

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/45/EÚ****z 3. apríla 2014****o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Komisia v bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ stanovuje cieľ „nulovej vízie“, v rámci ktorého by Únia mala do roku 2050 znížiť počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. S ohľadom na dosiahnutie tohto cieľa sa očakáva, že technológia vozidiel vo veľkej miere prispeje k zvýšeniu bezpečnosti cestnej dopravy.
- (2) Komisia vo svojom oznámení s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ navrhla do roku 2020 ďalšie zníženie celkového počtu úmrtí na cestách Únie o polovicu, so začiatkom od roku 2010. S ohľadom na dosiahnutie tohto cieľa Komisia stanovila sedem strategických cieľov a určila opatrenia pre bezpečnejšie vozidlá, stratégie na zníženie počtu zranení a opatrenia na zvýšenie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky, predovšetkým motocyklistov.
- (3) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Uvedený systém by mal zahŕňať pravidelné kontroly technického stavu vozidiel a cestné technické kontroly vozidiel používaných na obchodné činnosti v cestnej doprave, ako aj ustanoviť postup evidencie vozidiel s cieľom umožniť zrušenie povolenia na používanie vozidla v cestnej premávke, ak takéto používanie predstavuje bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy. Pravidelná kontrola by mala byť hlavným nástrojom na zabezpečenie dobrého technického stavu. Cestné technické kontroly úžitkových vozidiel by mali byť len doplnením pravidelných kontrol.
- (4) Členským štátom by sa malo umožniť stanoviť prísnejšie normy kontroly, ako sú tie, ktoré vyžaduje táto smernica.
- (5) Súčasťou presadzovania opatrení na zaistenie dobrého technického stavu vozidiel môžu byť kampane na zvýšenie informovanosti zamerané na majiteľov vozidiel a na rozvíjanie osvedčených postupov a zvykov vyplývajúcich z pravidelných kontrol ich vozidiel.
- (6) Vozidlá s nefunkčným technickým systémom majú vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a môžu prispievať k nehodám na cestách zahrňujúcim zranenia alebo smrteľné úrazy. Uvedený vplyv by sa dal znížiť, ak by sa zaviedli zlepšenia v oblasti systému kontroly technického stavu. Včasné odhalenie chýb v technickom stave motorového vozidla by pomohlo napraviť uvedené chyby, a tak predchádzať nehodám.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 44, 15.2.2013, s. 128.

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 11. marca 2014 (zatiaľ neuvyhlásená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 24. marca 2014.

- (7) Vozidlá s nefunkčným systémom na reguláciu emisií majú väčší dosah na životné prostredie ako riadne udržiavané vozidlá. Preto by režim pravidelných kontrol technického stavu prispel k zlepšovaniu životného prostredia prostredníctvom znižovania priemerných emisií pochádzajúcich z vozidiel.
- (8) Členské štáty by mali zvážiť náležité opatrenia na predchádzanie neodborného manipulovania s časťami a komponentmi vozidla alebo neoprávneného narábania s nimi, čo by mohlo negatívne vplyvať na požadované bezpečnostné a environmentálne charakteristiky vozidla, a to najmä prostredníctvom pravidelných kontrol technického stavu vrátane účinných, primeraných, odrádzajúcich a nediskriminačných sankcií.
- (9) V uplynulých dvoch desaťročiach sa neustále posilňovali požiadavky na emisie pochádzajúce z vozidiel v súvislosti s typovým schválením. Kvalita ovzdušia sa však nezlepšila tak, ako sa očakávalo vzhľadom na sprísnenie emisných noriem pre vozidlá, predovšetkým čo sa týka oxidov dusíka (NOx) a jemných tuhých častíc. Mali by sa dôkladne posúdiť možnosti zlepšenia skúšobných cyklov, aby zodpovedali podmienkam premávky, s cieľom vypracovať budúce riešenia vrátane stanovenia skúšobných metód na meranie úrovni NOx a limitných hodnôt pre emisie NOx.
- (10) V prípade vozidiel, ktoré spĺňajú emisné triedy Euro 6 a Euro VI, sa palubné diagnostické systémy (OBD) stávajú účinnejšími pri posudzovaní emisií, čo odôvodňuje ich využívanie ako ekvivalent bežnej kontroly emisií na účely kontroly technického stavu. S cieľom zabezpečiť používanie systémov OBD pri kontrolách technického stavu vozidiel až po emisné triedy Euro 5 a Euro V by členské štáty mali mať možnosť umožniť túto metódu kontroly v súlade s odporúčaniami výrobcov a inými požiadavkami v prípade takýchto vozidiel, ak rovnocennosť s prihliadnutím na príslušné právne predpisy o typovom schválení bola v uplatniteľnom prípade nezávisle overená.
- (11) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek v súvislosti s bezpečnosťou vozidiel. Prostredníctvom systému pravidelných kontrol technického stavu je potrebné zabezpečiť, aby vozidlá aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy. Uvedený systém by sa mal uplatňovať na určité kategórie vozidiel, ktoré sú vymedzené v smerniciach Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES <sup>(1)</sup>, 2003/37/ES <sup>(2)</sup> a 2007/46/ES <sup>(3)</sup>.
- (12) Kolesové traktory s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h sa stále viac používajú ako náhrada nákladných vozidiel v rámci miestnej dopravy a na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy. Ich rizikový potenciál je porovnateľný s rizikovým potenciálom nákladných vozidiel, a preto by vozidlá v uvedenej kategórii, ktoré sa používajú prevažne na verejných cestách, mali podliehať kontrole technického stavu.
- (13) Historické vozidlá majú zachovávať dedičstvo obdobia, v ktorom boli vyrobené, a mali by sa považovať za vozidlá, ktoré sa len v malej miere pohybujú po verejných cestách. Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť obdobie pravidelnej kontroly technického stavu takýchto vozidiel. Takisto by členské štáty mali regulovať kontrolu technického stavu v prípade iných typov špecializovaných vozidiel.
- (14) Vozidlá používané výhradne na odľahlých územiach členských štátov, najmä na malých ostrovoch s menej ako 5 000 obyvateľmi alebo v riedko obývaných oblastiach s hustotou obyvateľstva nižšou ako 5 osôb na kilometer štvorcový, sa používajú za podmienok, ktoré si môžu vyžadovať osobitný režim kontrol technického stavu. Členské štáty by preto mali mať právomoc oslobodiť takéto vozidlá od uplatňovania tejto smernice.
- (15) Kontroly technického stavu sú zvrchovanou činnosťou, a preto by ich mali vykonávať členské štáty alebo verejné orgány alebo súkromné subjekty poverené vykonávať takúto kontrolu pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za kontrolu technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje súkromným subjektom vrátane tých, ktoré vykonávajú aj opravy vozidiel, vykonávať kontroly technického stavu.

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1).

(2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS (Ú. v. EÚ L 171, 9.7.2003, s. 1).

(3) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

- (16) Členské štáty by mali mať právomoc určiť stanice technickej kontroly mimo ich územia, aby vykonávali kontroly technického stavu pre vozidlá evidované na ich území, ak už členský štát, na území ktorého sa nachádzajú, schválil uvedené stanice technickej kontroly na vykonávanie kontrol vozidiel.
- (17) Pokiaľ ide o kontrolu vozidiel, a predovšetkým ich elektronických bezpečnostných komponentov, je dôležité získať prístup k technickým špecifikáciám každého jednotlivého vozidla. Preto by výrobcovia vozidiel mali poskytovať údaje, ktoré sú potrebné na overenie funkčnosti komponentov, ktoré sa týkajú bezpečnosti a životného prostredia. Ustanovenia o prístupe k informáciám o opravách a údržbe by sa na uvedený účel mali uplatňovať podobným spôsobom, pričom stanice technickej kontroly by mali mať prístup ku všetkým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu. Tieto údaje by mali zahŕňať podrobné informácie, ktoré umožnia takú kontrolu funkčnosti bezpečnostných systémov vozidla, ktorá umožní, aby takéto systémy boli preverované v rámci pravidelnej technickej kontroly. To je veľmi dôležité hlavne v oblasti elektronicky riadených systémov a mali by sem patriť všetky zložky, ktoré výrobca nainštaloval.
- (18) Vozidlá, ktoré sa používajú na verejných cestách, musia byť v dobrom technickom stave. Držiteľ osvedčenia o evidencii a v relevantných prípadoch prevádzkovateľ vozidla by mali byť zodpovední za udržiavanie vyhovujúceho technického stavu vozidla.
- (19) Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky a jej dosahu na spoločnosť je dôležité, aby vozidlá používané na cestách boli v náležitom technickom stave. Členským štátom by sa preto nemalo brániť, aby na základe dobrovoľnosti povoľovali ďalšie kontroly technického stavu.
- (20) Aby bolo možné poskytnúť držiteľom osvedčenia o evidencii a prevádzkovateľom vozidiel určitý stupeň flexibility, členské štáty by mali mať možnosť stanoviť obdobie niekoľkých týždňov, počas ktorých sa má vykonať pravidelná kontrola technického stavu.
- (21) Kontroly počas životného cyklu vozidla by mali byť relatívne jednoduché, rýchle a nenákladné a súčasne efektívne z hľadiska plnenia cieľov tejto smernice.
- (22) Kontrola technického stavu by mala zahŕňať všetky položky súvisiace s konkrétnym vyhotovením, konštrukciou a vybavením kontrolovaného vozidla. Zlučiteľnosť medzi časťami a komponentmi, napríklad medzi kolesami a nábojmi kolesa, by sa mala považovať za nevyhnutnú pre bezpečnosť vozidla, a mala by sa kontrolovať počas kontroly technického stavu. V súvislosti s týmito položkami a pri zohľadnení súčasného stavu technológií vozidiel sa vyžaduje, aby sa do zoznamu kontrolovaných položiek zaradili aj moderné elektronické systémy. S ohľadom na harmonizáciu kontrol technického stavu, pre každú z kontrolovaných položiek by sa mali zaviesť odporúčané metódy kontroly. Uvedené položky by sa mali aktualizovať, aby sa zohľadnil prebiehajúci výskum a technický pokrok v oblasti bezpečnosti vozidiel.
- (23) S cieľom uľahčiť ďalšiu harmonizáciu a zabezpečiť konzistentnosť noriem by sa mal zaviesť neúplný zoznam hlavných príčin porúch pre všetky kontrolované položky. Na dosiahnutie konzistentnosti posúdenia stavu kontrolovaného vozidla by sa zistené chyby mali hodnotiť podľa spoločného štandardu.
- (24) V záujme lepšieho uplatňovania zásady voľného pohybu v rámci Únie by na účely opätovnej evidencie vozidla mali členské štáty uznávať protokoly o kontrole technického stavu vydané inými členskými štátmi. Tým by nemalo byť dotknuté právo členského štátu overiť protokol o kontrole technického stavu a identifikáciu vozidla počas opätovnej evidencie a požadovať, aby bola vykonaná nová kontrola technického stavu za podmienok stanovených v tejto smernici.
- (25) Podvody spojené s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti by sa mali považovať za delikt, ktorý podlieha sankcii, pretože manipulácia s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti môže viesť k nesprávnemu vyhodnoteniu technického stavu vozidla. Zaznamenávanie celkovej prejdenej vzdialenosti do protokolov o kontrole technického stavu spolu s prístupom kontrolných technikov k uvedenej informácii by malo uľahčiť odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti. Komisia by mala preskúmať výmenu údajov z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti medzi príslušnými orgánmi členských štátov.

- (26) Po každej kontrole by sa mal vystaviť protokol o kontrole technického stavu. Mal by obsahovať okrem iného informácie o identite vozidla a informácie o výsledkoch kontroly. Výsledky kontroly by mali byť dostupné v elektronickej podobe. Aby bolo možné zaistiť riadnu následnú kontrolu po kontrole technického stavu, členské štáty by mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v databáze, predovšetkým na účely analýzy výsledkov pravidelných kontrol technického stavu.
- (27) Držiteľ osvedčenia o evidencii vozidla a v relevantných prípadoch prevádzkovateľ vozidla, ktoré je predmetom kontroly technického stavu, počas ktorej sa zistili chyby, a to najmä také, ktoré ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky, by mali takéto chyby bezodkladne odstrániť. V prípade nebezpečných chýb môže byť potrebné obmedziť používanie vozidla, pokiaľ tieto chyby nebudú v plnej miere odstránené.
- (28) Ak kontrolované vozidlo patrí do kategórie vozidiel, ktoré nepodliehajú evidencii v členskom štáte, v ktorom bolo uvedené do prevádzky, tomuto členskému štátu by sa malo umožniť, aby vyžadoval, že dôkaz o vykonaní kontroly má byť umiestnený na viditeľnom mieste na vozidle.
- (29) S cieľom dosiahnuť vysokú úroveň kontroly v celej Únii, mali by sa skúšobné zariadenia, ktoré sa majú použiť počas kontroly, ich údržba a ich kalibrácia overiť podľa špecifikácií, ktoré uvádzajú členské štáty alebo výrobcovia.
- (30) Alternatívne vybavenie odrážajúce technologický pokrok a inovácie by malo byť možné použiť za predpokladu, že zaisťuje rovnocenne vysokú kvalitu kontroly.
- (31) Členské štáty by pri schvaľovaní staníc technickej kontroly na svojom území mali zohľadňovať, že z rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES <sup>(1)</sup> sú vylúčené služby všeobecného záujmu v oblasti dopravy.
- (32) Stanice technickej kontroly by mali zabezpečiť objektivnosť a vysokú kvalitu kontrol vozidiel. V záujme splnenia minimálnych požiadaviek na riadenie kvality by preto stanice technickej kontroly mali dodržiavať požiadavky stanovené schvaľujúcim členským štátom.
- (33) Vysoké štandardy kontroly technického stavu si vyžadujú, aby kontrolní pracovníci mali vysokú úroveň zručností a schopností. Mal by sa zaviesť systém odborného vzdelávania vrátane počiatočného odborného vzdelávania a pravidelných obnovovaní odbornej kvalifikácie alebo primeranej skúšky. Malo by sa stanoviť prechodné obdobie, aby súčasní kontrolní pracovníci mohli plynule prejsť na režim pravidelného odborného vzdelávania alebo skúšok. S cieľom zabezpečiť vysokú úroveň odbornej prípravy, spôsobilostí a skúšok by sa malo členským štátom umožniť, aby stanovili ďalšie požiadavky na spôsobilosť a zodpovedajúcu odbornú prípravu.
- (34) Kontrolní technici by mali pri výkone kontroly technického stavu konať nezávisle a ich posudok by nemal byť ovplyvnený konfliktami záujmov a to ani pokiaľ ide o záujem ekonomického či osobného charakteru. Medzi odmenou kontrolných technikov a výsledkami kontroly technického stavu by nemala existovať žiadna priama súvislosť. Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť požiadavky na oddelenie činností alebo poveriť súkromný subjekt vykonaním kontroly technického stavu, ako aj opráv vozidla, a to dokonca na rovnakom vozidle v prípadoch, keď dozorný orgán k svojej spokojnosti potvrdil, že je zachovaná vysoká úroveň objektivity.
- (35) Výsledky kontroly technického stavu by sa nemali meniť na obchodné účely. Dozorný orgán by mohol zmeniť výsledky kontroly technického stavu len vtedy, ak by zistenia z uvedenej kontroly, ktorú vykonal kontrolný technik, boli zjavne nesprávne.
- (36) Aby bolo možné v priebehu času zaistiť vysokú kvalitu kontroly, členské štáty by mali vypracovať systém zabezpečenia kvality, ktorý by zahŕňal procesy udeľovania oprávnenia, dozoru, ako aj odobratia, pozastavenia alebo zrušenia oprávnenia na vykonávanie kontroly technického stavu.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 376, 27.12.2006, s. 36).

- (37) Akreditácia staníc technickej kontroly podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 <sup>(1)</sup> by nemala pre členské štáty predstavovať povinnosť.
- (38) V niektorých členských štátoch vykonáva kontrolu technického stavu veľký počet súkromných oprávnených staníc technickej kontroly. Na zabezpečenie efektívnej výmeny informácií v tejto súvislosti medzi členskými štátmi by sa mali určiť vnútroštátne kontaktné miesta.
- (39) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho regulačného rámca, ktorý sa vzťahuje na vozidlá počas celej ich životnosti od schválenia, cez evidencie a kontroly, až po zošrotovanie. Výmena informácií obsiahnutých vo vnútroštátnych elektronických databázach vozidiel a v elektronických databázach vozidiel výrobcov by v zásade mala prispievať k vyššej efektívnosti celého administratívneho reťazca týkajúceho sa vozidiel a k znižovaniu nákladov a administratívnej záťaže. Komisia by mala preskúmať uskutočniteľnosť, náklady a prínosy vytvorenia elektronickej platformy informácií o vozidlách využitím existujúcich a už zavedených informačno-technologických riešení s ohľadom na medzinárodnú výmenu údajov, aby sa tak minimalizovali náklady a predišlo sa duplicitě. Pri preskúmaní týchto skutočností by Komisia mala zvážiť čo najvhodnejší spôsob prepojenia existujúcich vnútroštátnych systémov s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu a údajov z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, stanicami technickej kontroly, výrobcami skúšobných zariadení a výrobcami vozidiel. Komisia by tiež mala preskúmať uskutočniteľnosť, náklady a prínosy zberu a uchovávaní dostupných informácií týkajúcich sa hlavných komponentov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel, ktoré boli zapojené do vážnych nehôd, ako aj možnosť sprístupniť v anonymnej forme informácie o priebehu nehody a o údajoch z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti kontrolným technikom, držiteľom osvedčení o evidencii a osobám skúmajúcim nehody.
- (40) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (41) Komisia by nemala prijímať vykonávacie akty týkajúce sa informácií, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať pre kontroly technického stavu, ak výbor zriadený na základe tejto smernice nevydá žiadne stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý predložila Komisia.
- (42) S cieľom aktualizovať označenia kategórie vozidiel v článku 2 ods. 1 a článku 5 ods. 1 a 2, aktualizovať bod 3 prílohy I, pokiaľ ide o metódy a prispôbiť bod 3 prílohy I, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód a hodnotenie chýb, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (43) Technický stav má priamy dosah na bezpečnosť cestnej premávky, a preto by sa mal pravidelne preskúmať. Komisia by mala poskytovať správu o účinnosti ustanovení tejto smernice vrátane tých, ktoré sa týkajú jej rozsahu pôsobnosti, frekvencii kontrol, ďalšom rozšírení systému technickej kontroly prostredníctvom elektronickej výmeny informácií, a o prípadnom vzájomnom uznávaní protokolov o kontrole technického stavu.
- (44) Skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa v staniach technickej kontroly používajú, by mali spĺňať požiadavky stanovené na vykonávanie kontrol technického stavu. Keďže si to vyžaduje podstatné investície a úpravy, ktoré nie je možné realizovať okamžite, malo by sa na splnenie uvedených požiadaviek stanoviť päťročné obdobie. Podobne by sa malo obdobie piatich rokov stanoviť aj pre dozorné orgány, aby mohli splniť všetky kritériá a požiadavky týkajúce sa udeľovania oprávnení stanicam technickej kontroly a vykonávania dozoru nad nimi.

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

<sup>(2)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa stanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (45) Keďže cieľ tejto smernice, a to zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov rozsahu tejto činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.
- (46) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané predovšetkým Chartou základných práv Európskej únie, ako sa uvádza v článku 6 Zmluvy o Európskej únii.
- (47) Touto smernicou sa začleňujú a aktualizujú pravidlá obsiahnuté v odporúčaní Komisie 2010/378/EÚ <sup>(1)</sup>, aby bolo možné lepšie regulovať výsledky kontrol technického stavu.
- (48) Touto smernicou sa aktualizujú technické požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES <sup>(2)</sup> a rozširuje sa jej rozsah pôsobnosti tak, aby zahŕňala predovšetkým ustanovenia týkajúce sa zakladania staníc technickej kontroly a ich dozorných orgánov, ako aj menovania kontrolných technikov poverených vykonávaním kontrol technického stavu. Uvedená smernica by sa preto mala zrušiť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## KAPITOLA I

### PREDMET ÚPRAVY, VYMEDZENIE POJMOV A ROZSAH PÔSOBNOSTI

#### Článok 1

##### **Predmet úpravy**

Touto smernicou sa ustanovujú minimálne požiadavky pre režim pravidelných kontrol technického stavu vozidiel používaných na verejných pozemných komunikáciách.

#### Článok 2

##### **Rozsah pôsobnosti**

1. Táto smernica sa vzťahuje na vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h v rámci nasledujúcich kategórií, ktoré sú uvedené v smernici 2002/24/ES, smernici 2003/37/ES a smernici 2007/46/ES:

- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, najviac s ôsmimi miestami na sedenie okrem miesta na sedenie vodiča – kategória vozidiel M<sub>1</sub>,
- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny s viac než ôsmimi miestami na sedenie okrem miesta na sedenie vodiča – kategórie vozidiel M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>,
- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu tovaru, s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel N<sub>1</sub>,
- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu tovaru, s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>,
- prípojné vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru alebo osôb, ako aj na ubytovanie osôb, s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>,
- od 1. januára 2022 dvoj- alebo trojkolesové vozidlá – kategórie vozidiel L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup>,
- kolesové traktory kategórie T5, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách a ktorých maximálna konštrukčná rýchlosť presahuje 40 km/h.

<sup>(1)</sup> Odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 74).

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12).

2. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti uplatňovania tejto smernice vyňať tieto vozidlá evidované na svojom území:

- vozidlá prevádzkované alebo používané za výnimočných podmienok a vozidlá, ktoré sa nikdy alebo takmer nikdy nepoužívajú na verejných pozemných komunikáciách, ako napr. historické alebo športové vozidlá,
- vozidlá, na ktoré sa vzťahuje diplomatická imunita,
- vozidlá, ktoré používajú ozbrojené sily, zložky zodpovedné za dodržiavanie zákonov a verejného poriadku, protipožiarna ochrana, civilná ochrana, pohotovostné alebo záchranárske služby,
- vozidlá, ktoré sa používajú na účely poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, farmárstva a rybníctva iba na území dotknutého členského štátu, a hlavne v teréne, kde takáto činnosť prebieha vrátane poľnohospodárskych ciest, lesných ciest a poľnohospodárskych polí,
- vozidlá používané výhradne na malých ostrovoch alebo v riedko obývaných oblastiach,
- špeciálne vozidlá, ktoré prevádzajú cirkusové alebo lunaparkové zariadenia s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 40 km/h a ktoré sa prevádzkujú len na území dotknutého členského štátu,
- vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e a L7e, s objemom motora viac než 125 cm<sup>3</sup>, ak členské štáty zaviedli účinné alternatívne opatrenia pre bezpečnosť cestnej premávky pre dvoj- a trojkolesové vozidlá, najmä s prihliadnutím na príslušné štatistiky z oblasti bezpečnosti cestnej premávky za posledných päť rokov. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii.

3. Členské štáty môžu zaviesť vnútroštátne požiadavky týkajúce sa kontrol technického stavu pre vozidlá evidované na ich území, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice a pre vozidlá uvedené v odseku 2.

### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Nasledujúce vymedzenia pojmov sa uplatňujú len na účely tejto smernice:

1. „vozidlo“ je akékoľvek niekoľajové motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo;
2. „motorové vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo na kolesách, ktoré sa pohybuje vlastnými prostriedkami, s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h;
3. „prípojné vozidlo“ je akékoľvek vozidlo bez vlastného pohonu na kolesách, ktoré je projektované a vyrobené tak, aby ho mohlo ťahať motorové vozidlo;
4. „náves“ je akékoľvek prípojné vozidlo navrhnuté tak, aby bolo pripojené k motorovému vozidlu takým spôsobom, že jeho časť spočíva na motorovom vozidle a podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie motorové vozidlo;
5. „dvoj- alebo trojkolesové vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo na dvoch kolesách s postranným vozíkom alebo bez neho, akákoľvek motorová trojkolka alebo štvorkolka;
6. „vozidlo evidované v členskom štáte“ je vozidlo, ktoré je evidované alebo uvedené do prevádzky v členskom štáte;
7. „historické vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré za historické považuje členský štát evidencie vozidla alebo niektorý z povolujujúcich orgánov ním určených, pričom vozidlo spĺňa tieto podmienky:
  - bolo vyrobené alebo prvýkrát zaevidované minimálne pred 30 rokmi,
  - daný konkrétny typ vozidla, ako je vymedzený v príslušnom práve Únie alebo vnútroštátnom práve, sa už nevyrába,
  - je historicky zachované, udržiavané v pôvodnom stave a neprešlo žiadnou podstatnou zmenou technických vlastností jeho hlavných súčastí;

8. „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je právnická alebo fyzická osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované;
9. „kontrola technického stavu“ je kontrola v súlade s prílohou I a jej cieľom je uistenie sa o tom, že vozidlo možno bezpečne používať na verejných pozemných komunikáciách a že spĺňa požadované a povinné bezpečnostné a environmentálne vlastnosti;
10. „schválenie“ je postup, ktorým členský štát potvrdzuje, že vozidlo spĺňa príslušné administratívne ustanovenia a technické požiadavky uvedené v smerniciach 2002/24/ES, 2003/37/ES a 2007/46/ES;
11. „chyby“ sú technické poruchy a iné prípady nesúladu zistené počas kontroly technického stavu vozidla;
12. „protokol o kontrole technického stavu“ je správa o kontrole technického stavu, ktorú vydal príslušný orgán alebo stanica technickej kontroly a ktorá obsahuje výsledky kontroly technického stavu;
13. „kontrolný technik“ je osoba oprávnená členským štátom alebo jeho príslušným orgánom na vykonávanie kontrol technického stavu v stanici technickej kontroly, alebo v prípade potreby v mene príslušného orgánu;
14. „príslušný orgán“ je orgán alebo verejný orgán, ktorý je poverený členským štátom a ktorý je zodpovedný za riadenie systému kontrol technického stavu, v prípade potreby aj za vykonávanie kontrol technického stavu;
15. „stanica technickej kontroly“ je verejný alebo súkromný subjekt alebo zariadenie oprávnené členským štátom na vykonávanie kontrol technického stavu vozidiel;
16. „dozorný orgán“ je orgán alebo orgány zriadené členským štátom, ktoré sú zodpovedné za dozor nad stanicami technickej kontroly. Dozorný orgán môže byť súčasťou príslušného orgánu alebo príslušných orgánov;
17. „malý ostrov“ je ostrov s menej ako 5 000 obyvateľmi, ktorý nie je s ďalšími časťami územia prepojený cestnými mostmi ani cestnými tunelmi;
18. „riedko obývaná oblasť“ je vopred vymedzené územie s hustotou obyvateľstva menšou než 5 osôb na kilometer štvorcový;
19. „verejná pozemná komunikácia“ je cesta využívaná vo verejný prospech, napr. miestna, regionálna alebo štátna cesta, hlavná cesta, rýchlostná cesta alebo diaľnica.

## KAPITOLA II

### VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

#### Článok 4

##### Povinnosti

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa vozidlá evidované na jeho území pravidelne kontrolovali podľa tejto smernice v staniciach technickej kontroly oprávnených členskými štátmi, v ktorých sú uvedené vozidlá evidované.
2. Kontroly technického stavu vykonáva členský štát, v ktorom je vozidlo evidované, alebo verejný orgán poverený touto úlohou uvedeným členským štátom, alebo orgány či zariadenia určené uvedeným členským štátom a pod jeho dozom vrátane súkromných subjektov.
3. V súlade so zásadami prístupu k informáciám ustanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 <sup>(1)</sup> a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 <sup>(2)</sup> Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov pred 20. májom 2018 prijme:

<sup>(1)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).



- a) súbor technických informácií o brzdových zariadeniach, riadení, viditeľnosti, svetidlách, odrazových označeniach, elektrickom príslušenstve, nápravách, kolesách, pneumatikách, zavesení náprav, podvozku, príslušenstve podvozku, ďalšom vybavení a zaťažení životného prostredia, ktoré sú potrebné na kontrolu technického stavu jednotlivých položiek, ktoré sa majú preverovať, a o použití odporúčaných kontrolných metód v súlade s prílohou I bodom 3, a
- b) podrobné pravidlá týkajúce sa formátu údajov a postupov prístupu k príslušným technickým informáciám.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2.

Technické informácie uvedené v prvom pododseku písm. a) sprístupnia výrobcovia nediskriminačným spôsobom, bezplatne alebo za primeranú cenu staniciam technickej kontroly a príslušným orgánom.

Komisia preskúma uskutočniteľnosť vytvorenia jednotného miesta prístupu k uvedeným informáciám.

4. Členské štáty zabezpečia, aby bola vo vnútroštátnych právnych predpisoch definovaná zodpovednosť za udržiavanie vozidla v bezpečnom stave spôsobilom na používanie v cestnej premávke.

### KAPITOLA III

#### MINIMÁLNE POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA KONTROL TECHNICKÉHO STAVU

##### Článok 5

##### Termín a frekvencia kontrol

1. Vozidlá sa podrobia kontrole technického stavu minimálne v týchto intervaloch bez toho, aby bolo dotknuté obdobie flexibility uplatňované v členských štátoch v súlade s odsekom 3:

- a) vozidlá kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky;
- b) vozidlá kategórie M<sub>1</sub> používané ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>: jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne;
- c) vozidlá kategórie T5, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách na komerčnú cestnú prepravu: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky.

2. Členské štáty stanovujú vhodné intervaly, v ktorých sa vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup> majú podrobiť kontrole technického stavu.

3. Členské štáty alebo príslušné orgány môžu určiť vhodné obdobie, počas ktorého sa má vykonať kontrola technického stavu, bez toho, aby boli prekročené intervaly stanovené v odseku 1.

4. Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu vozidla môže členský štát alebo dotknutý príslušný orgán požadovať, aby vozidlo absolvovalo kontrolu technického stavu pred dátumami uvedenými v odsekoch 1 a 2, a to v týchto prípadoch:

- po nehode, ktorá mala vplyv na hlavné bezpečnostné komponenty vozidla, ako sú kolesá, zavesenie kolies, deformačné zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy,
- po zmene alebo úprave bezpečnostných a environmentálnych systémov a komponentov;
- pri zmene držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla,
- ak počet najazdených kilometrov vozidla dosiahol 160 000 km;
- v prípade závažného vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky.

##### Článok 6

##### Obsah a metódy kontrol

1. Pre kategórie vozidiel, ktoré patria do pôsobnosti tejto smernice, s výnimkou kategórií L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora viac než 125 cm<sup>3</sup>, členské štáty zabezpečia, aby sa kontroly technického stavu zameriavali minimálne na oblasti uvedené v prílohe I bode 2.

2. Príslušné orgány členského štátu alebo stanica technickej kontroly vykonávajú v rámci každej oblasti uvedenej v odseku 1 kontrolu technického stavu, ktorá sa týka aspoň položiek uvedených v prílohe I bode 3, pričom sa použijú odporúčané alebo rovnocenné metódy schválené príslušným orgánom, uplatniteľné na kontrolu týchto položiek a uvedené tiež v prílohe I bode 3. Kontrola tiež môže zahŕňať overovanie skutočnosti, či príslušné časti a komponenty uvedeného vozidla spĺňajú požiadavky na bezpečnostné a environmentálne vlastnosti platné v čase schválenia, prípadne v čase montáže dodatočného vybavenia.

Kontroly sa vykonávajú prostredníctvom postupov a zariadení, ktoré sú v súčasnosti dostupné, bez použitia nástrojov na demontáž alebo odstránenie akejkoľvek časti vozidla.

3. Členské štáty stanovujú oblasti, položky a vhodné metódy, v ktorých sa vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora presahujúcim 125 cm<sup>3</sup> podrobujú kontrole.

#### Článok 7

##### Hodnotenie chýb

1. V prílohe I sa pre každú kontrolovanú položku stanovuje minimálny zoznam možných chýb a úroveň ich závažnosti.

2. Chyby zistené počas pravidelných kontrol vozidiel sa zariaďujú do jednej z týchto skupín:

- a) ľahké chyby, ktoré nemajú výrazný vplyv na bezpečnosť vozidla ani na životné prostredie, ako aj iné menej významné prípady nesúladu;
- b) vážne chyby, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť vozidla alebo životné prostredie alebo ohroziť iných účastníkov cestnej premávky, ako aj iné významnejšie prípady nesúladu;
- c) nebezpečné chyby, ktoré predstavujú priame a bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky alebo majú vplyv na životné prostredie a ktoré odôvodňujú, že členský štát alebo jeho príslušné orgány môžu zakázať používanie vozidla na verejných pozemných komunikáciách.

3. Vozidlo, na ktorom sa zistia chyby patriace do viac než jednej skupiny chýb podľa odseku 2, sa zariaďuje do skupiny, ktorá zodpovedá najzávažnejšej chybe. Vozidlo vykazujúce viacero chýb v rámci rovnakej oblasti kontroly podľa vymedzenia rozsahu kontroly uvedeného v prílohe I bode 2 možno zaraďovať do najbližšej skupiny najzávažnejších chýb, ak možno preukázať, že kombinovaný účinok týchto chýb vyúsťuje do vyššieho stupňa ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky.

#### Článok 8

##### Protokol o kontrole technického stavu

1. Členské štáty zabezpečia, aby stanice technickej kontroly alebo prípadne príslušné orgány, ktoré vykonali kontrolu technického stavu vozidla, vystavili takémuto vozidlu protokol o kontrole technického stavu, ktorý obsahuje prinajmenšom štandardizované údaje príslušných zosúladených kódov Únie uvedené v prílohe II.

2. Členské štáty zabezpečia, aby stanice technickej kontroly alebo prípadne príslušné orgány sprístupnili osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, protokol o kontrole technického stavu, alebo jej v prípade elektronického protokolu o kontrole technického stavu odovzdali potvrdený výtlačok takéhoto protokolu.

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5, v prípade opätovného prihlásenia vozidla do evidencie, ktoré už bolo evidované v inom členskom štáte, každý členský štát uzná protokol o kontrole technického stavu vydaný uvedeným iným členským štátom, akoby uvedený protokol vydal sám, za predpokladu, že protokol o kontrole technického stavu je stále platný vzhľadom na frekvenčné intervaly stanovené pre pravidelné kontroly technického stavu v členskom štáte opätovného prihlásenia. Členský štát opätovného prihlásenia môže v prípade pochybností overiť platnosť protokolu o kontrole technického stavu pred jeho uznaním. Členské štáty oznámia Komisii opis protokolu o kontrole technického stavu do 20. mája 2018. Komisia informuje výbor uvedený v článku 19. Ustanovenia tohto odseku sa neuplatňujú na vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e a L7e.

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 4 a ods. 3 tohto článku, členské štáty v zásade uznávajú platnosť protokolu o kontrole technického stavu v prípade, že sa zmení vlastníctvo vozidla, ktoré má platný doklad o pravidelných kontrolách technického stavu.

5. Stanice technickej kontroly elektronicky oznamujú príslušnému orgánu dotknutého členského štátu informácie, ktoré sú uvedené v protokoloch o kontrole technického stavu, ktoré vystavujú, a to od 20. mája 2018 a najneskôr do 20. mája 2021. Takéto oznámenie sa vykoná v primeranom časovom období po vystavení každého protokolu o kontrole technického stavu. Stanice technickej kontroly môžu do posledného uvedeného dátumu oznamovať príslušné informácie príslušnému orgánu aj inými prostriedkami. Členské štáty určia obdobie, počas ktorého má príslušný orgán tieto informácie uchovávať. Uvedené obdobie nesmie byť kratšie ako 36 mesiacov, bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne daňové systémy členských štátov.

6. Členské štáty zabezpečia, aby sa na účely kontroly bežne montovaného počítačového celkovej prejdenej vzdialenosti sprístupňovali informácie z prechádzajúcej kontroly technického stavu kontrolným technikom okamžite po tom, ako sú k dispozícii v elektronickej podobe. V prípadoch, že sa preukáže manipulácia s počítačom celkovej prejdenej vzdialenosti s cieľom znížiť alebo skresliť počet kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo, takáto manipulácia sa trestá účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

7. Členské štáty zabezpečia, aby sa výsledky kontroly technického stavu oznamovali orgánu, ktorý je zodpovedný za evidenciu vozidla alebo sa mu čo najrýchlejšie sprístupnia elektronicky. Uvedené oznámenie obsahuje informácie uvedené v protokole o kontrole technického stavu.

#### Článok 9

##### Následná kontrola chýb

1. Kontrola sa považuje za úspešnú len v prípade ľahkých chýb, chyby sa odstránia a vozidlo sa opätovne nekontroluje.

2. V prípade vážnych chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán rozhodne o období, počas ktorého sa môže dané vozidlo používať, predtým ako sa vyžaduje, aby sa podrobilo ďalšej kontrole technického stavu. Následná kontrola sa vykoná počas obdobia vymedzeného členským štátom alebo príslušným orgánom, ale najneskôr dva mesiace po počiatočnej kontrole.

3. V prípade nebezpečných chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán môže rozhodnúť, že sa dané vozidlo nesmie používať na verejných cestách a že povolenie na jeho používanie v cestnej premávke sa na obmedzenú dobu pozastavuje bez toho, aby sa vyžadoval nový proces evidencie, pokiaľ sa chyby neodstránia a nevydá sa nový protokol o kontrole technického stavu preukazujúci, že vozidlo je spôsobilé na premávku po cestách.

#### Článok 10

##### Dôkaz o vykonaní kontroly

1. Stanica technickej kontroly prípadne príslušný orgán členského štátu, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla evidovaného na jeho území, vystaví pre každé vozidlo, ktoré úspešne absolvovalo kontrolu, dôkaz, ako je záznam v dokumente o evidencii vozidla, nálepka, protokol alebo akákoľvek iná ľahko dostupná informácia. Takýto dôkaz musí obsahovať dátum, dokiaľ sa má uskutočniť nasledujúca kontrola technického stavu.

Členské štáty oznámia Komisii popis uvedeného dôkazu pred 20. májom 2018, dátumom uplatňovania tejto smernice. Komisia následne informuje výbor uvedený v článku 19.

2. Ak kontrolované vozidlo patrí do kategórie vozidiel nepodliehajúcich evidencii v členskom štáte, v ktorom bolo uvedené do prevádzky, uvedený členský štát môže vyžadovať, aby sa dôkaz o vykonaní kontroly umiestnil na viditeľnom mieste na vozidle.

3. Na účely voľného pohybu každý členský štát uzná dôkaz, ktorý vystaví stanica technickej kontroly alebo príslušný orgán iného členského štátu v súlade s odsekom 1.

#### KAPITOLA IV

##### ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA

#### Článok 11

##### Skúšobné zariadenia a vybavenie

1. Členské štáty zabezpečia, aby skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa používajú na vykonávanie kontrol technického stavu, spĺňali minimálne technické požiadavky uvedené v prílohe III.

2. Členské štáty zabezpečia, aby stanice technickej kontroly udržiavali skúšobné zariadenia a vybavenie v súlade so špecifikáciami, ktoré uvádza výrobca.

3. Vybavenie používané na meranie sa pravidelne kalibruje v súlade s prílohou III a overuje v súlade so špecifikáciami, ktoré určí dotknutý členský štát alebo ktoré uvádza jeho výrobca.

#### Článok 12

##### Stanice technickej kontroly

1. Stanice technickej kontroly, v ktorých kontrolní technici vykonávajú kontroly technického stavu, schvaľuje členský štát alebo jeho príslušný orgán.

2. Stanice technickej kontroly plnia minimálne požiadavky na riadenie kvality zabezpečením súladu s požiadavkami stanovenými schvaľujúcim členským štátom. Stanice technickej kontroly zabezpečujú objektivnosť a vysokú kvalitu kontrol technického stavu.

#### Článok 13

##### Kontrolní technici

1. Členské štáty zabezpečia, aby kontroly technického stavu vykonávali kontrolní technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie uvedené v prílohe IV. Členské štáty môžu stanoviť ďalšie požiadavky na spôsobilosť a zodpovedajúce odborné vzdelávanie.

2. Príslušné orgány prípadne schválené strediská odborného vzdelávania udeľujú osvedčenie kontrolným technikom, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie. Uvedené osvedčenie obsahuje prinajmenšom informácie, ktoré sú uvedené v prílohe IV bode 3.

3. Kontrolní technici, ktorých k 20. máju 2018 zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo stanica technickej kontroly alebo ktorí sú nimi schválení, sú oslobodení od požiadaviek, ktoré sú uvedené v prílohe IV bode 1.

4. Kontrolný technik pri vykonávaní kontroly technického stavu nesmie byť v konflikte záujmov podľa požiadaviek členského štátu alebo dotknutého príslušného orgánu, aby bola zachovaná vysoká miera nestrannosti a objektivnosti.

5. Osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, sa oznámia akékoľvek chyby, ktoré boli na vozidle zistené a ktoré sa majú odstrániť.

6. Výsledky kontroly technického stavu môže prípadne zmeniť iba dozorný orgán alebo sa môžu zmeniť v súlade s postupom, ktorý ustanoví príslušný orgán, ak sú výsledky kontroly zjavne nesprávne.

#### Článok 14

##### Dozor nad stanicami technickej kontroly

1. Členské štáty zabezpečujú, aby sa vykonával dozor nad stanicami technickej kontroly.

2. Dozorný orgán plní aspoň tie úlohy, ktoré sú uvedené v prílohe V bode 1, ako aj požiadavky uvedené v bodoch 2 a 3 uvedenej prílohy.

Členské štáty zverejnia predpisy a postupy, ktoré sa týkajú organizácie, úloh a požiadaviek vrátane požiadaviek nezávislosti, uplatniteľné na zamestnancov dozorných orgánov.

3. Stanice technickej kontroly, ktoré priamo prevádzkuje príslušný orgán, sú oslobodené od požiadaviek týkajúcich sa schválenia a dozoru, ak dozorný orgán je súčasťou príslušného orgánu.

4. Požiadavky uvedené v odsekoch 2 a 3 tohto článku možno považovať za splnené, ak príslušný členský štát požaduje, aby sa stanice technickej kontroly akreditovali podľa nariadenia (ES) č. 765/2008.

## KAPITOLA V

## SPOLUPRÁCA A VÝMENA INFORMÁCIÍ

## Článok 15

**Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi**

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi a Komisiou, pokiaľ ide o uplatňovanie tejto smernice.
2. Členské štáty poskytnú Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest do 20. mája 2015 a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týkajúcich sa týchto miest. Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ho členským štátom.

## Článok 16

**Elektronická platforma informácií o vozidlách**

Komisia preskúma uskutočniteľnosť, náklady a prínosy zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách využitím existujúcich a už zavedených informačno-technologických riešení s ohľadom na medzinárodnú výmenu údajov a s cieľom minimalizovať náklady a predísť duplikáciám. Pri preskúvaní týchto skutočností Komisia zváži čo najvhodnejší spôsob prepojenia existujúcich vnútroštátnych systémov s ohľadom na uľahčenie výmeny informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu a údajov z počítačovej celkovej prejdenej vzdialenosti medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, stanicami technickej kontroly, výrobcami kontrolných zariadení a výrobcami vozidiel.

Komisia zároveň preskúma uskutočniteľnosť, náklady a prínosy zberu a uchovávanía dostupných informácií týkajúcich sa hlavných komponentov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel, ktoré boli zapojené do vážnych nehôd, ako aj možnosť sprístupniť v anonymnej forme informácie o priebehu nehody a o údajoch z počítačovej celkovej prejdenej vzdialenosti kontrolným technikom, držiteľom osvedčení o evidencii a osobám skúmajúcim nehody.

## KAPITOLA VI

## DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE AKTY

## Článok 17

**Delegované akty**

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 18 prijímať delegované akty s cieľom:

- aktualizovať podľa potreby iba označenia kategórie vozidiel uvedené v článku 2 ods. 1 a v článku 5 ods. 1 a ods. 2 v prípade zmien kategórií vozidiel vyplývajúcich zo zmien právnych predpisov týkajúcich sa typového schválenia uvedených v článku 2 ods. 1 bez toho, aby to malo vplyv na rozsah a frekvenciu kontrol,
- aktualizovať bod 3 prílohy I, pokiaľ ide o efektívnejšie a účinnejšie metódy kontroly, ktoré sa stali dostupnými, a to bez rozšírenia zoznamu položiek, ktoré sa majú kontrolovať,
- upraviť bod 3 prílohy I v nadväznosti na kladné hodnotenie nákladov a prínosov, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontrol, príčin porúch a hodnotenie chýb v prípade zmien povinných požiadaviek na typové schválenie v právnych predpisoch Únie v oblasti bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

## Článok 18

**Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 17 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 19. mája 2014. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 17 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 17 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

#### Článok 19

##### Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor („Výbor pre spôsobilosť na cestnú premávku“). Uvedený výbor je výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje sa na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor stanovisko nezaujme, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### KAPITOLA VII

##### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 20

##### Podávanie správ

1. Komisia do 30. apríla 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä pokiaľ ide o úroveň harmonizácie pravidelných kontrol technického stavu, účinnosť ustanovení o jej rozsahu pôsobnosti, frekvenciu kontrol, vzájomné uznávanie protokolov o kontrole technického stavu v prípade opätovnej evidencie vozidiel pochádzajúcich z iného členského štátu a výsledky preskúmania uskutočniteľnosti zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách, ako sa uvádza v článku 16. V správe sa tiež uvedie, či je potrebné aktualizovať prílohy, najmä vzhľadom na technický pokrok a prax. Správa sa predloží po konzultácii s výborom uvedeným v článku 19 a v prípade potreby sa k správe priložia legislatívne návrhy.

2. Komisia najneskôr do 30. apríla 2019 predloží Európskemu parlamentu a Rade na základe nezávislých štúdií správu o účinnosti zaradenia ľahkých prívosov alebo trojkolesových vozidiel do rozsahu pôsobnosti tejto smernice. V správe sa preskúma vývoj situácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v Únii, a pokiaľ ide o každú podkategóriu vozidiel kategórie L, porovnajú sa výsledky vnútroštátnych opatrení v oblasti bezpečnosti na cestách, pričom sa zohľadní priemerný počet kilometrov najjazdených týmito vozidlami. Komisia predovšetkým posúdi, či normy pre pravidelné kontroly technického stavu všetkých kategórií vozidiel a náklady na tieto kontroly sú primerané k cieľom stanoveným v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. K správe sa prikladá podrobné posúdenie vplyvu, v ktorom sa analyzujú náklady a prínosy v rámci Únie vrátane osobitostí členských štátov. Správa sa sprístupní prinajmenšom šesť mesiacov pred prípadným predložením legislatívneho návrhu na začlenenie nových kategórií do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

#### Článok 21

##### Sankcie

Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných na porušenia ustanovení tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskrimináčne.

#### Článok 22

##### Prechodné ustanovenia

1. Členské štáty môžu povoliť používanie skúšobných zariadení a vybavenia uvedeného v článku 11, ktoré nespĺňajú minimálne požiadavky na výkon kontrol technického stavu podľa prílohy III po dobu najviac päť rokov po 20. máji 2018.

2. Členské štáty uplatňujú požiadavky ustanovené v prílohe V najneskôr od 1. januára 2023.

Článok 23

**Transpozícia**

1. Členské štáty prijímú a uverejnia do 20. mája 2017 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto ustanovenia uplatňujú od 20. mája 2018.

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

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

Článok 24

**Zrušenie**

Smernica 2009/40/ES sa zrušuje s účinnosťou od 20. mája 2018.

Článok 25

**Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 26

**Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 3. apríla 2014

*Za Európsky parlament*

*predseda*

M. SCHULZ

*Za Radu*

*predseda*

D. KOURKOULAS

## PRÍLOHA I

## MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA OBSAH A ODPORÚČANÉ METÓDY KONTROLY

## 1. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

V tejto prílohe sa vymedzujú vozidlové systémy a komponenty, ktoré sa majú podrobiť kontrole, a uvádzajú sa v nej podrobnosti o odporúčaných metódach ich kontroly a o kritériách použitých pri stanovení, či je stav vozidla akceptovateľný.

Kontrola musí zahŕňať prinajmenšom položky uvedené v bode 3 za predpokladu, že sa vzťahujú na povinné vybavenie vozidla, ktoré sa kontroluje v príslušnom členskom štáte. Kontrola tiež môže zahŕňať overovanie skutočnosti, či príslušné časti a komponenty vozidla spĺňajú požiadavky na bezpečnostné a environmentálne vlastnosti platné v čase schválenia, prípadne v čase montáže dodatočného vybavenia.

V prípade, že konštrukcia vozidla neumožňuje použitie metódy kontroly stanovenej v tejto prílohe, kontrola sa vykoná v súlade s odporúčanými metódami kontroly, ktoré schválili príslušné orgány. Príslušný orgán sa musí presvedčiť o tom, že sa zachovávajú bezpečnostné a environmentálne normy.

Kontrola všetkých položiek uvedených na zozname sa v súvislosti s pravidelnou kontrolou technického stavu považujú za povinné s výnimkou položiek s označením „X“, ktoré súvisia so stavom vozidla a jeho spôsobilosťou na používanie v cestnej doprave, ale nepovažujú sa za zásadné v súvislosti s kontrolou technického stavu.

„Opis poruchy/chýb“ sa neuplatňuje v prípadoch, keď sa týka požiadaviek, ktoré neboli predpísané príslušnými právnymi predpismi o schválení vozidla v čase prvého prihlásenia do evidencie, alebo prvého uvedenia do prevádzky, alebo požiadaviek na dodatočnú montáž.

Ak je daná metóda kontroly označená ako vizuálna, znamená to, že kontrolný technik v prípade potreby skontroluje dotknuté položky nielen zrakom, ale s nimi aj manipuluje, vyhodnocuje hlučnosť alebo používa akékoľvek iné vhodné prostriedky kontroly bez použitia zariadení.

## 2. ROZSAH KONTROLY

Kontrola sa zameriava prinajmenšom na tieto oblasti:

## 0. Identifikácia vozidla

## 1. Brzdové zariadenie

## 2. Riadenie

## 3. Výhľad

## 4. Osvetľovacie zariadenie a časti elektrického systému

## 5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie

## 6. Podvozok a jeho príslušenstvo

## 7. Iné vybavenie

## 8. Zaťaženie životného prostredia;

9. Doplňujúce kontroly pri vozidlách kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> určených na prepravu osôb.

## 3. OBSAH A METÓDY KONTROLY; HODNOTENIE CHÝB VOZIDIEL

Počas skúšky sa kontrolujú prinajmenšom položky a používajú minimálne normy a odporúčané metódy uvedené v nasledujúcej tabuľke.

V súvislosti s každým vozidlovým systémom a komponentmi, ktoré sa kontrolujú, sa hodnotenie chýb vykonáva jednotlivo v súlade s kritériami uvedenými v uvedenej tabuľke.

Chyby, ktoré sa neuvádzajú v tejto prílohe, sa hodnotia podľa rizík, ktoré predstavujú pre bezpečnosť cestnej premávky.



Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
<b>0. IDENTIFIKÁCIA VOZIDLA</b>					
0.1. Tabuľky s evidenčným číslom (ak sa v požiadavkách vyžadujú <sup>1</sup> )	Vizuálna kontrola	a) Chýba tabuľka (tabuľky) s evidenčným číslom alebo je nedostatočne či nespoľahlivo upevnená a mohla by odpadnúť.		X	
		b) Chýbajúci alebo nečitateľný nápis.		X	
		c) Nie je v súlade s dokladmi ani záznamami vozidla.		X	
0.2. Identifikácia vozidla/podvozok/výrobné číslo	Vizuálna kontrola	a) Chýba alebo ju nemožno nájsť.		X	
		b) Neúplná, nečitateľná, očividne sfaľovaná alebo nezodpovedajúca dokladom vozidla.		X	
		c) Nečitateľné doklady vozidla alebo úradné nezrovnalosti.	X		
<b>1. BRZDOVÉ ZARIADENIE</b>					
<b>1.1. Mechanický stav a funkcia</b>					
1.1.1. Pedál prevádzkovej brzdy/čap ručnej páky	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému.  Poznámka: Vozidlá s brzdovou sústavou s posilňovačom by sa mali kontrolovať s vypnutým motorom.	a) Nadmerná tesnosť čapu.		X	
		b) Nadmerné opotrebenie alebo vôľa.		X	
1.1.2. Stav pedála/ručnej páky a dráha zariadenia ovládajúceho brzdu	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému.  Poznámka: Vozidlá s brzdovou sústavou s posilňovačom by sa mali prekontrolovať s vypnutým motorom.	a) Nadmerná alebo nedostatočná rezerva dráhy (zdvihu).		X	
		b) Nesprávne uvoľnenie ovládača brzdy.  Ak je narušená jeho funkčnosť.	X		X
		c) Protisklzová úprava brzdového pedála chýba, je uvoľnená alebo opotrebovaná do hladka.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.3. Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	Vizuálna kontrola komponentov pri normálnom pracovnom tlaku. Skontrolovať čas potrebný na to, aby podtlak alebo tlak vzduchu dosiahol bezpečnú prevádzkovú hodnotu, a fungovanie výstražného zariadenia, viacokruhového bezpečnostného ventilu a poistného tlakového ventilu.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatočný na to: aby sa brzdy mohli použiť minimálne štyrikrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo);  aby sa brzdy mohli použiť minimálne dvakrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo).		X	X
		b) Čas potrebný na dosiahnutie tlaku vzduchu/podtlaku v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> je príliš dlhý.		X	
		c) Viacokruhový bezpečnostný ventil a poistný tlakový ventil nefunguje.		X	
		d) Unikanie vzduchu spôsobujúce značný pokles tlaku alebo počuteľné unikanie vzduchu.		X	
		e) Vonkajšie poškodenie, ktoré by mohlo negatívne ovplyvniť funkciu brzdového systému.  Nedostatočný výkon núdzového brzdenia.		X	X
1.1.4. Výstražná signalizácia nízkeho tlaku alebo manometer	Kontrola funkčnosti.	Nesprávna činnosť alebo chybný ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer.  Neidentifikovateľný nízky tlak.	X	X	
1.1.5. Ručne ovládaný ovládací ventil brzdy	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Prasknutý, poškodený alebo nadmerne opotrebený ovládač.		X	
		b) Nedostatočne zaistený ovládač na ventile alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu.		X	
		c) Voľné spoje alebo netesnosť v systéme.		X	
		d) Nedostatočná funkcia.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.6. Ovládač parkovacej brzdy, pákový ovládač, západka parkovacej brzdy, elektronická parkovacia brzda	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému.	a) Západka parkovacej brzdy dostatočne nedrží.		X	
		b) Opatrebovanie čapu páky alebo mechanizmu západky. Nadmerné opotrebovanie.	X	X	
		c) Nadmerný zdvih páky naznačujúci nesprávne nastavenie.		X	
		d) Ovládač chýba, je poškodený alebo nefunkčný.		X	
		e) Nesprávna funkcia, výstražný ukazovateľ ukazuje poruchu.		X	
1.1.7. Brzdové ventily (nožný brzdič, vyfukovací (odľahčovací) ventil, regulátor tlaku)	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Poškodený ventil alebo nadmerné unikanie vzduchu. Ak je narušená jeho funkčnosť.		X	X
		b) Nadmerné prepúšťanie oleja z kompresora.	X		
		c) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž ventilu.		X	
		d) Vytekание alebo presakovanie brzdovej kvapaliny. Ak je narušená jeho funkčnosť.		X	X
1.1.8. Spojkové hlavice pre brzdy prípojného vozidla (elektrické a pneumatické)	Odpojiť a znovu zapojiť všetky spojkové hlavice brzdového systému medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	a) Chybný uzatvárací kohútik alebo automaticky uzatvárací ventil. Ak je narušená jeho funkčnosť.	X	X	
		b) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž kohútika alebo ventilu. Ak je narušená jeho funkčnosť.	X	X	
		c) Nadmerná netesnosť. Ak je narušená jeho funkčnosť.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Nesprávne fungovanie. Narušená funkcia brzdy.		X	X
1.1.9. Zásobník energie, zásobník stlačeného vzduchu	Vizuálna kontrola.	a) Zásobník mierne poškodený alebo mierne skorodovaný. Zásobník veľmi poškodený, skorodovaný alebo netesný.	X	X	
		b) Narušená funkcia odvodňovacieho zariadenia. Nefunkčné odvodňovacie zariadenie.	X	X	
		c) Zásobník je nedostatočne upevnený/nesprávne namontovaný.		X	
1.1.10. Súčasti posilňovača bŕzd, hlavný brzdový valec (hydraulické systémy)	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systé- mu.	a) Brzdový posilňovač je poškodený alebo neúčinný. Ak nefunguje.		X	X
		b) Hlavný valec je chybný, ale brzda funguje. Hlavný valec je chybný alebo netesný.		X	X
		c) Hlavný valec je nedostatočne upevnený, ale brzda funguje. Hlavný valec je nedostatočne upevnený.		X	X
		d) Nedostatočné množstvo brzdovej kvapaliny pod značkou MIN. Množstvo brzdovej kvapaliny výrazne pod značkou MIN. Brzdová kvapalina nie je viditeľná.	X	X	X
		e) Chýbajúci uzáver nádržky hlavného brzdového valca.	X		
		f) Výstražná signalizácia hladiny brzdovej kvapaliny svieti alebo je poškodená.	X		
		g) Nesprávne fungovanie výstražného zariadenia hladiny brzdovej kvapaliny.	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.11. Tuhé brzdové potrubia	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systému.	a) Bezprostredné riziko poruchy alebo prasknutia.			X
		b) Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy pneumatických brzd). Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy hydraulických brzd).		X	X
		c) Poškodené alebo nadmerne skorodované potrubie. Narušená funkcia brzd z dôvodu nepriechodnosti alebo bezprostredné riziko netesnosti.		X	X
		d) Nesprávne umiestnené potrubie. Riziko poškodenia.	X	X	
1.1.12. Pružné brzdové hadice	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Bezprostredné riziko poruchy alebo prasknutia.			X
		b) Hadica je poškodená, odretá, prekrútená alebo príliš krátka. Hadica je poškodená alebo odretá.	X	X	
		c) Netesná hadica alebo spoje (systémy pneumatických brzd). Netesnosť hadíc alebo spojov (systémy hydraulických brzd).		X	X
		d) Vydutie hadice pod tlakom. Poškodená kordová vrstva (výstuž).		X	X
		e) Pórovitosť hadice.		X	
1.1.13. Brzdové obloženia a doštičky	Vizuálna kontrola.	a) Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (dosiahnutá značka MIN). Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (značka MIN nie je viditeľná).		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Znečistenie obloženia alebo doštičiek (olej, masivo atď.). Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Obloženia alebo doštičky chýbajú alebo sú nesprávne namontované.			X
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové kotúče	Vizuálna kontrola.	a) Bubon alebo kotúč je opotrebovaný Bubon alebo kotúč je nadmerne opotrebovaný, nadmerne poškodený vytvorením rýh, prasknutý, nedostatočne upevnený alebo zlomený.		X	X
		b) Bubon alebo kotúč je znečistený (olej, masivo atď.). Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Bubon alebo kotúč chýba.			X
		d) Nedostatočne pripevnený brzdový štít.		X	
1.1.15. Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Lanko je poškodené alebo zauzlené. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		b) Komponent je nadmerne opotrebovaný alebo skorodovaný. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Nedostatočne pripevnené lanko, ťahadlo alebo spoj.		X	
		d) Chybné vedenie lanka.		X	
		e) Obmedzenie voľného pohybu brzdového systému.		X	
		f) Abnormálny pohyb pák/tyčí naznačujúci zlé nastavenie alebo nadmerné opotrebenie.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.16. Brzdový aktuátor (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov)	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systému.	a) Aktuátor je prasknutý alebo poškodený. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		b) Aktuátor je netesný. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Aktuátor je nedostatočne pripevnený alebo neodborne namontovaný. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		d) Aktuátor je nadmerne skorodovaný. Pravdepodobnosť prasknutia.		X	X
		e) Nedostatočná alebo nadmerná vôľa piesta alebo membránového mechanizmu. Narušené pôsobenie brzdy (nedostatočný rezervný pohyb).		X	X
		f) Ochrana proti prachu poškodená. Chýba ochrana proti prachu alebo je nadmerne poškodená.	X	X	
1.1.17. Regulátor brzdnej sily	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Chybné ovládanie tyče.		X	
		b) Nesprávne nastavené tyče.		X	
		c) Regulátor je zadretý alebo nefunkčný. (ABS funkčný) Regulátor je zadretý alebo nefunkčný.		X	X
		d) Regulátor chýba. (ak sa vyžaduje).			X
		e) Chýba štítok s údajmi.	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		f) Údaje sú nečitateľné alebo nie sú v súlade požiadavkami <sup>1</sup> .	X		
1.1.18. Samonastavovací mechanizmus vymedzenia vôle brzdových pák a ukazovatele opotrebenia brzd	Vizuálna kontrola.	a) Samonastavovací mechanizmus je poškodený, zadretý alebo má príliš veľkú dráhu, je nadmerne opotrebovaný alebo zle nastavený.		X	
		b) Samonastavovací mechanizmus je chybný.		X	
		c) Samonastavovací mechanizmus je nesprávne nastavený alebo vymenený.		X	
1.1.19. Odľahčovací brzdový systém (ak je namontovaný alebo sa požaduje)	Vizuálna kontrola.	a) Nespoľahlivé spoje alebo montáž. Ak je narušená jeho funkčnosť.	X	X	
		b) Systém je očividne chybný alebo chýba.		X	
1.1.20. Samočinná brzda prípojného vozidla	Odpojiť prípojku na brzdové zariadenie medzi ťažným vozidlom a prívesom.	Brzdy prípojného vozidla sa neuvedú automaticky do činnosti po odpojení prípojky.			X
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 tak, že to má nepriaznivý vplyv na brzdový systém. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		b) Unikanie vzduchu alebo nemrznúcej zmesi. Narušená funkčnosť systému.	X	X	
		c) Akýkoľvek komponent je nedostatočne upevnený alebo nesprávne namontovaný.		X	
		d) Nebezpečná modifikácia akéhokoľvek komponentu <sup>3</sup> . Narušená brzdná funkcia.		X	X



Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.22. Kontrolné prípojky (ak sú namontované alebo sa požadujú)	Vizuálna kontrola	a) Chýbajú.		X	
		b) Poškodené. Nepoužiteľné alebo netesné.	X	X	
1.1.23. Nájazdová brzda	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Nedostatočná účinnosť.		X	

## 1.2. Pôsobenie a účinok prevádzkovej brzdy

1.2.1. Pôsobenie	Počas skúšky na skúšobni brzd alebo ak to nie je možné, počas cestnej kontroly postupne pôsobiť brzdou na kolesá až po dosiahnutie maximálnej brzdného sily.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách. Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.		X	X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	
		d) Abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies.		X	
		e) Nadmerné kolísanie brzdného sily počas každej úplnej otáčky kolesa.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.2.2. Účinok	<p>Skúška na skúšobni brzd. Ak sa z technických dôvodov nedá použiť, vykonať cestnú skúšku s použitím záznamového decelerometra na stanovenie zbrzdzenia, a zodpovedajúceho najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti alebo v prípade návesov súčtu povoleného zaťaženia náprav.</p> <p>Vozidlá alebo prípojné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 3, 5 tony musia byť skontrolované podľa noriem stanovených v ISO 21069 alebo rovnocennými metódami.</p> <p>Cestné skúšky by sa mali vykonať za suchých podmienok na priamej ceste bez stúpania alebo klesania</p>	<p>Nedosiahnu sa aspoň tieto minimálne hodnoty <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Vozidlá zaregistrované prvýkrát po 1. 1. 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Kategória M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Kategórie M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Kategória N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Kategórie N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Kategórie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— pre návesy: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— pre ojové prívesy: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Vozidlá zaregistrované prvýkrát pred 1. 1. 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Kategórie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Kategória N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Kategórie N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Kategórie O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Ostatné kategórie:</p> <p>kategórie L (obe brzdy spolu):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Kategória L1e: 42 %</li> <li>— Kategórie L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Kategória L3e: 50 %</li> <li>— Kategória L4e: 46 %</li> <li>— Kategórie L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Kategória L (brzda zadného kolesa):</p> <p>všetky kategórie: 25 % celkovej hmotnosti vozidla</p> <p>Menej ako 50 % uvedených hodnôt.</p>		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.3. Pôsobenie a účinok núdzovej brzdy (ak ide o samostatný systém)					
1.3.1. Pôsobenie	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatniť metódu uvedenú v bode 1.2.1.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách. Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.		X	X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	
1.3.2. Účinok	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatnite metódu uvedenú v bode 1.2.2.	Brzdny účinok je menší ako 50 % (°) účinku prevádzkovej brzdy zodpovedajúceho najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti definovaného v bode 1.2.2. Menej ako 50 % uvedených hodnôt brzdneho účinku.		X	X
1.4. Pôsobenie a účinok parkovacej brzdy					
1.4.1. Pôsobenie	Zatiahnuť brzdu pri skúške na skúšobni bŕzd.	Nefunkčnosť brzdy na jednej strane alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Menej ako 50 % hodnôt brzdneho účinku uvedených v bode 1.4.2. vo vzťahu k hmotnosti vozidla počas kontroly.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.4.2. Účinok	Skúška na stroji na skúšanie brzd. V prípade, že to nie je možné, počas cestnej skúšky pomocou decelerometra s ukazovateľom údajov alebo záznamom alebo s vozidlom umiestneným na svahu so známym sklonom.	V prípade všetkých vozidiel nedosahuje zbrzdzenie zodpovedajúce najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti aspoň 16 % alebo v prípade motorových vozidiel zbrzdzenie zodpovedajúce najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti jazdnej súpravy aspoň 12 %, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.  Menej ako 50 % uvedených hodnôt brzdneho účinku.		X	X
1.5. Činnosť systému odľahčovacej brzdy	Vizuálna kontrola, a ak je to možné, skúška funkčnosti systému.	a) Brzdná sila nie je odstupňovaná (nevzťahuje sa na motorovú brzdu).		X	
		b) Systém nefunguje.		X	
1.6. Protiblokovací brzdový systém (ABS)	Vizuálna kontrola a kontrola výstražného zariadenia a/alebo použitie elektronického rozhrania vozidla.	a) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia.		X	
		b) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		c) Snímače rýchlosti na kolesách chýbajú alebo sú poškodené.		X	
		d) Vedenie je poškodené.		X	
		e) Iné komponenty chýbajú alebo sú poškodené.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.7 Elektronický brzdový systém (EBS)	Vizuálna kontrola a kontrola výstražného zariadenia a/alebo použitie elektronického rozhrania vozidla.	a) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia.		X	
		b) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
1.8 Brzdová kvapalina	Vizuálna kontrola	Brzdová kvapalina je znečistená alebo obsahuje usadeniny. Bezprostredné riziko poruchy.		X	X
2. RIADENIE					
2.1. Mechanický stav					
2.1.1. Stav mechanizmu riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, kolesá sú nad zemou alebo na otočných plošinách, a otáčať volantom z jednej krajnej polohy do druhej. Vizuálna kontrola funkcie mechanizmu riadenia.	a) Zväčšený odpor v mechanizme.		X	
		b) Hriadeľ segmentu riadenia skrútený alebo opotrebované drážkovanie. Narušená funkčnosť.		X	X
		c) Nadmerné opotrebovanie hriadeľa segmentu riadenia. Narušená funkčnosť.		X	X
		d) Nadmerný pohyb hriadeľa segmentu riadenia. Narušená funkčnosť.		X	X
		e) Netesnosť. Tvoria sa kvapky.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.1.2. Upevnenie puzdra prevodky riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák a kolesá vozidla sú na zemi, otáčať volantom/riadidlami v smere hodinových ručičiek a proti smeru hodinových ručičiek alebo použiť špeciálne upravený detektor vôle v zavesení kolies. Vizuálna kontrola upevnenia skrine prevodky riadenia k podvozku.	a) Skriňa prevodky riadenia nie je správne pripevnená. Spoje sú nebezpečne uvoľnené alebo je viditeľný pohyb vzhľadom na podvozok/karosériu.		X	X
		b) Montážne otvory na podvozku deformované. Upevnenia sú vážne narušené.		X	X
		c) Upevňovacie skrutky chýbajú alebo sú prasknuté. Upevnenia sú vážne narušené.		X	X
		d) Skriňa prevodky riadenia má praskliny. Stabilita alebo upevnenie skrine je narušené.		X	X
2.1.3. Stav tyčí riadenia	Vozidlo umiestniť nad montážnu jamu alebo na zdvihák a s kolesami vozidla na zemi otáčať volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek alebo použiť špeciálne upravený detektor vôle v zavesení kolies. Vizuálna kontrola komponentov riadenia zameraná na prípadné opotrebenie, praskliny a bezpečnosť.	a) Možnosť vzájomného pohybu medzi časťami, ktoré by mali byť spojené pevne. Nadmerný pohyb alebo pravdepodobnosť rozpojenia.		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie na spojoch. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		c) Zlomy alebo deformácie akéhokoľvek komponentu. Narušená funkcia.		X	X
		d) Chýbajú dorazy.		X	
		e) Nesprávne uloženie komponentov (napr. spojovacej tyče hriadeľa alebo riadiacej tyče).		X	
		f) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> . Narušená funkcia.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		g) Ochrana proti prachu je poškodená alebo opotrebovaná. Ochrana proti prachu chýba alebo je značne opotrebovaná.	X	X	
2.1.4. Fungovanie riadiacich tyčí	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák a s kolesami vozidla na zemi otáčať volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek alebo použiť špeciálne upravený detektor vôle v zavesení kolies. Vizuálna kontrola komponentov riadenia zameraná na prípadné opotrebenie, praskliny a bezpečnosť.	a) Pohyb riadiacej tyče naráža na pevnú časť podvozku.		X	
		b) Dorazy riadenia nefungujú alebo chýbajú.		X	
2.1.5. Posilňovač riadenia	Skontrolovať prípadné netesnosti systému riadenia a hladinu hydraulického kvapaliny v nádrži (ak je viditeľná). Kolesá sú umiestnené na zemi, motor je v chode, a kontroluje sa, či systém riadenia s posilňovačom funguje.	a) Únik kvapaliny alebo narušené funkcie.		X	
		b) Nedostatok kvapaliny (pod značkou MIN). Nedostatočná hladina v nádržke.	X	X	
		c) Nefunkčný mechanizmus. Narušené riadenie.		X	X
		d) Mechanizmus má praskliny alebo je nespoľahlivý. Narušené riadenie.		X	X
		e) Nesprávne uloženie alebo narážanie komponentov. Narušené riadenie.		X	X
		f) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> . Narušené riadenie.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		g) Poškodené alebo nadmerne skorodované laná/hadice. Narušené riadenie.		X	X

## 2.2. Volant, stĺpik riadenia, riadidlá

2.2.1. Stav volantu/riadidiel	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, hmotnosť vozidla spočíva na zemi, tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant/riadidlá v rôznych smeroch kolmo na stĺpik/vidlice. Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo kardanových kĺbov.	a) Vzájomný pohyb medzi volantom a stĺpikom riadenia naznačujúci uvoľnenie. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		b) Zadržné zariadenie na náboji volantu chýba. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		c) Praskliny alebo uvoľnenie náboja, venca alebo lúčov volantu. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
2.2.2. Stĺpik riadenia/spoje a vidlice a tlmiče riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, hmotnosť vozidla spočíva na zemi, tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant/riadidlá v rôznych smeroch kolmo na stĺpik/vidlice. Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo kardanových kĺbov.	a) Nadmerný pohyb stredu volantu nahor alebo nadol.		X	
		b) Nadmerný pohyb hornej časti stĺpika radiálne od osi stĺpika.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojok.		X	
		d) Chybné upevnenie. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		e) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> .			X



Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.3. Vôľa riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, hmotnosť vozidla spočíva na kolesách. V prípade vozidiel s posilňovačom riadenia je motor podľa možnosti v chode a kolesá sú nasmerované rovno, volantom zľahka otočiť čo najviac v smere hodinových ručičiek a proti smeru hodinových ručičiek bez toho, aby došlo k pohybu kolies. Vizuálna kontrola voľného pohybu.	Nadmerná vôľa riadenia (napríklad pohyb bodu na venci prekračuje jednu pätinu priemeru volantu) alebo nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Narušené bezpečné riadenie.		X	X
2.4. Geometria kolies (X) <sup>2</sup>	Nastavenie geometrie riadených kolies skontrolujte vhodným zariadením.	Nastavenie geometrie nie je v súlade s údajmi výrobcu vozidla alebo požiadavkami <sup>1</sup> . Narušené riadenie v priamom smere; narušená smerová stabilita.	X	X	
2.5. Točnica riaditeľnej nápravy prívesu	Vizuálna kontrola alebo použitie špeciálne upraveného detektora vôle kolies.	a) Komponent mierne poškodený. Ťažko poškodený alebo prasknutý komponent.		X	X
		b) Nadmerná vôľa. Narušené riadenie v priamom smere; narušená smerová stabilita.		X	X
		c) Chybné upevnenie. Upevnenie je vážne narušené.		X	X
2.6. Elektronický posilňovač riadenia (EPS)	Vizuálna kontrola a kontrola konzistentnosti medzi uhlom volantu a uhlom kolies pri zapnutí/vypnutí motora a/alebo použití elektronického rozhrania vozidla.	a) Svetelná kontrolka nesprávneho fungovania EPS (MIL) upozorňuje na akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
		b) Nesúlady medzi uhlom volantu a uhlom kolies. Narušené riadenie.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Nefunkčný posilňovač riadenia.		X	
		d) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

## 3. VÝHLAD

3.1. Zorné pole	Vizuálna kontrola zo sedadla vodiča.	Prekážka v zornom poli vodiča, ktorá narúša jeho výhľad dopredu alebo do strán. (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla)  Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X	X	
3.2. Stav zasklenia	Vizuálna kontrola.	a) Prasknuté alebo sfarbené sklo alebo priehľadná výplň (ak je povolená). (mimo zóny čistenia stieračmi čelného skla)  Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X	X	
		b) Sklo alebo priehľadná výplň (vrátane reflexnej alebo tónovanej fólie), ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami v požiadavkách <sup>1</sup> , (mimo zóny čistenia stieračmi čelného skla).  Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X	X	
		c) Sklo alebo priehľadná výplň v neprijateľnom stave.  Veľmi zhoršený výhľad cez zónu čistenia stieračmi čelného skla.		X	X
3.3. Spätne zrkadlá alebo zariadenia	Vizuálna kontrola.	a) Zrkadlo alebo zariadenie chýba alebo nie je pripevnené v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . (K dispozícii sú aspoň dve možnosti výhľadu cez spätne zrkadlá.)  K dispozícii sú menej ako dve možnosti výhľadu cez spätne zrkadlá.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Zrkadlo alebo zariadenie mierne poškodené alebo uvoľnené.  Zrkadlo alebo zariadenie je nefunkčné, ťažko poškodené, uvoľnené alebo zle upevnené.	X	X	
		c) Potrebné zorné pole nepokryté.		X	
3.4. Stierače čelného skla	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Stierače nefungujú alebo chýbajú alebo nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		b) Lišta stierača poškodená.  Lišta stierača chýba alebo je zjavne poškodená.	X	X	
3.5. Ostrekovače čelného skla	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Ostrekovače nefungujú primerane (nedostatok kvapaliny, ale čerpadlo funguje, alebo je nesprávne nastavený prúd kvapaliny).  Ostrekovače nefungujú.	X	X	
3.6. Systém na odhmlievanie (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Systém nefunguje alebo je zjavne poškodená.	X		

#### 4. SVIETIDLÁ, ODRAZOVÉ SKLÁ A ELEKTRICKÉ ZARIADENIE

##### 4.1. Svetlomety

4.1.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybné alebo chýbajúce svetlo/svetelný zdroj (viaceré svetlá/svetelné zdroje; v prípade LED do 1/3 nefunkčné)  Jedno svetlo/svetelný zdroj; v prípade LED vážne narušená viditeľnosť.	X	X	
		b) Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je mierne poškodený.  Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je veľmi poškodený alebo chýba.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené.		X	
4.1.2. Nastavenie	Určiť horizontálne nastavenie každého svetlometu stretávacieho svetla pomocou zariadenia na kontrolu nastavenia svetlometov alebo pomocou elektronického rozhrania vozidla.	a) Nastavenie svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v požiadavkách <sup>1</sup> .		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
4.1.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> (počet svetlometov svietiacich súčasne). Prekročenie maximálne povolenej svetivosti smerom dopredu.	X		
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
4.1.4. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svetelná intenzita alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		b) Predmety na rozptylových sklách alebo svetelnom zdroji, ktoré zjavne znižujú svetivosť alebo menia vyžarovanú farbu svetla.		X	
		c) Svetelný zdroj a svetidlo nie sú kompatibilné.		X	
4.1.5. Zariadenia na prispôsobenie sklonu (ak sú povinné)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je to možné, alebo použitie elektronického rozhrania vozidla.	a) Zariadenie nefunguje.		X	
		b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.1.6. Zariadenie na čistenie svetlometov (ak je povinné)	Vizuálna kontrola a pokiaľ možno skúška činnosti.	Zariadenie nefunguje. V prípade plynových výbojok.	X	X	
4.2. Predné a zadné obrysové svetidlá, bočné obrysové svetidlá, doplnkové obrysové svetidlá a denné prevádzkové svetlá					
4.2.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný svetelný zdroj.		X	
		b) Chybné rozptylové sklá.		X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.2.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Zadné obrysové svetidlá a bočné obrysové svetidlá môžu byť vypnuté, keď sú zapnuté svetlomety.		X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.2.3. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Červené svetlo vyžarované smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	
		b) Predmety na rozptylovom skle alebo svetelnom zdroji, ktoré obmedzujú svetlo, svietivosť alebo menia vyžarovanú farbu svetla. Červené svetlo vyžarované smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.3. Brzdové svetidlá					
4.3.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo/svetelný zdroj je nefunkčné/-ý (viacnásobný svetelný zdroj v prípade LED do 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné. Všetky svetelné zdroje nefunkčné.	X	X	X
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (vplyv na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.3.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Oneskorená reakcia. Nefunguje.	X	X	X
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
		d) Funkcie núdzového brzdového svetidla nefungujú alebo nefungujú správne.		X	
4.3.3. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Biele svetlo vyžarované smerom dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.4. Smerové a výstražné svetidlá					
4.4.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo/svetelný zdroj je nefunkčné/-ý (viacnásobný svetelný zdroj v prípade LED do 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá. (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (vplyv na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.4.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nefunguje.	X	X	
4.4.3. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
4.4.4. Frekvencia blikania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Frekvencia blikania nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .(odchýlka frekvencie o viac ako 25 %).	X		
4.5. Predný hmlový svetlomet a zadné hmlové svetidlá					
4.5.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný svetelný zdroj (viacnásobný svetelný zdroj v prípade LED do 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá. (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (vplyv na vyžarované svetlo).	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Svietidlo nie je spoľahlivo upevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia alebo oslnenia približujúcich sa vozidiel.	X	X	
4.5.2. Nastavenie (X) <sup>2</sup>	Skúška činnosti a skúška pomocou zariadenia na kontrolu nastavenia svetlometov	Predný hmlový svetlomet s ostrým rozhraním svetla a tieňa nemá predpísaný sklon vyžarovaného zväzku lúčov svetla (rozhranie svetla a tieňa je príliš nízko). Rozhranie svetla a tieňa je vyššie ako v prípade stretávacích svetlometov.	X	X	
4.5.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nefunkčný.	X	X	
4.5.4. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svietidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		b) Systém nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup>		X	
4.6. spätné svetlomety					
4.6.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný svetelný zdroj	X		
		b) Chybné rozptylové sklá.	X		
		c) Svietidlo nie je spoľahlivo upevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.6.2. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svietidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		b) Systém nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	



Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.6.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Spätný svetlomet sa dá zapnúť pri nezaradenom spätnom chode.	X	X	
4.7. Svetidlo na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom					
4.7.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo vyžaruje priame alebo biele svetlo dozadu.	X		
		b) Poškodený svetelný zdroj viacnásobný svetelný zdroj Poškodený svetelný zdroj jeden svetelný zdroj	X	X	
		c) Slabo upevnené svetidlo. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.7.2. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Systém nefunguje v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .	X		
4.8. Odrazové sklá, označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznatelnosti a zadné tabuľky					
4.8.1. Stav	Vizuálna kontrola.	a) Odrazové vybavenie chybné alebo poškodené. Narušená odrazivosť.	X	X	
		b) Odrazové sklo je slabo upevnené. Pravdepodobnosť odpadnutia.	X	X	
4.8.2. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola.	Zariadenie, farba odrazeného svetla alebo poloha nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Chýbajúce alebo odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.9. Povinné kontrolky osvetľovacieho zariadenia					
4.9.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Nefunkčné. Nefunkčné v prípade diaľkového svetlometu alebo zadného hmlového svetidla.	X	X	
4.9.2. Súlad s požiadavkami <sup>1</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .	X		
4.10. Elektrické spojenie medzi ťažným vozidlom a prívesom alebo návesom	Vizuálna kontrola: podľa možnosti skontrolujte elektrickú kontinuitu spojenia.	a) Pevné komponenty nie sú dostatočne upevnené. Uvoľnená zásuvka.	X	X	
		b) Poškodená alebo opotrebovaná izolácia. Pravdepodobnosť vzniku skratu.	X	X	
		c) Elektrické spojenia prívesu alebo ťažného vozidla nefungujú správne. Brzdové svetidlá prívesu vôbec nefungujú.		X	X
4.11. Elektrické vedenie	Vizuálna kontrola, keď je vozidlo nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku, v niektorých prípadoch vrátane priestoru motora.	a) Neupevnené alebo nesprávne upevnené vedenie. Uvoľnené upevnenia, dotyk s ostrými hranami, pravdepodobnosť rozpojenia spojov. Pravdepodobnosť dotyku vedenia s horúcimi časťami, otáčavými časťami alebo zemou; rozpojené spoje (časti dôležité pre brzdenie, riadenie).	X	X	X
		b) Mierne opotrebované vedenie. Veľmi opotrebované vedenie. Úplne opotrebované vedenie (časti dôležité pre brzdenie, riadenie)	X	X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Poškodená alebo opotrebovaná izolácia. Pravdepodobnosť vzniku skratu. Bezprostredná hrozba požiaru, vznik iskier.	X	X	X
4.12. Nepovinné svietidlá a odrazové sklá (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Namontované svietidlo/odrazové sklo nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Vyžarujúce/odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	
		b) Funkcia svietidla nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Počet súčasne zapnutých reflektorov prekračuje povolenú svietivosť; vyžarujúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	
		c) Svietidlo/odrazové sklo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.13. Akumulátor (batérie)	Vizuálna kontrola.	a) Zle upevnený. Nesprávne upevnený. Pravdepodobnosť vzniku skratu.	X	X	
		b) Netesný. Únik nebezpečných látok.	X	X	
		c) Chybný spínač (ak sa vyžaduje).		X	
		d) Chybné poistky (ak sa vyžadujú).		X	
		e) Nezodpovedajúca ventilácia (ak sa vyžaduje).		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5. NÁPRAVY, KOLESÁ, PNEUMATIKY A ZAVESENIE NÁPRAV					
5.1. Nápravy					
5.1.1. Nápravy	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku. Môže sa použiť vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Prasknutá alebo zdeformovaná náprava.			X
		b) Pripevnenie k vozidlu nie je bezpečné. Narušená stabilita, narušená funkčnosť. Nadmerný pohyb vo vzťahu k upevneniu.		X	X
		c) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> . Narušená stabilita, narušená funkčnosť, nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla alebo zeme.		X	X
5.1.2. Čapy kolesa	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony. Na každé koleso sa vyvinie sila v zvislom alebo bočnom smere a sleduje sa rozsah pohybu medzi nápravnicou a čapom nápravy.	a) Prasknutý čap kolesa.			X
		b) Nadmerné opotrebovanie zvislého čapu a/alebo puzdier. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		c) Nadmerný pohyb medzi čapom kolesa a nápravnicou. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		d) Uvoľnený čap kolesa na náprave. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
5.1.3. Ložiská kolesa	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony. Kolesom mykajte alebo na každé koleso vyviňte silu v bočnom smere a sledujte rozsah pohybu kolesa smerom nahor vzhľadom na čap nápravy.	a) Nadmerná vôľa v ložisku kolesa. Narušená smerová stabilita; nebezpečenstvo zničenia.		X	X
		b) Ložisko kolesa príliš tesné, zadreté. Nebezpečenstvo prehriatia; nebezpečenstvo zničenia.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.2. Kolesá a pneumatiky					
5.2.1. Náboj kolesa	Vizuálna kontrola.	a) Akékoľvek matice alebo skrutky chýbajú alebo sú uvoľnené. Upevnenie chýba alebo je uvoľnené do takej miery, že veľmi vážne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		b) Opotrebovaný alebo poškodený náboj. Náboj opotrebovaný alebo poškodený spôsobom, ktorý narušuje bezpečné upevnenie kolies.		X	X
5.2.2. Kolesá (disky)	Vizuálna kontrola oboch strán, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	a) Akákoľvek prasklina alebo chyba zvarov.			X
		b) Upevňovacie obruče pneumatík nie sú správne namontované. Pravdepodobnosť oddelenia.		X	X
		c) Značne zdeformované alebo opotrebované koleso. Narušená bezpečnosť upevnenia na náboj kolesa; narušená bezpečnosť upevnenia pneumatiky.		X	X
		d) Rozmer, technická koncepcia, kompatibilita alebo typ kolesa nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.		X	
5.2.3. Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky buď otáčaním kolesa nad zemou, pričom vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku, alebo posúvaním vozidla dozadu a dopredu nad montážnou jamou.	a) Rozmer pneumatiky, nosnosť, schvaľovacia značka alebo rýchlostná kategória nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Nedostatočná nosnosť alebo rýchlostná kategória pri aktuálnom používaní, pneumatika sa dotýka iných pevných častí vozidla, čo narušuje bezpečnosť vedenia vozidla		X	X
		b) Pneumatiky na rovnakej náprave alebo v zdvojenej montáži kolies majú rôzne rozmery.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Pneumatiky na rovnakej náprave majú rozdielnu konštrukciu (radiálna/diagonálna).		X	
		d) Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky. Kordová vrstva viditeľná alebo poškodená.		X	X
		e) Ukazovateľ opotrebovania dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným. Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	X
		f) Odieranie pneumatiky o iné komponenty (flexibilné zariadenia proti rozstrekovaniu). Odieranie pneumatiky o iné komponenty (bezpečné vedenie vozidla nie je narušené).	X	X	
		g) Pneumatiky s prehĺbenými drážkami nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Ochranná kordová vrstva narušená.		X	X
		h) Systém sledovania tlaku pneumatiky nefunguje správne alebo je pneumatika zjavne nedohustená. Očividne nefunkčné.	X	X	

## 5.3. Systém zavesenia

5.3.1. Pružiny a stabilizátor	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Nedostatočné pripevnenie pružín na podvozok alebo nápravu. Viditeľný vzájomný pohyb. Upevnenie je veľmi vážne uvoľnené.		X	X
		b) Poškodený alebo prasknutý komponent pružiny. Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy sú veľmi vážne narušené.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Pružina chýba. Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy sú veľmi vážne narušené.		X	X
		d) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> . Nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla; pružinový systém nefunkčný.		X	X
5.3.2. Tlmiče pruženia	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku, alebo sa použije špeciálne zariadenie, ak je k dispozícii.	a) Nedostatočné pripevnenie tlmičov k podvozku alebo náprave. Uvoľnený tlmič pruženia.	X	X	
		b) Poškodený tlmič vykazujúci znaky výraznej netesnosti alebo nesprávnej funkčnosti.		X	
5.3.2.1. Skúška účinnosti tlmenia (X) <sup>2</sup>	Použite špeciálne zariadenie a porovnajte rozdiely na ľavej/pravej strane.	a) Výrazné rozdiely medzi ľavou a pravou stranou.		X	
		b) Dané minimálne hodnoty nie sú dosiahnuté.		X	
5.3.3. Rúry hnacieho hriadeľa, ramená nápravy, priečne trojuholníkové ramená a ramená zavesenia kolesa	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Nedostatočné pripevnenie komponentu k podvozku alebo náprave. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		b) Poškodený alebo silne skorodovaný komponent. Stabilita komponentu narušená alebo prasknutý komponent.		X	X
		c) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> . Nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla; systém nefunkčný.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.3.4. Kĺby zavesenia	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Nadmerné opotrebovanie zvislého čapu a/alebo puzdier alebo kĺbov systému zavesenia. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		b) Značne opotrebovaná ochrana proti prachu. Ochrana proti prachu chýba, alebo je prasknutá.	X	X	
5.3.5. Vzduchové pruženie	Vizuálna kontrola	a) Systém je nefunkčný.			X
		b) Akýkoľvek komponent je poškodený, modifikovaný alebo opotrebovaný spôsobom, ktorý nepriaznivo ovplyvňuje funkčnosť systému. Funkčnosť systému vážne narušená.		X	X
		c) Počuteľná netesnosť systému.		X	

## 6. PODVOZOK A JEHO PRÍSLUŠENSTVO

### 6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo

6.1.1. Všeobecný stav	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	a) Jemné nalomenie alebo deformácia ktorejkoľvek strany alebo nosníka. Silné nalomenie alebo deformácia ktorejkoľvek strany alebo nosníka.		X	X
		b) Nedostatočne upevnené výstužové platne alebo upevnenia. Väčšina upevnení je uvoľnená; nedostatočná pevnosť častí.		X	X
		c) Nadmerná korózia, ktorá ovplyvňuje pevnosť nosnej konštrukcie. Nedostatočná pevnosť častí.		X	X



Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	a) Neupevnený alebo netesniaci výfukový systém.		X	
		b) Spodiny prenikajúce do kabíny alebo priestoru pre cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
6.1.3. Palivová nádrž a potrubie (vrátane palivovej nádrže a potrubia na vykurovanie)	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku; v prípade systémov LPG/CNG/LNG použite zariadenie na zistenie netesností.	a) Nedostatočne upevnená palivová nádrž alebo potrubie, čo spôsobuje osobitné riziko vzniku požiaru.			X
		b) Únik paliva alebo chýbajúci či nefunkčný uzáver plniaceho otvoru. Riziko požiaru; nadmerný únik nebezpečného materiálu.		X	X
		c) Predraté potrubie. Poškodené potrubie.	X	X	
		d) Uzatvárací palivový kohútik (ak sa požaduje) nepracuje správne.		X	
		e) Riziko požiaru v dôsledku: — úniku paliva, — zlej ochrany palivovej nádrže alebo výfukového systému, — stavu v priestore motora.			X
		f) LPG/CNG/LNG alebo vodíkový systém nie sú v súlade s požiadavkami; akákoľvek časť systému je chybná <sup>1</sup> .			X
6.1.4. Nárazníky, bočné ochranné zariadenie a zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu	Vizuálna kontrola.	a) Uvoľnenie alebo poškodenie, ktoré by mohlo spôsobiť poranenie pri letmom dotyku alebo kontakte. Pravdepodobnosť odpadnutia. Výrazne narušená funkčnosť.		X	X
		b) Zariadenie zjavne nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.5. Nosič rezervného kolesa (ak je namontovaný)	Vizuálna kontrola.	a) Držiak nie je v náležitom stave.	X		
		b) Držiak má praskliny alebo je nedostatočne upevnený.		X	
		c) Rezervné koleso nie je bezpečne pripevnené na držiaku. Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X
6.1.6. Zariadenie na mechanické spájanie a ťahanie	Vizuálna kontrola opotrebenia a správneho fungovania s osobitným dôrazom na namontované bezpečnostné zariadenie a/alebo s použitím meracieho zariadenia.	a) Komponent je porušený, chybný alebo prasknutý (ak sa nepoužíva). Komponent je porušený, chybný alebo prasknutý (ak sa používa).		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie komponentu. Pod limitom opotrebovania.		X	X
		c) Chybné upevnenie. Akékoľvek upevnenie je uvoľnené s veľmi vážnym rizikom odpadnutia.		X	X
		d) Akékoľvek bezpečnostné zariadenie chýba alebo nefunguje správne.		X	
		e) Nefunkčnosť akéhokoľvek ukazovateľa spojenia.		X	
		f) Zlá viditeľnosť tabuľky s evidenčným číslom alebo obmedzenie akéhokoľvek svietidla (keď nie je v prevádzke). Tabuľka s evidenčným číslom je nečitateľná (ak sa nepoužíva).	X		X
		g) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> (sekundárne časti). Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> (primárne časti).		X	X
		h) Spojenie príliš slabé.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.7. Prevodovka	Vizuálna kontrola.	a) Zaisťovacie čapy sú uvoľnené alebo chýbajú. Zaisťovacie čapy sú uvoľnené alebo chýbajú, takže je vážne ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie ložísk hriadeľa prevodovky. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		c) Nadmerné opotrebenie kĺbov hnacieho hriadeľa alebo rozvodových reťazí/remeňov. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		d) Opotrebované pružné spojenia. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		e) Poškodený alebo ohnutý hriadeľ.		X	
		f) Teleso ložiska má praskliny alebo je uvoľnené. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		g) Značne opotrebovaná ochrana proti prachu. Ochrana proti prachu chýba alebo je prasknutá.	X	X	
		h) Neprípustná modifikácia hnacej sústavy.		X	
6.1.8. Upevnenie motora	Vizuálna kontrola, nemusí sa vykonávať nad pracovnou jamou ani na zdvíháku.	Opotrebované, zjavne a výrazne poškodené upevnenia. Uvoľnené alebo prasknuté upevnenia.		X	X
6.1.9 Výkon motora (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Upravená riadiaca jednotka narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Úprava motora narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.			X
6.2. Kabína a karoséria					
6.2.1. Stav	Vizuálna kontrola	a) Uvoľnenie alebo poškodenie panelu alebo jeho časti, ktoré by mohlo zapríčiniť poranenie. Pravdepodobnosť odpadnutia.		X	X
		b) Zle upevnený stĺpik karosérie. Narušená stabilita.		X	X
		c) Možnosť prieniku motorových alebo výfukových plynov. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
		d) Nebezpečná modifikácia <sup>3</sup> . Nedostatočná vzdialenosť od rotujúcich alebo pohyblivých častí a od vozovky.		X	X
6.2.2. Upevnenie	Vizuálna kontrola nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	a) Zle upevnená karoséria alebo kabína. Narušená stabilita.		X	X
		b) Karoséria/kabína je zjavne zle vycentrovaná na podvozku.		X	
		c) Upevnenia karosérie/kabíny k podvozku alebo nosníkom sú uvoľnené alebo chýbajú a v prípade symetrie Upevnenia karosérie/kabíny k podvozku alebo nosníkom sú uvoľnené alebo chýbajú do takej miery, že je vážne ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		d) Nadmerná korózia upevňovacích bodov na samonosných karosériách. Narušená stabilita.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.3. Dvere a zámky dverí	Vizuálna kontrola.	a) Dvere sa neotvárajú alebo nezatvárajú správne.		X	
		b) Dvere by sa mohli samovoľne otvoriť alebo nezostanú zatvorené (posuvné dvere). Dvere by sa mohli neúmyselne otvoriť alebo nezostanú zatvorené (dvere na pántoch).		X	X
		c) Dvere, závesy, zámky alebo stĺpik sú opotrebované. Dvere, závesy, západky, stĺpik chýbajú, alebo sú uvoľnené.	X	X	
6.2.4. Podlaha	Vizuálna kontrola nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	Podlaha je zle upevnená alebo veľmi poškodená. Nedostatočná stabilita.		X	X
6.2.5. Sedadlo vodiča	Vizuálna kontrola.	a) Sedadlo má poškodenú štruktúru. Sedadlo je uvoľnené.		X	X
		b) Nastavovací mechanizmus nepracuje správne. Sedadlo sa pohybuje alebo operadlo sa nedá upevniť.		X	X
6.2.6. Ostatné sedadlá	Vizuálna kontrola.	a) Sedadlá sú poškodené, alebo sú zle upevnené (sekundárne časti). Sedadlá sú poškodené, alebo sú zle upevnené. (základné časti)	X	X	
		b) Sedadlá nie sú namontované v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Prekročený povolený počet sedadiel; umiestnenie sedadiel nezodpovedá schváleniu.	X	X	
6.2.7. Ovládače riadenia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Niektorý ovládač riadenia potrebný na bezpečnú prevádzku vozidla nefunguje správne. Narušená bezpečná prevádzka.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.8. Schody do kabíny	Vizuálna kontrola.	a) Schod alebo stúpačka sú zle upevnené. Nedostatočná stabilita.	X	X	
		b) Schod alebo stúpačka je v stave, ktorý by mohol spôsobiť užívateľom poranenie.		X	
6.2.9. Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie	Vizuálna kontrola.	a) Pripevnenie ostatného príslušenstva alebo vybavenia je chybné.		X	
		b) Ostatné príslušenstvo alebo vybavenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Namontované príslušenstvo môže spôsobiť zranenie; narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		c) Netesniace hydraulické vybavenie. Nadmerný únik nebezpečných látok.	X	X	
6.2.10. Kryty kolies, zariadenia zabraňujúce rozstreku	Vizuálna kontrola.	a) Chýbajú, sú uvoľnené alebo veľmi skorodované. Pravdepodobnosť zranenia; pravdepodobnosť odpadnutia.	X	X	
		b) Nedostatočná vzdialenosť od kolesa (zariadenie zabraňujúce rozstreku). Nedostatočná vzdialenosť od kolesa (kryty kolies).	X	X	
		c) Nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nedostatočné krytie obruče pneumatiky.	X	X	
6.2.11 Stojan	Vizuálna kontrola.	a) Chýba, je uvoľnený alebo veľmi skorodovaný.		X	
		b) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		c) Riziko uvoľnenia pri pohybe vozidla.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.12 Držadlá a opierky pre nohy	Vizuálna kontrola.	a) Chýbajú, sú uvoľnené alebo veľmi skorodované.		X	
		b) Nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
7. OSTATNÉ VYBAVENIE					
7.1. Bezpečnostné pásy/spony a zadržiavacie systémy					
7.1.1. Kotvové úchyty bezpečnostných pásov/spôn	Vizuálna kontrola.	a) Bod ukotvenia je veľmi poškodený. Narušená stabilita.		X	X
		b) Ukotvenie je uvoľnené.		X	
7.1.2. Stav bezpečnostných pásov/spôn	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Povinný bezpečnostný pás chýba, alebo nie je namontovaný.		X	
		b) Bezpečnostný pás je poškodený. Akýkoľvek zárez alebo nadmerné napínanie.	X	X	
		c) Bezpečnostný pás nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		d) Spona bezpečnostného pásu je poškodená, alebo nefunguje správne.		X	
		e) Navíjač bezpečnostného pásu je poškodený, alebo nefunguje správne.		X	
7.1.3. Obmedzovač sily bezpečnostných pásov	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Obmedzovač sily zjavne chýba alebo nie je vhodný pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.1.4. Predpínače bezpečnostných pásov	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Predpínač zjavne chýba alebo nie je vhodný pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X
7.1.5. Airbag	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Airbagy zjavne chýbajú alebo nie sú vhodné pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X
		c) Airbag je zjavne nefunkčný.		X	
7.1.6. SRS systémy	Vizuálna kontrola kontrolky nesprávneho fungovania (MIL) a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Svetelná kontrolka MIL SRS ukazuje akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X
7.2. Hasiaci prístroj (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola.	a) Chýba.		X	
		b) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> Ak sa vyžaduje (napr. taxislužba, autobus, autokar atď.).	X	X	
7.3. Zámky a zariadenie proti neoprávnenému použitiu	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Zariadenie nefunguje tak, aby zabránilo chodu vozidla.	X		
		b) Chybné. Neúmyselné zamykanie alebo blokovanie.		X	X
7.4. Výstražný trojuholník (ak sa vyžaduje) (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola.	a) Chýba alebo je neúplný.	X		
		b) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .	X		



Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.5. Lekárnička (ak sa vyžaduje) (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola.	Chýba, je neúplná, alebo nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .	X		
7.6. Zakladacie klíny (ak sa vyžadujú) (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola.	Chýbajú, alebo nie sú v dobrom stave, nedostatočná stabilita alebo rozmery.		X	
7.7. Výstražné zvukové zariadenie	Vizuálna kontrola a skúška činnosti zariadenie	a) Nefunguje správne. Vôbec nefunguje.	X	X	
		b) Ovládanie je nespoľahlivé.	X		
		c) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Pravdepodobnosť zámery vydávaných zvukov za osobitné zvukové znamenie vozidiel s právom prednostnej jazdy..	X	X	
7.8. Rýchlomer	Vizuálna kontrola alebo kontrola činnosti počas cestnej kontroly alebo prostredníctvom elektronických zariadení.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Chýba (ak sa vyžaduje).	X	X	
		b) Narušená prevádzka. Vôbec nefunguje.	X	X	
		c) Nedá sa dostatočne osvetliť. Bez akéhokoľvek osvetlenia.	X	X	
7.9. Tachograf (ak je namontovaný/požadovaný)	Vizuálna kontrola.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		b) Nefunkčný.		X	
		c) Poškodené alebo chýbajúce plomby.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Montážny štítok chýba, je nečitateľný alebo neaktuálny.		X	
		e) Zjavný neoprávnený zásah alebo manipulácia.		X	
		f) Veľkosť pneumatík nie je v súlade s kalibračnými parametrami.		X	
7.10. Obmedzovač rýchlosti (ak je namontovaný/požadovaný)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je toto zariadenie k dispozícii.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		b) Zjavne nefunkčný.		X	
		c) Nesprávne nastavená rýchlosť (ak sa kontroluje).		X	
		d) Poškodené alebo chýbajúce plomby.		X	
		e) Chýbajúci alebo nečitateľný štítok.		X	
		f) Veľkosť pneumatík nie je v súlade s kalibračnými parametrami.		X	
7.11 Počítadlo celkovej prejdenej vzdialenosti, ak je k dispozícii (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Zjavne zmanipulované (sfalšované) s cieľom znížiť alebo skresliť počet kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo.		X	
		b) Zjavne nefunkčné.		X	
7.12 Elektronická kontrola stability (ESC), ak je namontovaná/požadovaná)	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Snímače rýchlosti na kolesách chýbajú, alebo sú poškodené.		X	
		b) Kabeláž je poškodená.		X	
		c) Iné komponenty chýbajú alebo sú poškodené.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Spínač je poškodený alebo nefunguje správne.		X	
		e) Kontrolka MIL ESC ukazuje akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

## 8. ZAŤAŽENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

### 8.1. Hluk

8.1.1. Systém obmedzovania hluku	Subjektívne vyhodnotenie (ak kontrolný technik usúdi, že úroveň hluku môže byť na hraničnej úrovni, môže sa vykonať hluková skúška stojaceho vozidla pomocou merača hluku).	a) Hladina vonkajšieho zvuku hluku prekračuje hodnoty uvedené v požiadavkách <sup>1</sup> .		X	
		b) Akákoľvek časť systému na obmedzenie hluku je uvoľnená, poškodená, nesprávne upevnená, chýba alebo je zjavne modifikovaná spôsobom, ktorý by mohol nepriaznivo ovplyvniť úroveň hluku. Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X

### 8.2. Emisie výfukových plynov

#### 8.2.1. Emisie zážihových motorov

8.2.1.1 Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie na reguláciu emisií namontované výrobcom chýba, je pozmenené alebo zjavne poškodené.		X	
		b) Netesnosti, ktoré by mohli mať vplyv na meranie emisií.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.1.2. Plynné emisie	<p>— Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5 a Euro V (?):</p> <p>Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami<sup>1</sup> alebo načítania z palubného diagnostického systému (OBD). Kontrola výfuku je štandardným postupom posudzovania výfukových emisií. Na základe posúdenia rovnocennosti a zohľadňujúc príslušné právne predpisy týkajúce sa typového schválenia môžu členské štáty povoliť využívanie systému OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu a inými požiadavkami.</p> <p>— Pre vozidlá emisných tried Euro 6 a Euro VI (?):</p> <p>Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami<sup>1</sup> alebo načítania z palubného diagnostického systému (OBD).</p> <p>Meranie sa neuplatňuje v prípade dvojtaktných motorov.</p>	a) Buď plynné emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,		X	
		b) alebo ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:		X	
		c) Koeficient lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$ alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu.		X	
		d) Údaje načítané zo zariadenia OBD signalizujú závažnú nesprávnu činnosť.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.2. Emisie vznetových motorov					
8.2.2.1. Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie na reguláciu emisií inštalované výrobcom chýba alebo je očividne chybné.		X	
		b) Netesnosti, ktoré by mohli mať vplyv na meranie emisií.		X	
8.2.2.2. Opacita (dymivosť) Vozidlá zaevidované alebo uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sú oslobodené od tejto požiadavky.	<p>— Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5 a Euro V (7):</p> <p>Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou alebo načítaním z OBD. Kontrola výfuku je štandardným postupom posudzovania výfukových emisií. Na základe posúdenia rovnocennosti môžu členské štáty povoliť využívanie systému OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu a inými požiadavkami.</p> <p>— Pre vozidlá emisných tried Euro 6 a Euro VI (8):</p> <p>Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou alebo načítaním z OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu alebo inými požiadavkami<sup>1</sup>.</p> <p>Predbežná príprava vozidla:</p> <p>1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.</p>	a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách <sup>1</sup> ,  opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla;		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	<p>2. Požiadavky na predbežnú prípravu:</p> <p>i) 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 sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora.</p> <p>ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie alebo ekvivalentnou metódou.</p>				
		<p>b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky<sup>1</sup> neumožňujú použitie referenčných hodnôt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— v prípade motorov s prirodzeným nasávaním: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— v prípade motorov preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m<sup>-1</sup>, alebo</li> <li>— v prípade vozidiel označených v požiadavkách<sup>1</sup> alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách<sup>1</sup>, 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> alebo 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></li> </ul>		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	<p>Skúšobný postup:</p> <p>1. Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri naftových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora.</p> <p>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.</p> <p>3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo pri vozidlách s automatickou prevodovkou 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 kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> predstavovať minimálne dve sekundy.</p> <p>4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia hraničné 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.</p>				

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam môžu členské štáty medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.				
8.3. Potlačenie elektromagnetického rušenia					
Rádiové rušenie (X) <sup>2</sup> .		Nesplnenie akejkoľvek požiadavky <sup>1</sup> .	X		
8.4. Ďalšie položky týkajúce sa životného prostredia					
8.4.1. Úniky kvapalín		Akýkoľvek nadmerný únik kvapalín, okrem vody, s pravdepodobnosťou spôsobenia škody na životnom prostredí alebo predstavujúci bezpečnostné riziko pre ostatných účastníkov cestnej premávky.  Neustále vytváranie kvapiek, ktoré predstavuje veľmi vážne riziko.		X	X
9. DOPLŇUJÚCE SKÚŠKY PRE VOZIDLÁ KATEGÓRIÍ M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> URČENÉ NA PREPRAVU OSÔB					
9.1. Dvere					
9.1.1. Vstupné a výstupné dvere	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybná činnosť.		X	
		b) Zhoršený stav. Pravdepodobnosť zranenia.	X		
		c) Poškodené núdzové ovládanie.		X	
		d) Poškodené diaľkové ovládanie dverí alebo výstražné zariadenie.		X	
		e) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nedostatočná šírka dverí.	X		X



Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.1.2. Núdzové východy	Vizuálna kontrola a kontrola činnosti (v prípade potreby).	a) Chybná činnosť.		X	
		b) Označenie núdzových východov nečitateľné. Chýbajúce označenie núdzových východov.	X	X	
		c) Chýba kladivo na rozbitie skla.	X		
		d) Nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nedostatočná šírka alebo blokovaný prístup.	X	X	
9.2. Systém na odhmlievanie a odmrazovanie skiel (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybná činnosť. Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla.	X	X	
		b) Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
		c) Nefunkčné odmrazovanie (ak je povinné).		X	
9.3. Systém vetrania a kúrenia (X) <sup>2</sup> .	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybná činnosť. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	
		b) Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
9.4. Sedadlá					
9.4.1. Sedadlá pre cestujúcich (vrátane sedadiel pre sprevádzajúci personál)	Vizuálna kontrola	Sklápacie sedadlá (ak sú povolené) nefungujú automaticky. Blokujú núdzový východ.	X	X	
9.4.2. Sedadlo vodiča (doplňujúce požiadavky)	Vizuálna kontrola	a) Poškodené špeciálne vybavenie, ako napríklad ochrana proti oslneniu. Zorné pole obmedzené.	X	X	
		b) Ochrana vodiča nie je spoľahlivá alebo nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Pravdepodobnosť zranenia.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.5. Vnútorne osvetlenie a zariadenia na zobrazenie cieľa jazdy (smerové tabuľky) (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Zariadenie je poškodené alebo nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Vôbec nefunguje.	X	X	
9.6. Uličky medzi sedadlami, plochy na státie	Vizuálna kontrola	a) Zle upevnená podlaha. Narušená stabilita.		X	X
		b) Poškodené držadlá alebo záchytné rukoväte. Nedostatočne pripevnené alebo nepoužiteľné.	X	X	
		c) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nedostatočná šírka alebo priestor.	X	X	
9.7. Schody a stupienky	Vizuálna kontrola a kontrola činnosti (v prípade potreby).	a) Zhoršený stav. Poškodený stav. Narušená stabilita.	X	X	X
		b) Výsuvné stupienky nefungujú správne.		X	
		c) Nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nedostatočná šírka alebo nadmerná výška.	X	X	
9.8. Komunikačný systém pre cestujúcich (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Chybný systém. Vôbec nefunguje.	X	X	
9.9. Upozornenia (X) <sup>2</sup>	Vizuálna kontrola.	a) Upozornenie chýba, je nesprávne alebo nečitateľné.	X		
		b) Nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Nesprávne informácie.	X	X	
9.10. Požiadavky týkajúce sa prepravy detí. (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Dvere	Vizuálna kontrola	Ochrana dverí nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> týkajúcimi sa tohto druhu prepravy.		X	
9.10.2. Signalizácia a špeciálne vybavenie	Vizuálna kontrola	Signalizácia alebo špeciálne vybavenie chýbajú alebo nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.11. Požiadavky týkajúce sa prepravy zdravotne postihnutých osôb (X) <sup>2</sup> .					
9.11.1. Dvere, rampy a výťahy	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybná činnosť. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
		c) Chybné ovládanie. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		d) Chybné výstražné zariadenie. Vôbec nefunguje.	X	X	
		e) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
9.11.2. Systém na upevnenie invalidného vozíka	Vizuálna kontrola a podľa potreby kontrola činnosti.	a) Chybná činnosť. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
		c) Chybné ovládanie. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		d) Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
9.11.3 Signalizácia a špeciálne vybavenie	Vizuálna kontrola	Signalizácia alebo špeciálne vybavenie chýbajú alebo nie sú v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
9.12. Iné špeciálne vybavenie (X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Zariadenia na prípravu jedál	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> .		X	
		b) Zariadenie je poškodené v takom rozsahu, že by jeho používanie mohlo byť nebezpečné.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.12.2. Sanitárne zariadenie	Vizuálna kontrola	Zariadenie nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
9.12.3. Iné zariadenia (napr. audiovizuálne systémy)	Vizuálna kontrola	Nie je v súlade s požiadavkami <sup>1</sup> . Narušená bezpečná prevádzka vozidla.	X	X	

<sup>(1)</sup> Kategórie vozidla, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sú zahrnuté ako usmernenie.

<sup>(2)</sup> 43 % pre návesy schválené pred 1. januárom 2012.

<sup>(3)</sup> 48 % v prípade vozidiel, ktoré nie sú vybavené protiblokovacími systémami (ABS), alebo v prípade typu schváleného pred 1. októbrom 1991.

<sup>(4)</sup> 45 % v prípade vozidiel zaevidovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v požiadavkách, podľa toho, čo nastane neskôr.

<sup>(5)</sup> 43 % v prípade návesov a ojových prívesov zaevidovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v požiadavkách, podľa toho, čo nastane neskôr.

<sup>(6)</sup> 2,5 m/s<sup>2</sup> pre vozidlá kategórií N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> registrované po prvýkrát po 1.1.2012.

<sup>(7)</sup> Typové schválenie v súlade so smernicou 70/220/EHS, nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 1 (Euro 5), smernicou 88/77/EHS a smernicou 2005/55/ES.

<sup>(8)</sup> Typové schválenie v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6) a nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

<sup>(9)</sup> Typovo schválenie v súlade s limitmi uvedenými v riadku B oddielu 5.3.1.4. prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej smernicou 98/69/ES, alebo neskôr; v riadku B1, B2 alebo C oddielu 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, alebo prvýkrát evidované alebo uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.

<sup>(10)</sup> Typovo schválenie v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6). Typovo schválenie v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

#### POZNÁMKY:

<sup>1</sup> „Požiadavky“ sa stanovujú v rámci typového schvaľovania ku dňu schválenia, prvého zápisu do evidencie alebo prvého uvedenia do prevádzky, ako aj v rámci povinností dodatočnej montáže alebo vnútroštátnych právnych predpisov v krajine evidencie. Tieto príčiny poruchy platia len v prípade, keď sa kontroluje dodržiavanie požiadaviek.

<sup>2</sup> (X) označuje položky, ktoré sa týkajú stavu vozidla a jeho vhodnosti použitia v cestnej premávke, nie sú však považované za podstatné v rámci kontroly technického stavu.

<sup>3</sup> Nebezpečná modifikácia znamená modifikáciu, ktorá nepriaznivo ovplyvňuje bezpečnosť vozidla v cestnej premávke, alebo má neprimerane nepriaznivý vplyv na životné prostredie.

## PRÍLOHA II

**MINIMÁLNY OBSAH PROTOKOLU O KONTROLE TECHNICKÉHO STAVU**

Protokol o kontrole technického stavu vydané po absolvovaní kontroly technického stavu obsahuje prinajmenšom tieto položky, ktoré nasledujú po príslušných zosúladených kódach Únie:

- (1) Identifikačné číslo vozidla (VIN alebo číslo podvozku)
  - (2) Tabuľka s evidenčným číslom vozidla a označenie štátu, v ktorom je vozidlo zaevidované
  - (3) Miesto a dátum kontroly
  - (4) Údaj počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti v čase kontroly, ak je k dispozícii
  - (5) Kategória vozidla, ak je k dispozícii
  - (6) Zistené chyby a úroveň ich závažnosti
  - (7) Výsledok kontroly technického stavu
  - (8) Dátum ďalšej kontroly technického stavu alebo dátum uplynutia platnosti aktuálneho protokolu, ak táto informácia nie je poskytnutá iným spôsobom
  - (9) Názov organizácie alebo stanice technickej kontroly vykonávajúcej kontrolu a podpis alebo identifikácia kontrolného technika zodpovedného za kontrolu
  - (10) Ďalšie informácie
-

## PRÍLOHA III

## MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ZARIADENIA KONTROLY TECHNICKÉHO STAVU A SKÚŠOBNÉ VYBAVENIE

## I. Zariadenia a vybavenie

Kontroly technického stavu, ktoré sa realizujú v súlade s odporúčanými metódami uvedenými v prílohe I, sa vykonávajú s použitím vhodných zariadení a vhodného vybavenia. Môže to zahŕňať aj použitie mobilných kontrolných jednotiek. Vybavenie potrebné na vykonanie kontroly bude závisieť od kategórií kontrolovaných vozidiel uvedených v tabuľke I. Zariadenia a vybavenie spĺňajú tieto minimálne požiadavky:

1. kontrolné zariadenie s primeraným priestorom na hodnotenie vozidiel, ktoré spĺňa potrebné požiadavky na bezpečnosť a ochranu zdravia;
2. kontrolná linka dostatočných rozmerov pre každú skúšku, pracovná jama alebo zdvíhacie zariadenie a pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony zariadenie na zdvihnutie vozidla na jednej z náprav, vybavené príslušným osvetlením a v prípade potreby ventiláciou;
3. pri kontrole akéhokoľvek vozidla valcová skúšobňa brzd schopná merať, zobrazovať a zaznamenávať brzdné sily a tlak vzduchu v systémoch pneumatických brzd v súlade s prílohou A k norme ISO 21069-1 o technických požiadavkách na valcové skúšobne brzd alebo podľa rovnocenných noriem;
4. pri kontrole vozidiel s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony valcová skúšobňa brzd v súlade s bodom 3, ktorá nesmie zahŕňať zaznamenávanie a zobrazovanie brzdných síl, tlaku na pedál a tlaku vzduchu v systémoch pneumatických brzd,

alebo

plošinová skúšobňa brzd rovnocenná s valcovou skúšobňou v súlade s bodom 3, ktorá nemusí zahŕňať zaznamenávanie brzdných síl, sily na pedál a zobrazovania tlaku vzduchu v systémoch pneumatických brzd;

5. prístroj na zaznamenávanie spomalenia (decelerometer), pričom meracie prístroje s nepriebežným zobrazovaním musia zaznamenávať/ukladať merania prinajmenšom 10-krát za sekundu;
6. zariadenia na skúšanie systémov pneumatických brzd, ako sú manometre, konektory a hadice;
7. zariadenie, ktorým sa meria zaťaženie kolesa/nápravy, na určenie zaťaženia nápravy (nepovinné zariadenia na meranie zaťaženia dvojkolesia, ako sú kolesové a nápravové váhy);
8. zariadenie na skúšanie zavesenia kolesa na náprave (detektor vôle v zavesení kolesa) bez zdvíhania osi, ktoré musí spĺňať tieto požiadavky:
  - a) zariadenie musí byť vybavené aspoň dvoma elektricky ovládanými doskami, ktoré sa môžu pohybovať opačným smerom pozdĺžne a priečne;
  - b) pohyb dosiek musí kontrolný technik ovládať z miesta, kde vykonáva kontrolu;
  - c) v prípade vozidiel s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony musia dosky spĺňať tieto technické požiadavky:
    - pozdĺžny a priečny pohyb minimálne 95 mm,
    - rýchlosť pozdĺžneho a priečneho pohybu 5 cm/s až 15 cm/s;

9. merač hladiny zvuku triedy II, ak sa úroveň hluku meria;
10. analyzátor výfukových plynov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/22/ES <sup>(1)</sup>;
11. zariadenie na meranie absorpčného koeficientu s dostatočnou presnosťou;
12. zariadenie na kontrolu nastavenia svetlometov, ktoré umožňuje nastavenie svetlometu v súlade s ustanoveniami na nastavovanie svetlometov motorových vozidiel (smernica 76/756/EHS), pričom hranica medzi svetlom a tmou musí byť ľahko rozoznateľná počas denného svetla (bez priameho slnečného svetla);
13. zariadenie na meranie hĺbky dezénu pneumatík;
14. zariadenie na pripojenie k elektronickému rozhraniu vozidla, ako je prístroj na snímanie OBD;
15. zariadenie na zistenie úniku LPG/CNG/LNG, ak sa takéto vozidlá kontrolujú.

Ktorékoľvek z uvedených zariadení je možné skombinovať do jedného zariadenia, ak sa tým neovplyvní presnosť každého zariadenia.

## II. Kalibrácia zariadení používaných na meranie

Pokiaľ sa v príslušných právnych predpisoch Únie neustanovuje inak, interval medzi dvoma následnými kalibráciami nesmie prekročiť:

- i) 24 mesiacov pri meraní hmotnosti, tlaku a úrovne hluku;
- ii) 24 mesiacov pri meraní síl;
- iii) 12 mesiacov pri meraní plynných emisií.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/22/ES z 31. marca 2004 o meradlách (Ú. v. EÚ L 135, 30.4.2004, s. 1).

Tabuľka I<sup>(1)</sup>

Minimálne vybavenie potrebné na vykonávanie kontroly technického stavu																		
Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I														
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocykle			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Vozidlá určené na prepravu osôb																		



Minimálne vybavenie potrebné na vykonávanie kontroly technického stavu

Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I														
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	do 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Vozidlá určené na prepravu tovaru																		
	do 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Zvláštne vozidlá odvozené z vozidiel kategórie N, T5																		
	do 3 500 kg	N <sub>1</sub>	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

## Minimálne vybavenie potrebné na vykonávanie kontroly technického stavu

Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I														
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Prípojné vozidlá	do 750 kg	O <sub>1</sub>		x												x		
	> 750 to 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> ,O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x					x		

(<sup>1</sup>) Kategórie vozidiel, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sú zahrnuté ako usmernenie.

<sup>1</sup> P... benzín (zážihový motor); D...nafta (vznetový motor)

## PRÍLOHA IV

**MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ODBORNÚ SPÔSOBILOSŤ, VZDELÁVANIE A OSVEDČOVANIE KONTROLNÝCH TECHNIKOV**

## 1. Odborná spôsobilosť

Pred udelením povolenia žiadateľovi o miesto kontrolného technika na účely vykonávania pravidelných kontrol technického stavu členské štáty alebo príslušné orgány overia, či daná osoba:

a) disponuje osvedčenými znalosťami a chápaním cestných vozidiel v týchto oblastiach:

- mechanika,
- dynamika,
- dynamika vozidla,
- spaľovacie motory,
- materiály a ich spracovanie,
- elektronika,
- elektrické systémy,
- elektronické systémy vozidla,
- IT aplikácie;

b) preukázala aspoň trojročnú prax alebo rovnocennú skúsenosť, ako napríklad doložené mentorstvo alebo štúdium, a primeraný odborný výcvik v oblasti cestných vozidiel.

## 2. Úvodný a opakovací odborný výcvik

Členské štáty alebo príslušné orgány zabezpečia, aby kontrolní technici v záujme nadobudnutia povolenia na vykonávanie kontrol technického stavu absolvovali príslušný úvodný a opakovací odborný výcvik alebo primeranú skúšku vrátane teoretických a praktických prvkov.

Minimálny obsah úvodného a opakovacieho výcviku alebo primeranej skúšky zahŕňa tieto témy:

a) Úvodný odborný výcvik alebo primeraná skúška

Úvodný výcvik poskytovaný členským štátom alebo oprávneným výcvikovým strediskom členského štátu pokrýva prinajmenšom tieto témy:

i) technológia vozidla:

- brzdové systémy,
- systémy riadenia,
- zorné pole,
- montáž osvetlenia, svetelné zariadenia a elektronické komponenty,
- nápravy, kolesá a pneumatiky,
- podvozok a karoséria,
- zaťaženie životného prostredia a emisie,
- ďalšie požiadavky na zvláštne vozidlá;

- ii) skúšobné metódy,
  - iii) hodnotenie chýb,
  - iv) právne požiadavky týkajúce sa stavu vozidla pri schvaľovaní,
  - v) právne požiadavky týkajúce sa kontroly technického stavu,
  - vi) administratívne ustanovenia týkajúce sa schvaľovania a evidencie vozidiel a kontroly technického stavu,
  - vii) IT aplikácie potrebné na kontrolu a administratívne postupy.
- b) Opakovací odborný výcvik alebo primeraná skúška
- Členské štáty zabezpečia, aby kontrolní technici pravidelne absolvovali opakovací odborný výcvik alebo primeranú skúšku, ktorý/-ú poskytuje členský štát alebo oprávnené výcvikové stredisko členského štátu.
- Členské štáty zabezpečia, aby obsah opakovacieho odborného výcviku alebo primeranej skúšky umožnil kontrolným technikom udržať a obnoviť potrebné znalosti a schopnosti týkajúce sa tém uvedených v písm. a) bodoch i) až vii).

### 3. Osvedčenie o spôsobilosti

Osvedčenie alebo rovnocenný dokument vydané/-ý kontrolnému technikovi oprávnenému vykonávať kontroly technického stavu musí obsahovať prinajmenšom tieto údaje:

- identifikácia kontrolného technika (meno, priezvisko);
  - kategórie vozidiel, v rámci ktorých je kontrolný technik oprávnený vykonávať kontrolu technického stavu;
  - názov vydávajúceho orgánu;
  - dátum vydania.
-

## PRÍLOHA V

## DOZORNÉ ORGÁNY

Pravidlá a postupy týkajúce sa dozorných orgánov zriadených členskými štátmi v súlade s článkom 14 zahŕňajú tieto minimálne požiadavky:

## 1. Úlohy a činnosti dozorných orgánov

Dozorné orgány vykonávajú aspoň tieto úlohy:

## a) dozor nad stanicami technickej kontroly:

- overovanie plnenia minimálnych požiadaviek na priestory a skúšobné vybavenie,
- overovanie plnenia povinných požiadaviek oprávneného subjektu;

## b) overovanie odborného výcviku a preskúšanie kontrolných technikov:

- overovanie úvodného odborného výcviku kontrolných technikov,
- overovanie pravidelného opakovacieho odborného výcviku kontrolných technikov,
- pravidelný opakovací odborný výcvik skúšajúcich dozorného orgánu,
- vykonávanie preskúšaní alebo dohľad nad nimi;

## c) audit:

- predbežný audit staníc technickej kontroly pred udelením povolenia
- pravidelný opakovaný audit staníc technickej kontroly
- osobitný audit v prípade nezrovnalostí,
- audit stredísk odborného výcviku/preskúšania;

## d) monitoring prostredníctvom opatrení, ako sú:

- opätovná kontrola štatisticky správneho podielu kontrolovaných vozidiel,
- anonymné kontroly (voliteľná možnosť použitia vozidla s chybami),
- analýza výsledkov kontroly technického stavu (štatistické metódy),
- kontroly na základe odvolaní,
- prešetrovanie sťažností;

## e) overovanie výsledkov merania získaných pri kontrolách technického stavu;

## f) návrh na odňatie alebo pozastavenie povolenia staníc technickej kontroly a/alebo kontrolného technika:

- v prípade, že stanica alebo kontrolný technik nespĺňajú významnú požiadavku na účely udelenia povolenia,
- v prípade zistenia veľkých nezrovnalostí,
- v prípade pretrvávajúcich negatívnych výsledkov auditu,
- v prípade straty dobrej povesti na strane danej stanice alebo kontrolného technika.

2. Požiadavky týkajúce sa dozorného orgánu

Požiadavky na pracovníkov dozorného orgánu zahŕňajú tieto oblasti:

- odborná spôsobilosť,
- nestrannosť,
- plnenie noriem v oblasti kvalifikácie a odborného výcviku.

3. Obsah pravidiel a postupov

Každý členský štát alebo jeho príslušný orgán stanoví príslušné pravidlá a postupy, ktoré obsahujú prinajmenšom tieto prvky:

a) požiadavky týkajúce sa povolenia staníc technickej kontroly a dozoru nad nimi:

- žiadosť o povolenie na zriadenie stanice technickej kontroly,
- úlohy staníc technickej kontroly,
- návšteva alebo návštevy pred udelením povolenia s cieľom overiť, či sú splnené všetky požiadavky,
- udelenie povolenia staniciam technickej kontroly,
- pravidelná opakovaná kontrola/audit staníc technickej kontroly,
- pravidelné kontroly staníc technickej kontroly s cieľom overiť, či naďalej zachovávajú uplatniteľné pravidlá a postupy,
- neohlásené osobitné kontroly alebo audity staníc technickej kontroly na základe dôkazov,
- analýza údajov z kontrol s cieľom overiť, či existuje dôkaz o tom, že sa nezachovávajú uplatniteľné pravidlá a postupy,
- odňatie alebo pozastavenie povolení udelených staniciam technickej kontroly;

b) kontrolní technici staníc technickej kontroly:

- požiadavky na pozíciu autorizovaného kontrolného technika,
- úvodný odborný výcvik, opakovací odborný výcvik a preskúšania,
- odňatie alebo pozastavenie osvedčenia kontrolného technika;

c) vybavenie a priestory:

- požiadavky na skúšobné vybavenie,
- požiadavky na skúšobné priestory,
- požiadavky na značenie,
- požiadavky na údržbu a kalibráciu skúšobného vybavenia,
- požiadavky na počítačové systémy;

d) dozorné orgány:

- právomoci dozorných orgánov,
  - požiadavky uplatniteľné na pracovníkov dozorných orgánov,
  - odvolania a sťažnosti.
-