku tachografu — ak je to účelné, kontrola neporušenosti plomb tachografu a ak je to vhodné, akýchkoľvek iných prostriedkov ochrany proti podvodnej manipulácii		
7.10.	Zariadenie obmedzujúce rýchlosť — kde je to možné, kontrola inštalovania obmedzovača podľa požiadaviek smernice 92/6/EHS ⁽²⁾ — kontrola platnosti štítku obmedzovača — ak je to účelné, kontrola neporušenosti plomb obmedzovača a, ak je to vhodné, akýchkoľvek iných prostriedkov ochrany proti podvodnej manipulácii		
8.	Zaťaženie životného prostredia	8.	Zaťaženie životného prostredia
8.1.	Hluk	8.1.	Hluk

⁽¹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8). Naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 2479/95 (Ú. v. ES L 256, 26.10.1995, s. 8).

⁽²⁾ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o inštalovaní a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre niektoré kategórie motorových vozidiel v spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

VOZIDLÁ KATEGÓRIE 1, 2, 3, 4, 5 a 6

8.2. Výfukové emisie

8.2.1. Motorové vozidlá vybavené motormi so zážihovým zapáľovaním (benzínové)

- a) Keď výfukové emisie nie sú regulované zdokonaleným kontrolným emisným systémom, ako je trojcestný katalyzátor, ktorý je riadený lambda-sondou:

1. Vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa zistilo unikanie.
2. Ak je to vhodné, vizuálna kontrola emisného kontrolného systému, aby sa zistilo, či požadované zariadenie je inštalované.

Po primeranej dobe upravenia motora (berúc do úvahy odporúčania výrobcu vozidla) je meraný obsah kyslíčnika uhoľnatého (CO) vo výfukových plynoch pri voľnobehu motora (nezatažený).

Maximálny prípustný obsah CO vo výfukových plynoch je stanovený výrobcom vozidla. Keď táto informácia nie je prístupná, alebo keď sa príslušné orgány členských štátov rozhodnú nepoužiť referenčnú hodnotu, obsah CO nesmie prekročiť nasledovné:

- pre vozidlá registrované alebo dané do prevádzky po prvýkrát v období medzi dátumom, od ktorého členské štáty vyžadujú, aby vozidlá vyhovovali smernici 70/220/EHS ⁽¹⁾, a 1. októbrom 1986: CO – 4,5 % objemu,
- pre vozidlá registrované alebo dané po prvýkrát do prevádzky po 1. októbri 1986: CO – 3,5 % objemu.

- b) Keď výfukové emisie sú regulované zdokonaleným kontrolným emisným systémom, ako je trojcestný katalyzátor, ktorý je riadený lambda-sondou.

1. Vizuálna kontrola výfukového systému, aby sa zistilo unikanie a kompletnosť všetkých častí.
2. Vizuálna kontrola emisného kontrolného systému, aby sa zistilo, či požadované zariadenie je inštalované.
3. Stanovenie účinnosti emisného kontrolného systému vozidla meraním hodnoty lambda a obsahu CO vo výfukových plynoch, v zhode s bodom 4 alebo postupmi navrhnutými výrobcami a schválenými v dobe typového schválenia. Pre každý z testov motora je nastavovanie v zhode s odporúčaniami výrobcu vozidla.
4. Výfukové emisie — limitné hodnoty

- Meranie pri voľnobehu motora:

Maximálny prípustný obsah CO vo výfukových plynoch je stanovený výrobcom vozidla. Keď táto informácia nie je dostupná, maximálny obsah CO nesmie presiahnuť 0,5 % objemu.

- Meranie pri voľnobehu pri vysokých voľnobežných otáčkach, otáčky motora najmenej 2 000 min⁻¹.

Obsah CO: max. 0,3 % objemu

Lambda: 1 ± 0,03 v súlade so špecifikáciou výrobcu.

8.2.2. Motorové vozidlá vybavené motormi s kompresným zapáľovaním (vznetové)

Meranie priesvitnosti metódou voľnej akcelerácie (nezatažené od voľnobehu k prerušovaným otáčkam). Úroveň koncentrácie nesmie presiahnuť úroveň zaznamenanú na štítku podľa smernice 72/306/EHS ⁽²⁾. Keď informácia nie je dostupná, alebo ak príslušné orgány členských štátov rozhodnú o tom, že sa informácia nepoužije ako referenčná, limitné hodnoty koeficientu absorpcie sú nasledovné:

Maximálny koeficient absorpcie pre:

- nepreplňované vznetové motory = 2,5 m⁻¹,
- preplňované vznetové motory = 3,0 m⁻¹,

alebo ekvivalentné hodnoty, keď sa použije zariadenie rozdielne od typu, ktorý sa použil pre typové schválenie EHS.

Vozidlá registrované alebo dané po prvýkrát do prevádzky pred 1. januárom 1980 nemusia spĺňať tieto požiadavky.

8.2.3. Testovacie zariadenie

Emisie vozidiel sa testujú zariadením, ktoré presne označuje, či výrobcom predpísané alebo naznačené limitné hodnoty boli dodržané.

- 8.2.4. Keď sa počas typového schvaľovania EHS zistí, že typ vozidla nevyhovuje limitným hodnotám uloženým touto smernicou, členské štáty môžu uložiť vyššie limitné hodnoty pre takýto typ vozidla na základe dôkazu poskytnutého výrobcom. Musia o tom informovať Komisiu a obratom ostatné členské štáty.

⁽¹⁾ Smernica Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa opatrení proti znečisťovaniu vzduchu plynmi z motorov motorových vozidiel so zážihovým zapáľovaním (Ú. v. ES L 76, 9.3.1970, s. 1) a corrigendum (Ú. v. ES L 81, 11.4.1970, s. 15), naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 94/12/ES (Ú. v. ES L 100, 19.4.1994, s. 42).

⁽²⁾ Smernica Rady 72/306/EHS z 2. augusta 1972 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa opatrení, ktoré majú byť prijaté proti emisiám škodlivín z dieselových motorov určených pre vozidlá (Ú. v. ES L 190, 20.8.1972, s. 1). Naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 89/491/EHS (Ú. v. ES L 238, 15.8.1989, s. 43).

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

PRÍLOHA III

ČASŤ A

Zrušené smernice

(uvedené v článku 10)

Smernica Rady 77/143/EHS z 29. decembra 1976 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa kontroly technického stavu motorových a ich prípojných vozidiel a smernice meniace a dopĺňajúce túto smernicu:

- smernica Rady 88/449/EHS,
- smernica Rady 91/225/EHS,
- smernica Rady 91/328/EHS,
- smernica Rady 92/54/EHS,
- smernica Rady 92/55/EHS,
- smernica Rady 94/23/ES.

ČASŤ B

Smernica	Konečné termíny	
	pre transpozíciu	pre vykonávanie
77/143/EHS (Ú. v. ES L 47, 18.2.1977, s. 47)	31. december 1977	31. december 1977
88/449/EHS (Ú. v. ES L 222, 12.8.1988, s. 10)	28. júl 1990	28. júl 1990
91/225/EHS (Ú. v. ES L 103, 23.4.1991, s. 3)	1. január 1992	1. január 1992
91/328/EHS (Ú. v. ES L 178, 6.7.1991, s. 29)	1. júl 1993	1. júl 1993
92/54/EHS (Ú. v. ES L 225, 10.8.1992, s. 63)	22. jún 1993	22. jún 1993
92/55/EHS (Ú. v. ES L 225, 10.8.1992, s. 68)	22. jún 1993	1. január 1994
pre vozidlá uvedené v oddiele 8.2.1. písm. a) prílohy II		1. január 1996
pre vozidlá uvedené v oddieli 8.2.2 prílohy II		1. január 1997
94/23/ES (Ú. v. ES L 147, 14.6.1994, s. 6)	1. január 1997	1. január 1997

PRÍLOHA IV
KORELAČNÁ TABUĽKA č. 1
(výroková časť)

Táto smernica	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/ES
Článok 1 ods. 1	Článok 1						
Článok 1 ods. 2	Článok 2 ods. 1						
Článok 2	Článok 4						
Článok 3 ods. 1 bod 1	Článok 5 ods. 1						
Článok 3 ods. 1 bod 2	Článok 5 ods. 2						
Článok 3 ods. 2	Článok 5 ods. 3						
Článok 3 ods. 3							Článok 2
Článok 4 ods. 1	Článok 2 ods. 2						
Článok 4 ods. 2	Článok 2 ods. 3						
Článok 4 ods. 3							Článok 4
Článok 5 (zarážky 1 až 6)	Článok 3						
Článok 5 (zarážka 7)							Článok 3
Článok 6 ods. 1	Článok 7 ods. 1	Článok 1 ods. 1					
Článok 6 ods. 2				Článok 1 ods. 1			
Článok 7 ods. 1 a 2			Článok 1				

Táto smernica	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/ES
Článok 8 ods. 1 až 4			Článok 1	Článok 3			
Článok 9 ods. 1							
Článok 9 ods. 2							
Článok 10							
Článok 11 ods. 1	Článok 6	Článok 2 ods. 1	Článok 2 ods. 1	Článok 2 ods. 1	Článok 2 ods. 1	Článok 2 ods. 1 až 3	Článok 5 ods. 1
Článok 11 ods. 2		Článok 2 ods. 2	Článok 2 ods. 2	Článok 2 ods. 2	Článok 2 ods. 2		Článok 5 ods. 2
Článok 11 ods. 3							
Článok 12						Článok 2 ods. 4	
Článok 13							

KORELAČNÁ TABUĽKA č. 2

(kategórie vozidiel podliehajúce kontrolám technického stavu vozidla)

Táto smernica	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/ES
Príloha I	Príloha I						
kategória 1	kategória 1						
kategória 2	kategória 2						
kategória 3	kategória 3						
kategória 4	kategória 4						
kategória 5		Článok 1 ods. 2					
kategória 6				Článok 1 ods. 2			

KORELAČNÁ TABUĽKA č. 3
(kontrolované/testované položky)

Táto smernica	77/143/EHS	88/449/EHS	91/225/EHS	91/328/EHS	92/54/EHS	92/55/EHS	94/23/ES
Príloha II (*)	Príloha II						
Úvodná pozn. 1	Úvodná pozn. 1				Článok 1 ods. 1		
Úvodná pozn. 2					Článok 1 ods. 1		
Úvodná pozn. 3					Článok 1 ods. 1		
Bod 1							
Bod 1.2							
Bod 1.2.1							Článok 1
Bod 1.2.2							
Bod 1.3					Článok 1 ods. 1		
Bod 1.3.1							Článok 1
Bod 1.3.2							
Bod 1.4					Článok 1 ods. 1		
Bod 1.4.1							Článok 1
Bod 1.4.2							
Bod 1.5					Článok 1 ods. 1		
Bod 1.6							
Bod 2		Článok 1 ods. 3					
Bod 7.8							
Bod 7.9 (názov) (zarážky 1 až 3)	Článok 1 ods. 3						
Bod 7.10 (zarážky 1 až 3)							
Bod 8		Článok 1 ods. 3					
Bod 8.1							
Bod 8.2							
Bod 8.2.4						Článok 1 ods. 1	
Bod 8.3		Článok 1 ods. 3					
Bod 10.2							

(*) Poznámka: Kategória 4 (taxíky a sanitky) je prenesená z ľavého stĺpca do pravého stĺpca (s kategóriami 5 a 6) v prílohe II.