

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/47/EÚ**z 3. apríla 2014****o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/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 ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Komisia vo svojej 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 v cestnej doprave.
- (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 vozidlo 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) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek v súvislosti s bezpečnosťou vozidiel a ich environmentálnymi charakteristikami. Prostredníctvom systému neočakávaných cestných technických kontrol je potrebné zabezpečiť, aby vozidlá zostali v dobrom technickom stave.
- (5) Cestné technické kontroly predstavujú kľúčový prvok na dosiahnutie nepretržitej vysokej úrovne technického stavu úžitkových vozidiel počas ich používania. Takéto kontroly neprispievajú len k bezpečnosti cestnej premávky a znižovaniu emisií pochádzajúcich z vozidiel, ale tiež pomáhajú zabraňovať nekalej súťaži v cestnej doprave z dôvodu uznávania rozdielnej úrovne kontrol medzi členskými štátmi.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C, 44, 15. 2.2013, s. 128.

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

- (6) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁾ sa vytvoril európsky register podnikov cestnej dopravy (ERRU). ERRU umožňuje prepojenie vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy v celej Únii, a to v súlade s predpismi Únie o ochrane osobných údajov. Využívanie tohto systému, prevádzkovaného príslušným orgánom každého členského štátu, uľahčuje spoluprácu medzi členskými štátmi.
- (7) Táto smernica by sa mala vzťahovať na určité úžitkové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h zaradené do kategórií, ktoré sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽²⁾. To by však nemalo členským štátom brániť vo vykonávaní cestných technických kontrol vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje táto smernica, alebo vykonávať kontrolu iných aspektov cestnej dopravy, predovšetkým tých, ktoré sa týkajú času vedenia vozidla a času odpočinku, alebo prepravy nebezpečného tovaru.
- (8) 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 sa s vozidlami v uvedenej kategórii, ktoré sa používajú prevažne na verejných cestách, malo, pokiaľ ide o cestné technické kontroly, zaobchádzať rovnakým spôsobom ako s kategóriou nákladných vozidiel.
- (9) Zo správ o vykonávaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES ⁽³⁾ jasne vyplýva dôležitosť cestných technických kontrol. V období od 2009 do 2010 bolo zaznamenaných viac ako 350 000 vozidiel, ktoré boli podrobené cestným technickým kontrolám v celej Únii a ktoré boli v stave, ktorý si vyžadoval ich stiahnutie z prevádzky. Uvedené správy ukazujú aj veľmi významné rozdiely medzi výsledkami kontrol, ktoré boli vykonané v rozličných členských štátoch. V období od 2009 do 2010 sa miera odhalenia niektorých chýb pohybovala v rozmedzí od 2,1 % všetkých vozidiel kontrolovaných v jednom členskom štáte do 48,3 % v inom členskom štáte. Tieto správy nakoniec poukazujú na výrazné rozdiely v počte cestných technických kontrol vykonaných v jednotlivých členských štátoch. Aby bolo možné dosiahnuť vyváženejší prístup, členské štáty by sa mali zaviazat' k tomu, že vykonajú primeraný počet kontrol, úmerný počtu úžitkových vozidiel, ktoré sú evidované a/alebo prevádzkované na ich území.
- (10) Dodávky, ako sú vozidlá kategórie N₁, a ich prípojné vozidlá nepodliehajú na úrovni Únie tým istým požiadavkám na bezpečnosť cestnej premávky ako ťažké úžitkové vozidlá, napr. pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa času jazdy, odborné vzdelávanie vodičov z povolania alebo montáž zariadení obmedzujúcich rýchlosť. Hoci vozidlá kategórie N₁ nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, členské štáty by mali takéto vozidlá zohľadniť vo svojich všeobecných stratégiách bezpečnosti cestnej premávky a cestnej kontroly.
- (11) S cieľom zabrániť zbytočnému administratívne zaťaženiu a nákladom a zlepšiť účinnosť kontrol by príslušné vnútroštátne orgány mali mať možnosť prioritne vybrať vozidlá prevádzkované podnikmi, ktoré nesplňajú štandardy bezpečnosti cestnej premávky a environmentálne štandardy, zatiaľ čo vozidlá prevádzkované zodpovednými prevádzkovateľmi dbajúcimi na bezpečnosť, ktorí vykonávajú riadnu údržbu, by mali za odmenu podliehať menšiemu počtu kontrol. Výber vozidiel na cestnú technickú kontrolu na základe rizikového profilu ich prevádzkovateľov by sa mohol preukázať ako užitočný nástroj s cieľom podrobnejšie a častejšie kontrolovať vysoko rizikové podniky.
- (12) Cestná technická kontrola by sa mala podporiť prostredníctvom využívania systému hodnotenia rizikivosti. V nariadení (ES) č. 1071/2009 sa od členských štátov vyžaduje, aby rozšírili systém hodnotenia rizikivosti ustanovený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽⁴⁾ pokiaľ ide o vykonávanie pravidiel týkajúcich sa času jazdy a dĺžky odpočinku, aby sa vzťahoval na iné špecifikované oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy,

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve (Ú. v. ES L 203, 10.8.2000, s. 1).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

vrátane technického stavu úžitkových vozidiel. Informácie o počte a závažnosti chýb zistených vo vozidle by sa preto mali vkladať do systému hodnotenia rizikivosti ustanoveného podľa článku 9 smernice 2006/22/ES. Členské štáty by mali mať možnosť rozhodnúť o vhodných technických a administratívnych opatreniach na prevádzku systémov hodnotenia rizikivosti. Účinnosť a harmonizácia systému hodnotenia rizikivosti v rámci celej Únie by mala podliehať ďalšej analýze.

- (13) Držiteľ osvedčenia o evidencii a v relevantných prípadoch prevádzkovateľ vozidla by mali byť zodpovední za udržiavanie dobrého technického stavu vozidla.
- (14) Kontrolní technici by mali pri výkone cestnej technickej kontroly konať nezávisle a ich posudok stavu vozidla by nemal byť ovplyvnený konfliktami záujmov, a to ani pokiaľ ide o záujem ekonomického či osobného charakteru, ktorý by mohol mať akýkoľvek vplyv na nestrannosť a objektívnosť ich rozhodnutí, najmä s ohľadom na vodiča, prevádzkovateľa či držiteľa osvedčenia o evidencii. Medzi odmenou kontrolných technikov a výsledkami cestnej technickej kontroly by nemala existovať žiadna priama súvislosť. To by nemalo členskému štátu brániť, aby súkromným orgánom povolil vykonávať tak podrobnejšie cestné technické kontroly, ako aj opravy vozidiel, a to aj na tom istom vozidle.
- (15) Cestné technické kontroly by mali pozostávať z počiatočných kontrol a v prípade potreby aj z podrobnejších kontrol. V oboch prípadoch by sa mali kontroly zameriavať na relevantné časti a systémy vozidiel. S cieľom dosiahnuť harmonizáciu podrobnejších kontrol na úrovni Únie, by sa mali pre každý prvok kontroly zaviesť odporúčané metódy kontroly a príklady chýb, ako aj ich kategorizácia podľa ich závažnosti.
- (16) Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky má zásadný význam zabezpečenie nákladu. Náklad by mal byť preto zabezpečený tak, aby pri zrýchlení vozidla v premávke nevzniklo nebezpečenstvo. V záujme praktickej stránky by sa ako hraničná hodnota mala na základe európskych noriem používať tiaž vyplývajúca z takéhoto zrýchlenia. Pracovníci zapojení do kontrol primeraného zabezpečenia nákladu by mali byť náležite vyškolení.
- (17) Všetky strany zapojené do logistiky vrátane baličov, nakladačov, dopravných spoločností, prevádzkovateľov a vodičov sa podieľajú na zabezpečení toho, aby bol náklad riadne zabalený a naložený do vhodného vozidla.
- (18) Správy o cestnej technickej kontrole sa v niektorých členských štátoch vyhotovujú elektronickými prostriedkami. V takomto prípade by sa mala kópia takejto správy o kontrole poskytnúť vodičovi. Všetky údaje a informácie získané počas cestných technických kontrol by sa mali previesť do spoločnej databázy dotknutého členského štátu, aby bolo možné údaje ľahko spracovať a aby bolo možné prenos príslušných informácií vykonať bez akejkoľvek dodatočnej administratívnej záťaže.
- (19) V záujme zníženia administratívnej záťaže kontrolných orgánov by mali správy o počiatočných cestných technických kontrolách vrátane vozidiel zaevidovaných v tretích krajinách obsahovať len hlavné informácie o tom, že sa kontrola na konkrétnom vozidle uskutočnila a aký bol jej výsledok. Podrobná správa by sa mala vyžadovať len v prípade, že po počiatočnej kontrole sa uskutoční podrobnejšia kontrola.
- (20) Komisia by mala preskúmať možnosť spojenia vzoru správy uvedeného v prílohe IV tejto smernice s ostatnými správami.
- (21) Používanie mobilných kontrolných jednotiek znižuje časové zdržania a náklady prevádzkovateľov, pretože je možné vykonať podrobnejšie kontroly priamo na ceste. S cieľom vykonať podrobnejšie kontroly je možné využiť aj najbližšie možné stanice technickej kontroly a určené zariadenia cestnej kontroly.

- (22) Pracovníci vykonávajúci cestné technické kontroly by mali byť náležite vyškolení alebo kvalifikovaní, a to aj na účely efektívneho vykonávania vizuálnych kontrol. Kontrolní technici vykonávajúci podrobnejšie cestné technické kontroly by mali mať aspoň také isté schopnosti a mali by spĺňať také isté požiadavky ako tie osoby, ktoré vykonávajú kontrolu technického stavu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ⁽¹⁾. Členské štáty by mali požadovať, aby kontrolní technici, ktorí vykonávajú kontroly v určených zariadeniach cestnej kontroly alebo používajú mobilné kontrolné jednotky, spĺňali tieto požiadavky alebo rovnocenné požiadavky schválené príslušným orgánom.
- (23) S cieľom znížiť náklady spojené s použitím technického zariadenia na podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu by členské štáty mali mať možnosť, aby v prípade zistenia chýb požadovali uhradenie poplatku. Výška uvedeného poplatku by mala byť opodstatnená a primeraná.
- (24) Na dosiahnutie zosúladenejšieho systému cestných technických kontrol v celej Únii je kľúčovou podmienkou spolupráca a výmena najlepších postupov medzi členskými štátmi. V dôsledku toho je potrebné, aby členské štáty vždy, keď je to možné, užšie spolupracovali aj v rámci prevádzkových aktivít. Takáto spolupráca by mala zahŕňať pravidelné organizovanie koordinovaných cestných technických kontrol.
- (25) Aby bolo možné zabezpečiť účinnú výmenu informácií medzi členskými štátmi, každý členský štát by mal určiť jedno kontaktné miesto na styk s ostatnými dotknutými príslušnými orgánmi. V rámci uvedeného kontaktného miesta by sa mali tiež zostavovať príslušné štatistiky. Okrem toho by členské štáty mali mať možnosť na svojom území uplatňovať konzistentnú národnú stratégiu presadzovania týchto predpisov a môžu určiť orgán, ktorý bude koordinovať jej vykonávanie. Príslušné orgány v každom členskom štáte by mali stanoviť postupy, ktoré by vymedzovali lehoty a obsah informácií, ktoré sa majú odovzdávať.
- (26) Pri určovaní kontaktných miest by sa mali dodržiavať ustanovenia ústavy a z toho vyplývajúca úroveň právomocí.
- (27) Aby bolo možné monitorovať systém cestných technických kontrol realizovaný v Únii, členské štáty by mali Komisii do 31. marca 2021 a potom do 31. marca každé dva roky poskytovať výsledky vykonaných cestných technických kontrol. Komisia by mala Európskemu parlamentu a Rade poskytovať správu o získaných údajoch.
- (28) S cieľom minimalizovať časové straty podnikov a vodičov a zvýšiť celkovú efektívnosť cestných kontrol by sa malo náležite na vykonávanie cestných technických kontrol, a to popri kontrolách dodržiavania právnych predpisov v sociálnej oblasti týkajúcich sa cestnej dopravy, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽²⁾, smernice 2006/22/ES a nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 ⁽³⁾.
- (29) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných pri porušení ustanovení tejto smernice a zabezpečiť ich vykonávanie. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. Členské štáty by mali predovšetkým zaviesť primerané opatrenia, ktorými sa bude riešiť situácia, keď vodič alebo prevádzkovateľ nespupracuje s kontrolným technikom a keď neoprávnene prevádzkuje vozidlo vykazujúce nebezpečné chyby.
- (30) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené vykonávacie právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Pozri stranu 51 tohto úradného vestníka).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú 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).

- (31) Komisia by nemala prijímať vykonávacie akty týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami kontaktným miestam členských štátov evidencie, ako aj akty ustanovujúce formát údajov pre oznamovanie informácií o kontrolovaných vozidlách zhromaždených členskými štátmi Komisii, ak výbor zriadený na základe tejto smernice nevydá žiadne stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý predložila Komisia.
- (32) S cieľom aktualizovať podľa potreby článok 2 ods. 1 a prílohu IV bod 6, bez toho, aby to malo vplyv na rozsah pôsobnosti tejto smernice, aktualizovať prílohu II bod 2, pokiaľ ide o metódy a upraviť prílohu II bod 2, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontroly 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 vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (33) Keďže cieľ tejto smernice, a to zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa cestných technických kontrol 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.
- (34) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané Chartou základných práv Európskej únie, ako sa uvádza v článku 6 Zmluvy o Európskej únii.
- (35) Touto smernicou sa rozvíja existujúci systém cestných technických kontrol, aktualizujú sa technické požiadavky smernice 2000/30/ES a začleňujú sa predpisy uvedené v odporúčaní Komisie 2010/379/EÚ⁽¹⁾. Smernica 2000/30/ES by sa preto mala zrušiť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, VYMEDZENIE POJMOV A ROZSAH PÔSOBNOSTI

Článok 1

Predmet úpravy

V záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky a zlepšenia životného prostredia sa touto smernicou ustanovujú minimálne požiadavky na systém cestných technických kontrol úžitkových vozidiel prevádzkovaných na území členských štátov.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na úžitkové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h zaradené do týchto kategórií, ktoré sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES⁽²⁾ a smernici 2007/46/ES:

- a) 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 M₂ a M₃;

⁽¹⁾ Odporúčanie Komisie 2010/379/EÚ z 5. júla 2010, ktoré sa týka posúdenia rizika v prípade nedostatkov zistených počas cestných technických kontrol (úžitkových vozidiel) v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 97).

⁽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).

- b) motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu tovaru s celkovou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony – kategórie vozidiel N₂ a N₃;
- c) prípojné vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru alebo osôb, ako aj na ubytovanie osôb, s celkovou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony – kategórie vozidiel O₃ a O₄;
- d) kolesové traktory kategórie T5, ktoré sa väčšinou používajú na cestách na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy a ktorých maximálna konštrukčná rýchlosť presahuje 40 km/h.

2. Táto smernica nemá vplyv na právo členských štátov vykonávať cestné technické kontroly vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje táto smernica, ako sú ľahké úžitkové vozidlá kategórie N₁ s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, a kontrolovať iné aspekty cestnej dopravy a bezpečnosti cestnej premávky alebo vykonávať kontroly mimo verejných ciest. Žiadne ustanovenie tejto smernice nebráni členskému štátu, aby obmedzil používanie konkrétneho typu vozidla na určitých častiach svojej cestnej siete z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Výhradne na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vozidlo“ je akékoľvek nekoľajové 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. „náklad“ je všetok tovar, ktorý by sa zvyčajne uložil vo vozidle alebo na časť vozidla projektovaného niest' záťaž a ktorý nie je trvalo pripevnený k tomuto vozidlu, vrátane predmetov umiestnených v nosičoch nákladov, ako sú debny, výmenné nadstavby alebo kontajnery na vozidlách;
6. „úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo a jeho prípojné vozidlo alebo náves, ktoré sa používajú najmä na prepravu tovaru alebo cestujúcich na komerčné účely, ako napríklad preprava za poplatok alebo úhradu alebo doprava pre vlastné potreby, alebo na iné podnikateľské účely;
7. „vozidlo evidované v členskom štáte“ je vozidlo, ktoré je evidované alebo uvedené do prevádzky v členskom štáte;
8. „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je právnická alebo fyzická osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované;
9. „podnik“ je podnik v zmysle článku 2 bodu 4 nariadenia (ES) č. 1071/2009;
10. „cestná technická kontrola“ je neočakávaná technická kontrola stavu úžitkových vozidiel, ktorú uskutočňujú príslušné orgány členského štátu alebo ktorá sa uskutočňuje pod ich priamym dohľadom;

11. „verejná cesta“ je cesta využívaná na všeobecný verejný prospech, ako napr. miestna, regionálna alebo štátna cesta, cesta prvej triedy, rýchlostná cesta alebo diaľnica;
12. „kontrola technického stavu“ je kontrola v súlade s článkom 3 bodom 9 smernice 2014/45/EÚ;
13. „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;
14. „príslušný orgán“ je orgán alebo verejný orgán, ktorý je poverený členským štátom a zodpovedá za riadenie systému cestných technických kontrol a prípadne aj za vykonávanie takýchto kontrol;
15. „kontrolný technik“ je osoba oprávnená členským štátom alebo jeho príslušným orgánom na vykonávanie počiatočných a/alebo podrobnejších cestných technických kontrol;
16. „chyby“ sú technické poruchy a iné prípady nesúladu zistené počas cestnej technickej kontroly;
17. „koordinovaná cestná kontrola“ je cestná technická kontrola, ktorú spoločne vykonávajú príslušné orgány dvoch alebo viacerých členských štátov;
18. „prevádzkovateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá prevádzkuje vozidlo a je zároveň jeho vlastníkom alebo ktorej dal vlastník vozidla oprávnenie toto vozidlo prevádzkovať;
19. „mobilná kontrolná jednotka“ je prenosný systém kontrolného vybavenia potrebného na vykonávanie podrobnejších cestných technických kontrol, v rámci ktorého pracujú kontrolní technici spôsobilí na vykonávanie podrobnejších cestných technických kontrol;
20. „určené zariadenie cestnej kontroly“ je oblasť určená na vykonávanie počiatočných a/alebo podrobnejších cestných technických kontrol, ktorá môže byť takisto vybavená trvalo nainštalovaným kontrolným vybavením.

KAPITOLA II

SYSTÉM CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLY A VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 4

Systém cestnej kontroly

Systém cestnej technickej kontroly pozostáva z počiatočných cestných technických kontrol podľa článku 10 ods. 1 a podrobnejších cestných technických kontrol podľa článku 10 ods. 2.

Článok 5

Percentuálny podiel kontrolovaných vozidiel

1. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a), b) a c), celkový počet počiatočných cestných technických kontrol v Únii v každom kalendárnom roku zodpovedá minimálne 5 % celkového počtu týchto vozidiel, ktoré sú evidované v danom členskom štáte.
2. Každý členský štát vynakladá úsilie na to, aby vykonal primeraný počet počiatočných cestných technických kontrol, ktorý je úmerný k celkovému počtu takýchto vozidiel evidovaných na jeho území.
3. Informácie o kontrolovaných vozidlách sa oznamujú Komisii v súlade s článkom 20 ods. 1.

Článok 6

Systém hodnotenia rizikovosti

Pokiaľ ide o vozidlá podľa článku 2 ods. 1 písm. a), b) a c), členské štáty zabezpečia, aby sa informácie o počte a závažnosti chýb stanovených v prílohe II a prípadne v prílohe III zistených na vozidlách, ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky, vkladali do systému hodnotenia rizikovosti ustanoveného podľa článku 9 smernice 2006/22/ES. Na určenie rizikového profilu podniku môžu členské štáty použiť kritériá stanovené v prílohe I. Uvedené informácie sa použijú na to, aby sa podniky s vysokým stupňom rizikovosti kontrolovali podrobnejšie a častejšie. Systém hodnotenia rizikovosti prevádzkujú príslušné orgány členských štátov.

Na účely vykonania prvého pododseku členský štát, v ktorom je vozidlo evidované, použije informácie získané od iných členských štátov podľa článku 18 ods. 1.

Členské štáty môžu povoliť dodatočné dobrovoľné kontroly technického stavu. V záujme zlepšenia rizikového profilu podniku sa môžu zohľadniť informácie o dodržiavaní požiadaviek na technický stav vozidla získané z dobrovoľných kontrol.

Článok 7

Povinnosti

1. Členské štáty vyžadujú, aby sa protokol o kontrole technického stavu, ktorý zodpovedá poslednej pravidelnej kontrole technického stavu, alebo jeho kópia, alebo v prípade elektronických protokolov o kontrole technického stavu overená kópia alebo originál uvedeného protokolu a správa o poslednej cestnej technickej kontrole, ak je k dispozícii, nachádzali na palube vozidla. Členské štáty môžu svojim orgánom povoliť, aby uznávali elektronický dôkaz o takýchto kontrolách v prípade, že takéto informácie sú dostupné.

2. Členské štáty vyžadujú, aby podniky a vodiči vozidla, ktoré je predmetom cestnej technickej kontroly, spolupracovali s kontrolnými technikmi a poskytovali prístup k vozidlu, jeho častiam a všetkým príslušným dokumentom na účely vykonania kontroly.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa určili povinnosti, ktoré nesú podniky v súvislosti s udržiavaním ich vozidiel v bezpečnom a dobrom technickom stave bez toho, aby sa to dotklo povinností vodičov uvedených vozidiel.

Článok 8

Kontrolní technici

1. Kontrolní technici sa pri výbere vozidiel, ktoré majú byť predmetom cestnej technickej kontroly, a počas vykonávania cestnej technickej kontroly musia zdržať akejkoľvek diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti vodiča alebo krajiny evidencie alebo uvedenia vozidla do prevádzky.

2. Pri vykonávaní cestnej technickej kontroly kontrolný technik nesmie podliehať žiadnemu konfliktu záujmov, ktoré by mohli mať vplyv na nestrannosť a objektivitu jeho rozhodnutia.

3. Odmena kontrolných technikov nesmie priamo súvisieť s výsledkami počiatočných alebo podrobnejších cestných technických kontrol.

4. Podrobnejšie cestné technické kontroly vykonávajú kontrolní technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelanie, ktoré sú ustanovené v článku 13 a v prílohe IV k smernici 2014/45/EÚ. Členské štáty môžu ustanoviť, že kontrolní technici, ktorí vykonávajú kontroly v určených zariadeniach cestnej kontroly alebo používajú mobilné kontrolné jednotky, musia spĺňať uvedené požiadavky alebo rovnocenné požiadavky, ktoré schválil príslušný orgán.

KAPITOLA III

POSTUPY PRI KONTROLE

Článok 9

Výber vozidiel na počiatočnú cestnú technickú kontrolu

Pri určovaní vozidiel, ktoré sa majú podrobiť počiatočnej cestnej technickej kontrole, sa kontrolní technici môžu v prvom rade zamerať na vozidlá, ktoré prevádzkujú podniky s vysoko rizikovým profilom podľa smernice 2006/22/ES. Vozidlá je takisto možné vybrať na účely vykonania kontroly náhodne alebo vtedy, keď existuje podozrenie, že vozidlo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie.

Článok 10

Obsah a metódy cestných technických kontrol

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa vozidlá vybrané v súlade s článkom 9 podrobili počiatočnej cestnej technickej kontrole.

Kontrolný technik pri každej počiatočnej cestnej technickej kontrole vozidla:

- a) kontroluje posledný protokol o kontrole technického stavu a správu o cestnej technickej kontrole, ktoré, ak sú k dispozícii, sa nachádzajú vo vozidle, alebo elektronický dôkaz o nich v súlade s článkom 7 ods. 1;
- b) vykonáva vizuálne hodnotenie technického stavu vozidla;
- c) môže vykonať vizuálne hodnotenie zabezpečenia nákladu vozidla v súlade s článkom 13;
- d) môže vykonávať technické kontroly akoukoľvek metódou, ktorú považuje za vhodnú. Takéto technické kontroly sa môžu vykonávať len s cieľom opodstatniť rozhodnutie o podrobení vozidla podrobnejšej cestnej technickej kontrole alebo s cieľom žiadať o bezodkladné odstránenie chýb v súlade s článkom 14 ods. 1.

Kontrolný technik preverí, či akékoľvek chyby uvedené v správe o predchádzajúcej cestnej technickej kontrole boli odstránené.

2. Kontrolný technik na základe výsledku počiatočnej kontroly rozhodne o tom, či sa má vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo podrobiť podrobnejšej cestnej kontrole.

3. Podrobnejšia cestná technická kontrola zahŕňa položky uvedené na zozname v prílohe II, ktoré sú považované za nutné a relevantné, pričom sa do úvahy berie najmä bezpečnosť brzd, pneumatík, kolies, podvozku a zaťaženie životného prostredia, ako aj odporúčané metódy, ktoré sa uplatňujú pri testovaní týchto položiek.

4. Ak je v protokole o kontrole technického stavu alebo v správe o cestnej kontrole uvedené, že sa počas predchádzajúcich troch mesiacov vykonala kontrola jednej z položiek, ktoré sú uvedené v prílohe II, kontrolný technik uvedenú položku skontroluje len, ak je takáto kontrola odôvodnená na základe existencie zjavnej chyby.

Článok 11

Kontrolné zariadenia

1. Podrobnejšia cestná technická kontrola sa vykoná prostredníctvom mobilnej kontrolnej jednotky, určených zariadení cestnej kontroly alebo v stanici technickej kontroly podľa smernice 2014/45/EÚ.

2. Ak sa má vykonať podrobnejšia kontrola v stanici technickej kontroly alebo v určenom zariadení cestnej kontroly, vykoná sa čo najskôr v niektorom z najbližších možných staníc alebo zariadení.

3. Mobilné kontrolné jednotky a určené zariadenia cestnej kontroly musia byť vybavené vhodným zariadením na vykonanie podrobnejšej cestnej technickej kontroly, ku ktorému patria zariadenia potrebné na vyhodnotenie stavu a účinnosti brzd, riadenia a zavesenia vozidla a zaťaženia životného prostredia podľa potreby. V prípade, že mobilné kontrolné jednotky alebo cestné kontrolné zariadenia nedisponujú zariadením potrebným na kontrolu položky zistených pri počiatkovej kontrole, vozidlo sa presmeruje do stanice technickej kontroly alebo zariadenia, v ktorom sa môže vykonať dôkladná kontrola tejto položky.

Článok 12

Hodnotenie chýb

1. Pri každej kontrolovanej položke poskytuje príloha II zoznam možných chýb a úroveň ich závažnosti, ktorý sa používa počas cestnej technickej kontroly.

2. Chyby zistené počas cestných technických kontrol vozidiel sa zaradia 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.

3. Vozidlo, na ktorom sa zistia chyby patriace do viac než jednej skupiny chýb podľa odseku 2, sa zaradí do skupiny, ktorá zodpovedá závažnejšej chybe. Vozidlo, na ktorom sa zistí viacero chýb v rámci rovnakých oblastí kontroly podľa vymedzenia rozsahu cestnej technickej kontroly uvedeného v prílohe II bode 1, možno zaradiť do najbližšej skupiny najzávažnejších chýb v prípade, že sa vychádza z toho, že kombinovaný účinok týchto chýb vyúsťuje do vyššieho ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky.

Článok 13

Kontrola zabezpečenia nákladu

1. Počas cestnej kontroly môže byť vozidlo podrobené kontrole zabezpečenia jeho nákladu podľa prílohy III, aby sa zaistilo, že náklad je zabezpečený tak, že neznemožňuje bezpečné vedenie vozidla ani neohrozuje život, zdravie, majetok alebo životné prostredie. Kontroly sa môžu vykonať s cieľom overiť, že v priebehu všetkých druhov prevádzky vozidla vrátane núdzových situácií alebo rozbiehania v kopci:

— náklad môže iba minimálne zmeniť svoju vzájomnú polohu alebo polohu vo vzťahu k stenám alebo podlahovým plochám vozidla a

— náklad nemôže opustiť úložný priestor alebo sa pohybovať mimo nakladacieho priestoru.

2. Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uplatniteľné na prepravu určitých kategórií tovaru, ako napríklad tovaru, na ktorý sa vzťahuje Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) ⁽¹⁾, zabezpečenie nákladu a kontroly zabezpečenia nákladu sa môžu vykonávať v súlade so zásadami, prípadne normami ustanovenými v prílohe III oddiele I. Môže sa použiť najnovšia verzia noriem ustanovených v prílohe III oddiele I bode 5.

⁽¹⁾ Transponovaná smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13) zmenenou okrem iného smernicou Komisie 2012/45/EÚ (Ú. v. EÚ L 332, 4.12.2012, s. 18).

3. Následné postupy uvedené v článku 14 sa môžu uplatňovať aj v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb, ktoré sa týkajú zabezpečenia nákladu.
4. Členské štáty zabezpečujú, aby pracovníci zapojení do kontrol zabezpečenia nákladu boli na tento účel riadne vyškolení.

Článok 14

Následné opatrenia v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 14 ods. 3, členské štáty ustanovia, že každá vážna alebo nebezpečná chyba zistená počas počiatočnej alebo podrobnejšej kontroly sa má odstrániť skôr, než bude vozidlo ďalej používané na verejných cestách.
2. Kontrolný technik môže rozhodnúť o tom, že vozidlo sa má podrobiť úplnej kontrole technického stavu v určenej lehote, ak je evidované v členskom štáte, v ktorom sa vykonala cestná technická kontrola. Ak je vozidlo evidované v inom členskom štáte, príslušný orgán môže príslušný orgán uvedeného iného členského štátu prostredníctvom kontaktných miest podľa článku 17 požiadať o vykonanie novej kontroly technického stavu vozidla podľa postupu, ktorý je ustanovený v článku 18 ods. 2. Ak je vozidlo, ktoré vykazuje vážne alebo nebezpečné chyby, evidované mimo Únie, členské štáty môžu rozhodnúť o informovaní príslušného orgánu krajiny, v ktorej je vozidlo evidované.
3. V prípade akýchkoľvek chýb, ktoré si na základe priameho a bezprostredného ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky vyžadujú rýchle alebo okamžité odstránenie, dotknutý členský štát alebo príslušný orgán obmedzí alebo zakáže používanie dotknutého vozidla, pokiaľ sa uvedené chyby neodstránia. Používanie takéhoto vozidla sa môže povoliť, aby sa mu umožnilo dostať sa k niektorému najbližšiemu servisu, v ktorom je možné uvedené chyby odstrániť, a to pod podmienkou, že dotknuté nebezpečné chyby boli odstránené takým spôsobom, ktorý mu umožňuje dôjsť do uvedeného servisu, a pod podmienkou, že neexistuje bezprostredné ohrozenie posádky vozidla ani iných účastníkov cestnej premávky. V prípade chýb, ktoré si nevyžadujú okamžitú opravu, môžu dotknuté členské štáty alebo príslušný orgán rozhodnúť, za akých podmienok a v akom časovom rozpätí sa môže vozidlo do odstránenia chýb používať.

Ak sa vozidlo nedá opraviť tak, aby mohlo dôjsť do daného servisu, môže sa dopraviť na dostupné miesto, kde ho možno opraviť.

Článok 15

Poplatky za kontroly

Ak sa po vykonaní podrobnejšej kontroly zistili chyby, členský štát môže požadovať uhradenie primeraného a náležitého poplatku, ktorý by mal mať súvis s nákladmi za vykonanie tejto kontroly.

Článok 16

Správa o kontrole a databázy cestných technických kontrol

1. V súvislosti s každou vykonanou počiatočnou cestnou technickou kontrolou sa príslušnému orgánu poskytujú tieto informácie:
 - a) krajina evidencie vozidla;
 - b) kategória vozidla;
 - c) výsledok počiatočnej cestnej technickej kontroly.
2. Kontrolný technik po ukončení podrobnejšej kontroly vypracuje správu v súlade s prílohou IV. Členské štáty zabezpečia, aby sa vodičovi vozidla odovzdala kópia správy o kontrole.
3. Kontrolný technik oznámi príslušnému orgánu výsledky podrobnejšej cestnej technickej kontroly v primeranej lehote po jej vykonaní. Príslušný orgán uchováva uvedené informácie v súlade s platnými právnymi predpismi o ochrane údajov počas najmenej 36 mesiacov odo dňa ich doručenia.

KAPITOLA IV

SPOLUPRÁCA A VÝMENA INFORMÁCIÍ

Článok 17

Určenie kontaktného miesta

1. Členské štáty určia kontaktné miesto, ktoré:
 - zabezpečí koordináciu s kontaktnými miestami určenými inými členskými štátmi v súvislosti s opatreniami prijatými podľa článku 18;
 - odovzdá Komisii údaje podľa článku 20;
 - v prípade potreby zabezpečí akúkoľvek inú výmenu informácií a poskytovanie pomoci kontaktným miestam iných členských štátov.
2. Členské štáty poskytnú Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest do 20. mája 2015 a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týchto údajov. Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ich členským štátom.

Článok 18

Spolupráca medzi členskými štátmi

1. V prípade, že sa na vozidle, ktoré nie je evidované v členskom štáte, v ktorom sa vykonáva kontrola, zistia vážne alebo nebezpečné chyby alebo chyby, ktoré vedú k obmedzeniu alebo zákazu používania daného vozidla, kontaktné miesto oznámi výsledky tejto kontroly kontaktnému miestu členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované. Uvedené oznámenie obsahuje prvky správy o cestnej kontrole stanovené v prílohe IV a na jeho zaslanie sa podľa možnosti používajú vnútroštátne elektronické registre uvedené v článku 16 nariadenia (ES) č. 1071/2009. Komisia prijme podrobné predpisy týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami kontaktnému miestu členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, v súlade s postupom preskúmania podľa článku 23 ods. 2.
2. V prípade, že sa na vozidle zistia vážne alebo nebezpečné chyby, kontaktné miesto členského štátu, v ktorom sa vozidlo podrobilo kontrole, môže požiadať príslušný orgán členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, prostredníctvom kontaktného miesta tohto členského štátu, aby podnikol primerané následné opatrenie, ako napríklad podrobenie vozidla ďalšej kontrole technického stavu podľa článku 14.

Článok 19

Koordinované cestné technické kontroly

Členské štáty vykonávajú pravidelné ročné koordinované aktivity spojené s cestnou kontrolou. Členské štáty môžu kombinovať uvedené aktivity s aktivitami, ktoré sú stanovené v článku 5 smernice 2006/22/ES.

Článok 20

Oznamovanie informácií Komisii

1. Členské štáty oznámia Komisii elektronickými prostriedkami do 31. marca 2021 a potom do 31. marca každé dva roky zhromaždené údaje, ktoré sa týkajú predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokov a vozidiel kontrolovaných na ich území. Uvedené údaje obsahujú:
 - a) počet kontrolovaných vozidiel;
 - b) kategóriu kontrolovaných vozidiel;
 - c) krajinu, v ktorej je každé kontrolované vozidlo evidované;

d) v prípade podrobnejších kontrol skontrolované oblasti a nevyhovujúce položky v súlade s prílohou IV bodom 10.

Prvá správa je za dvojročné obdobie so začiatkom od 1. januára 2019.

2. Komisia prijme v súlade s postupom preskúmania podľa článku 23 ods. 2 podrobné pravidlá týkajúce sa formátu, v ktorom sa majú údaje podľa odseku 1 oznamovať elektronickými prostriedkami. Do vypracovania takýchto pravidiel sa používa štandardný vykazovací formulár podľa prílohy V.

Komisia poskytuje správu o získaných údajoch Európskemu parlamentu a Rade.

KAPITOLA V

DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE AKTY

Článok 21

Delegované akty

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 22 prijímať delegované akty s cieľom:

- náležitej aktualizácie článku 2 ods. 1 a bodu 6 prílohy IV, aby sa zohľadnili zmeny v kategóriách vozidiel, ktoré vyplývajú zo zmien právnych predpisov podľa uvedeného článku bez toho, aby to malo vplyv na rozsah pôsobnosti tejto smernice;
- aktualizácie bodu 2 prílohy II, pokiaľ ide o efektívnejšie a účinnejšie metódy kontroly, ktoré sa stali dostupnými, a to bez rozšírenia zoznamu položiek, ktoré sa majú kontrolovať;
- úpravy bodu 2 prílohy II 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 22

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 21 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 nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 21 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, 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 prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 21 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu 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 predĺži o dva mesiace.

Článok 23

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre spôsobilosť na cestnú premávku uvedený v smernici 2014/45/EÚ. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 24

Podávanie správ

1. Komisia do 20. mája 2016 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice. Správa sa bude v prvom rade zaoberať jej účinkami, čo sa týka zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky a pomeru medzi nákladmi a prínosmi možného začlenenia kategórie vozidiel N₁ a O₂ do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.
2. Komisia najneskôr do 20. mája 2022 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní a účinkoch tejto smernice, najmä pokiaľ ide o účinnosť a harmonizáciu systémov hodnotenia rizikovosti, a to konkrétne vo vymedzení pojmu vzájomne porovnateľného profilu rizikovosti rôznych dotknutých podnikov. K uvedenej správe sa priloží podrobné posúdenie vplyvu, v ktorom sa analyzujú náklady a prínosy v rámci Únie. Posúdenie vplyvu sa Európskemu parlamentu a Rade sprístupní prinajmenšom šesť mesiacov pred každým prípadným predložením legislatívneho návrhu na začlenenie nových kategórií vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 25

Sankcie

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

Článok 26

Transpozícia

1. Členské štáty prijímajú a uverejnia najneskôr 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.

Pokiaľ ide o systém hodnotenia rizikovosti uvedený v článku 6 tejto smernice, členské štáty uplatňujú príslušné ustanovenia od 20. mája 2019.

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

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

*Článok 27***Zrušenie**

Smernica 2000/30/ES sa zrušuje s účinnosťou od 20. mája 2018.

*Článok 28***Nadobudnutie účinnosti**

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

*Článok 29***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

PRVKY SYSTÉMU HODNOTENIA RIZIKOVOSTI

Systém hodnotenia rizikovosti poskytuje základ pre cieľný výber vozidiel prevádzkovaných podnikmi s nedostatočnou históriou dodržiavania požiadaviek na údržbu a technický stav vozidiel. Systém zohľadňuje výsledky pravidelných kontrol technického stavu a cestných technických kontrol.

Pri určovaní rizikovosti dotknutého podniku systém hodnotenia rizikovosti zohľadňuje tieto parametre:

- počet chýb
- závažnosť chýb
- počet cestných technických kontrol alebo pravidelných a dobrovoľných kontrol technického stavu
- časový faktor

1. Chyby sú vážené podľa závažnosti prostredníctvom týchto koeficientov závažnosti:

- nebezpečná chyba = 40
- vážna chyba = 10
- ľahká chyba = 1

2. Vývoj stavu (vozidla) podniku sa vyjadruje priradením menšej váhy „starším“ výsledkom kontrol (chybám) v porovnaní s „novšími“ výsledkami prostredníctvom týchto koeficientov:

- Rok 1 = posledných 12 mesiacov = koeficient 3
- Rok 2 = mesiace 13 – 24 = koeficient 2
- Rok 3 = mesiace 25 – 36 = koeficient 1

Tento vzorec sa uplatňuje iba na výpočet celkovej rizikovosti.

3. Rizikovosť sa vypočíta použitím týchto vzorcov:

a) Vzorec na výpočet celkovej rizikovosti

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

Kde

RR = hodnota celkovej rizikovosti

D_{Yi} = celková hodnota porúch v roku 1, 2, 3

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

$\#...$ = počet...

DD = nebezpečných chýb

MaD = vážnych chýb

MiD = ľahkých chýb

C = kontroly (cestné technické kontroly alebo pravidelné a dobrovoľné kontroly technického stavu) v roku 1, 2, 3

b) Vzorec na výpočet ročnej rizikovosti:

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

Kde

AR = hodnota ročnej rizikovosti

#... = počet...

DD = nebezpečných chýb

MaD = vážnych chýb

MiD = ľahkých chýb

C = kontroly (cestné technické kontroly alebo pravidelné a dobrovoľné kontroly technického stavu)

Na posúdenie vývoja situácie podniku v priebehu rokov sa použije hodnota ročnej rizikovosti.

Podniky (vozidlá) sa klasifikujú na základe celkovej rizikovosti podľa nasledujúceho rozloženia v jednotlivých podnikoch (vozidlách):

— < 30 % nízka rizikovosť

— 30 % – 80 % stredná rizikovosť

— > 80 % vysoká rizikovosť.

—

PRÍLOHA II

ROZSAH CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLY

1. OBLASTI KONTROLY

- (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) Ostatné zariadenie;
- (8) Zafaženie životného prostredia;
- (9) Doplnujúce kontroly pri vozidlách kategórií M₂ a M₃ určených na prepravu osôb.

2. POŽIADAVKY NA KONTROLU

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

Položky, ktoré možno v určitom rozsahu skontrolovať bez použitia zariadenia, sú označené symbolom E.

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

Cestné technické kontroly môžu zahŕňať položky uvedené v tabuľke 1, v ktorej sa uvádzajú odporúčané metódy kontroly, ktoré by sa mali používať. Žiadne ustanovenie tejto smernice nebráni kontrolnému technikovi, aby v prípade potreby použil dodatočné zariadenia, ako napríklad zdvihák alebo montážnu jamu.

Kontroly sa vykonávajú prostredníctvom techník a zariadení, ktoré sú v súčasnosti dostupné, bez použitia nástrojov na demontáž alebo odstránenie akejkoľvek časti vozidla. Kontrola tiež môže zahŕňať overovanie skutočnosti, či príslušné časti a komponenty vozidla spĺňajú požiadavky na bezpečnostné a environmentálne požiadavky 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.

„Opis poruchy/chyby“ 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.

3. OBSAH A METÓDY KONTROLY, HODNOTENIE CHÝB VOZIDIEL

Počas skúšky sa kontrolujú prinajmenšom tie položky, ktoré sú považované za nutné a relevantné, pričom sa do úvahy berie najmä bezpečnosť brzd, pneumatík, kolies, podvozku a zaťaženie životného prostredia, a odporúčané metódy uvedené v nasledujúcej tabuľke.

V súvislosti s každým vozidlovým systémom a komponentmi, ktoré sa kontrolujú, sa hodnotenie chýb vykonáva jednotlivo podľa kritérií uvedených v uvedenej tabuľke.

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
0. IDENTIFIKÁCIA VOZIDLA					
0.1. Tabuľky s evidenčným číslom (ak sa v požiadavkách vyžadujú ¹)	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 sfaľšovaná alebo nezodpovedajúca dokladom od vozidla.		X	
		c) Nečitateľné dokumenty od vozidla alebo úradné nezrovnalosti.	X		
1. BRZDOVÉ ZARIADENIE					
1.1. Mechanický stav a funkcia					
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	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.2. Stav pedála/ručnej páky a dráha zariadenia ovládajúceho brzdú	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému. Poznámka: Vozidlá s brzdovým systémom s posilňovačom by sa mali prekontrolovať s vypnutým motorom.	a) Nadmerná alebo nedostatočná rezerva dráhy. Brzda sa nedá úplne použiť alebo je zablokovávaná.		X	X
		b) Nesprávne uvoľnenie ovládača brzdy. Jeho funkčnosť je narušená.	X	X	
		c) Protisklzová úprava brzdového pedála chýba, je uvoľnená alebo opotrebovaná do hladka.		X	
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 na bezpečnú prevádzkovú hodnotu v súlade s požiadavkami ¹ 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.	X		
		Nie je možné zistiť nízky tlak.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
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	
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) Opotrebovanie 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 ventil, regulátor tlaku)	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Poškodený ventil alebo nadmerné unikanie vzduchu. Jeho funkčnosť je narušená.		X	X
		b) Nadmerné prepúšťanie oleja z kompresora.	X		
		c) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž ventilu.		X	
		d) Vytekание alebo presakovanie brzdovej kvapaliny. Jeho funkčnosť je narušená.		X	X
1.1.8. Spojkové hlavice pre brzdy prípojného vozidla (elektrické a pneumatické)	Odpojiť a znovu zapojiť spojkové hlavice brzdového systému medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	a) Chybný uzatvárací kohútik alebo automaticky uzatvárací ventil. Jeho funkčnosť je narušená.	X		X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž kohútika alebo ventilu. Jeho funkčnosť je narušená.	X	X	
		c) Nadmerná netesnosť. Jeho funkčnosť je narušená.		X	X
		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) Nefunkčné odvodňovacie zariadenie.		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 činnosti brzdového systému.	a) Brzdový posilňovač je chybný 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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		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		
1.1.11. Tuhé brzdové potrubia	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Bezprostredné riziko poruchy alebo prasknutia.			X
		b) Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy pneumatických bŕzd).		X	
		Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy hydraulických bŕzd).			X
		c) Poškodené alebo nadmerne skorodované potrubie.		X	
		Narušená funkcia bŕzd z dôvodu nepriechodnosti alebo bezprostredné riziko netesnosti.			X
		d) Nesprávne umiestnené potrubie.	X		
		Riziko poškodenia.		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.	X		
		Hadica je poškodená alebo odretá.		X	
		c) Netesná hadica alebo spoje (systémy pneumatických bŕzd).		X	
		Netesná hadica alebo spoje (systémy hydraulických bŕzd).			X
		d) Vydutie hadice pod tlakom.		X	
		Poškodená kordová vrstva (výstuž).			X
		e) Pórovitosť hadice.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
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
		b) Znečistenie obloženia alebo doštičiek (olej, masivo atď.). Narušená brzdna funkcia.		X	X
		c) Obloženia alebo doštičky chýbajú alebo sú nesprávne namontované.			X
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové kotúče	Vizuálna kontrola	a) Oopotrebovaný bubon alebo kotúč. 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.). Výrazne narušená brzdna 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 brzdna funkcia.		X	X
		b) Komponent je nadmerne opotrebovaný alebo skorodovaný. Narušená brzdna funkcia.		X	X
		c) Nedostatočne pripevnené lanko, ťahadlo alebo spoj.		X	
		d) Chybné vedenie lanka.		X	
		e) Obmedzenie voľného pohybu brzdového systému.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.16. Brzdový aktuátor (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov)	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	f) Abnormálny pohyb pák/tyčí naznačujúci zlé nastavenie alebo nadmerné opotrebenie.		X	
		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 brzd (nedostatočný rezervný pohyb).		X	X
		f) Ochrana proti prachu je 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/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		f) Údaje sú nečitateľné alebo nie sú v súlade požiadavkami ¹ .	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) Napínač 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. Jeho funkčnosť je narušená.	X		X
		b) Systém je očividne chybný alebo chýba.		X	
1.1.20. Samočinná brzda prípojného vozidla	Odpojiť prípojku brzdového zariadenia medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	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 ³ . Narušená brzdná funkcia.		X	X
1.1.22. Kontrolné prípojky (ak sú namontované alebo sa požadujú)	Vizuálna kontrola	Chýbajú.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.23. Nájazdová brzda	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Nedostatočná účinnosť.		X	
1.2. Pôsobenie a účinok prevádzkovej brzdy					
1.2.1. Pôsobenie (E)	Počas skúšky na skúšobni brzd postupne pôsobiť brzdou na kolesá až po dosiahnutie maximálnej brzdnéj 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 brzdnéj sily počas každej úplnej otáčky kolesa.		X	
1.2.2. Účinok (E)	Skúška na skúšobni brzd pri uvedenej hmotnosti alebo, ak sa z technických dôvodov nedá použiť, skúška na ceste s použitím záznamového decelerometra ⁽¹⁾ .	Nedosiahnu sa aspoň tieto minimálne hodnoty ⁽²⁾ : Kategória M ₁ , M ₂ a M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Kategória N ₁ : 45 % Kategória N ₂ a N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Kategória O ₃ a O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Menej ako 50 % uvedených hodnôt.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.3. Výkon a účinnosť núdzovej brzdy (ak ide o samostatný systém)					
1.3.1. Pôsobenie (E)	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 (E)	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatniť metódu uvedenú v bode 1.2.2.	Brzdny účinok je menší ako 50 % (°) požadovaného účinku prevádzkovej brzdy zodpovedajúceho najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti, ktorý je definovaný v bode 1.2.2. V pomere k hmotnosti vozidla počas skúšky uvedené hodnoty brzdneho účinku nedosahujú 50 %.		X	X
1.4. Pôsobenie a účinok parkovacej brzdy					
1.4.1. Pôsobenie (E)	Aktivovať brzdu pri skúške na skúšobni brzd.	Nefunkčnosť brzdy na jednej strane alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Menej ako 50 % hodnôt brzdneho účinku podľa bodu 1.4.2 zodpovedajúceho hmotnosti vozidla počas kontroly.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.4.2. Účinok (E)	Skúška na skúšobni brzd. V prípade, že to nie je možné, počas skúšky na ceste pomocou decelerometra s ukazovateľom údajov alebo záznamom.	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. Vo vzťahu k hmotnosti vozidla počas skúšky uvedené hodnoty zbrzdzenia nedosahujú 50 %.		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	
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	
		d) Nekompatibilný alebo chýbajúci spoj medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
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	Vizuálna kontrola činnosti mechanizmu riadenia počas otáčania volantu	a) Sektorový hriadeľ pokrútený alebo opotrebovaný drážkovaním. Narušená funkčnosť.	X	X
			b) Nadmerné opotrebovanie hriadeľa segmentu riadenia. Narušená funkčnosť.	X	X
			c) Nadmerný pohyb sektorového hriadeľa. Narušená funkčnosť.	X	X
			d) Netesní. Vznik kvapiek.	X	X
2.1.2.	Upevnenie puzdra prevodky riadenia	Vizuálna kontrola upevnenia skrine prevodky riadenia k podvozku počas otáčania volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek.	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 sú 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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.1.3. Stav tyčí riadenia	Vizuálna kontrola komponentov riadenia s cieľom odhaliť prípadné opotrebenie a zlomy a overiť bezpečnosť počas otáčania volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek.	a) Možnosť vzájomného pohybu medzi časťami, ktoré by mali byť pevne spojené. Nadmerný pohyb alebo pravdepodobnosť uvoľnenia (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 ³ . Narušená funkcia.		X	X
		g) Ochrana proti prachu je poškodená alebo opotrebovaná. Ochrana proti prachu chýba alebo je značne opotrebovaná.	X	X	
2.1.4. Funkcia riadiacich tyčí	Vizuálna kontrola komponentov riadenia s cieľom odhaliť prípadné opotrebenie a zlomy a overiť bezpečnosť počas otáčania volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek s kolesami vozidla na zemi a so spusteným motorom (riadenie s posilňovačom)	a) Pohyb riadiacej tyče zachytáva o 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.		X	
		b) Nedostatok kvapaliny (pod značkou MIN). Nedostatočná hladina v nádržke.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		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 ³ . Narušené riadenie.		X	X
		g) Poškodené alebo nadmerne skorodované laná/hadice. Narušené riadenie.		X	X
2.2. Volant, stĺpik riadenia a riadidlá					
2.2.1. Stav volantu	Tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant v rôznych smeroch kolmo na stĺpik, zatiaľ čo kolesá vozidla sú na zemi. Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo univerzálnych kĺbov.	a) Vzájomný pohyb medzi volantom a stĺpikom riadenia naznačujúci uvoľnenie. Veľmi vážne riziko uvoľnenia.		X	X
		b) Zádržné zariadenie na náboji volantu chýba. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		c) Praskliny alebo uvoľnenie náboja, venca alebo lúčov volantu. Veľmi vážne riziko uvoľnenia.		X	X
		d) Nebezpečná modifikácia ³ .		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.2.2. Stĺpik riadenia a tlmiče riadenia	Tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant v rôznych smeroch kolmo na stĺpik. Vizualna 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 uvoľnenia.		X	X
		e) Nebezpečná modifikácia ³ .			X
2.3. Vôľa riadenia	V prípade vozidiel s posilňovačom riadenia je motor v chode a kolesá sú nasmerované rovno, volantom zľahka otočiť čo najviac v smere a proti smeru hodinových ručičiek bez toho, aby došlo k pohybu kolies. Vizualna kontrola voľného pohybu.	Nadmerná vôľa riadenia (napríklad pohyb bodu na venci prekračuje jednu pätinu priemeru volantu) alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Narušené bezpečné riadenie.		X	X
2.4. Geometria kolies (X) ²	Vizualna kontrola	Zrejmé zlé nastavenie. Narušené riadenie v priamom smere; zhoršená jazdná stabilita.	X	X	
2.5. Točnica riaditeľnej nápravy prípojného vozidla	Vizualna 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; zhoršená jazdná stabilita.		X	X
		c) Chybné upevnenie. Upevnenie je vážne narušené.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.6. Elektronický riadenia (EPS) posilňovač	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) Nefunkčný posilňovač riadenia.		X	
		c) 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 naruša jeho výhľad dopredu alebo do strán (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla). Narušená zóna čistenia čelného skla stieračmi alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X		
3.2. Stav skla	Vizuálna kontrola	a) Prasknuté alebo sfarbené sklo alebo priehľadná výplň (ak je povolená) (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla). Narušená zóna čistenia čelného skla stieračmi alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X		
		b) Sklo alebo priehľadná výplň (vrátane reflexnej alebo tónovanej fólie), ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami v požiadavkách ¹ (mimo zóny čistenia čelného skla stieračmi). Narušená zóna čistenia čelného skla stieračmi alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X		
		c) Sklo alebo priehľadná výplň v neprijateľnom stave. Veľmi zhoršený výhľad cez zónu čistenia čelného skla stieračmi.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
3.3. Spätné zrkadlá alebo zariadenia	Vizuálna kontrola	a) Zrkadlo alebo zariadenie chýba alebo nie je pripevnené v súlade s požiadavkami ¹ (k dispozícii sú aspoň dve zariadenia umožňujúce spätný výhľad). K dispozícii sú menej ako dve zariadenia umožňujúce spätný výhľad	X	X	
		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.		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) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Systém nefunguje alebo je zjavne poškodený.	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 menej ako z 1/3 nefunkčné) Jedno svetlo/svetelný zdroj; v prípade LED vážne narušená viditeľnosť.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		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	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo upevnené.		X	
4.1.2. Nastavenie	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svetlomet je výrazne zle nastavený.		X	
		b) Svetelný zdroj je nesprávne namontovaný.			
4.1.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ (počet svetlometov svietiacich súčasne) Prekročenie maximálne povolenej svietivosti smerom dopredu.	X	X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.1.4. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Predmety na rozptylových sklách alebo svetelnom zdroji, ktoré zjavne znižujú svietivosť 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 pokiaľ možno skúška činnosti.	a) Zariadenie nefunguje.		X	
		b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.		X	
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	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.2. Predné a zadné obrysové svetidlá, bočné obrysové svetidlá, doplnkové obrysové svetidlá a denné prevádzkové svetidlá					
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 ¹ . 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 ¹ .	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Červené svetlo vyžarované smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X		X
		b) Predmety na rozptylových sklách alebo svetelnom zdroji, ktoré očividne obmedzujú svietivosť alebo menia vyžarovanú farbu svetla. Červené svetlo smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X		X
4.3. Brzdové svetidlá					
4.3.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybný svetelný zdroj. (viaceré svetelné zdroje, v prípade LED menej než z 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný. Všetky svetelné zdroje nefunkčné.	X		
				X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svietidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.3.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Oneskorená reakcia. Vôbec nefunguje.	X	X	X
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.3.3. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Svietidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Biele svetlo vyžarované smerom dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	
4.4. Smerové a výstražné svietidlá					
4.4.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybný svetelný zdroj (viaceré svetelné zdroje; v prípade LED menej než z 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svietidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.4.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Vôbec nefunguje.	X	X	
4.4.3. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Svietidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
4.4.4. Frekvencia blikania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Frekvencia blikania nie je v súlade s požiadavkami ¹ .(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 (viaceré svetelné zdroje; v prípade LED menej než z 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia alebo oslnenia približujúcich sa vozidiel.	X	X	
4.5.2. Nastavenie (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	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 ¹ . Nefunkčný.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.5.4. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svietidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ .	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 pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		X
4.6.2. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svietidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
4.6.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Spätný svetlomet sa dá zapnúť pri nezaradenom spätnom chode.	X		X
4.7. Svietidlo na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom					
4.7.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svietidlo vyžaruje priame alebo biele svetlo dozadu.	X		
		b) Poškodený svetelný zdroj (viacnásobný svetelný zdroj). Poškodený svetelný zdroj (jeden svetelný zdroj).	X		X
		c) Svietidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.7.2.	Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Systém nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ .		
			X		
4.8. Odrazové sklá, označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti a zadné označovacie tabuľky					
4.8.1.	Stav	Vizuálna kontrola	a) Odrazové zariadenie chybné alebo poškodené. Narušená odrazivosť.		
			X		X
			b) Odrazové sklo nie je spoľahlivo pripevnené. Pravdepodobnosť odpadnutia.		
			X		X
4.8.2.	Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola	Zariadenie, farba odrazeného svetla alebo poloha nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Chýbajúce alebo odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.		
				X	X
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 ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		
			X		
4.10.	Elektrické spojenie medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom alebo návesom	Vizuálna kontrola: podľa možností skontrolovať elektrickú kontinuitu spojenia.	a) Pevné komponenty nie sú dostatočne upevnené. Uvoľnené puzdro.		
			X		X
			b) Poškodená alebo opotrebovaná izolácia. Pravdepodobnosť vzniku skratu.		
			X		X
			c) Elektrické spojenia prípojného vozidla alebo návesu nefungujú správne. Brzdové svetidlá prípojného vozidla vôbec nefungujú.		
				X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.11. Elektrické vedenie	Vizuálna kontrola vrátane priestoru motora (ak je to možné)	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. Nadmerne opotrebované vedenie (časti dôležité pre brzdenie, riadenie).	X	X	X
		c) Poškodená alebo opotrebovaná izolácia. Pravdepodobnosť vzniku skratu. Bezprostredná hrozba požiaru, vznik iskier	X	X	X
4.12. Nepovinné svietidlá a odrazové sklá (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Namontované svietidlo/odrazové sklo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Vyžarujúce/odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	
		b) Funkcia svietidla nie je v súlade s požiadavkami ¹ . 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	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.13. Akumulátor (batérie)	Vizuálna kontrola	a) Zle upevnený. Nesprávne upevnený. Pravdepodobnosť vzniku skratu.	X		
		b) Netesný. Únik nebezpečných látok.	X		
		c) Chybný spínač (ak sa vyžaduje).		X	
		d) Chybné poistky (ak sa vyžadujú).		X	
		e) Nezodpovedajúca ventilácia (ak sa vyžaduje).		X	
5. NÁPRAVY, KOLESÁ, PNEUMATIKY A ZAVESENIE					
5.1. Nápravy					
5.1.1. Nápravy (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii.	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 ³ . Narušená stabilita, narušená funkčnosť, nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla alebo zeme.		X	X
5.1.2. Čapy kolesa (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii. 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; zhoršená jazdná stabilita.		X	X
		c) Nadmerný pohyb medzi čapom kolesa a nápravnicou. Pravdepodobnosť uvoľnenia; zhoršená jazdná stabilita.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Uvoľnený svoreň čapu nápravy na náprave. Pravdepodobnosť uvoľnenia; zhoršená jazdná stabilita.		X	X
5.1.3. Ložiská kolies (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii. Kolesom sa kýva alebo sa na každé koleso vyvíja sila v bočnom smere a sleduje sa 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
5.2. Kolesá a pneumatiky					
5.2.1. Náboj kolies vozidla	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 narušá bezpečné upevnenie kolies.		X	X
5.2.2. Kolesá	Vizuálna kontrola oboch strán každého kolesa, vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdvíhaku.	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 ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.2.3. Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky posúvaním vozidla dozadu a dopredu.	a) Rozmer pneumatiky, nosnosť, schvaľovacia značka alebo rýchlostná kategória nie je v súlade s požiadavkami ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Nedostatočná nosnosť alebo rýchlostná kategória pri aktuálnom používaní, pneumatika sa dotýka iných pevných častí vozidla, čo narúša bezpečnosť vedenia vozidla.		X	X
		b) Pneumatiky na rovnakej náprave alebo zdvojenej montáži kolies majú rôzne rozmery.		X	
		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 ¹ .		X	X
		f) Pneumatika sa odiera 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 ¹ . Ochranná kordová vrstva narušená.		X	X
5.3. Systém zavesenia					
5.3.1. Pružiny a stabilizátor (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii.	a) Nedostatočné pripevnenie pružín na podvozok alebo nápravu. Viditeľný vzájomný pohyb, upevnenie je veľmi vážne uvoľnené.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Poškodený alebo prasknutý komponent pružiny. Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy sú veľmi vážne narušené.		X	X
		c) Pružina chýba. Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy sú veľmi vážne narušené.		X	X
		d) Nebezpečná modifikácia ³ . Nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla; pružinový systém nefunkčný.		X	X
5.3.2. Tlmiče pruženia	Vizuálna kontrola	a) Nedostatočné pripevnenie tlmičov k podvozku alebo náprave. Uvoľnený tlmič pruženia.	X	X	
		b) Poškodený tlmič nárazov vykazujúci znaky výraznej netesnosti alebo nesprávnej funkčnosti.		X	
		c) Chýbajúci tlmič nárazov.		X	
5.3.3. Rúry hnacieho hriadeľa, ramená nápravy, priečne trojuholníkové ramená a ramená zavesenia kolesa (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii.	a) Nedostatočné pripevnenie komponentu k podvozku alebo náprave. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená jazdná stabilita.		X	X
		b) Poškodený alebo nadmerne skorodovaný komponent. Stabilita komponentu narušená alebo prasknutý komponent.		X	X
		c) Nebezpečná modifikácia ³ . Nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla; systém nefunkčný.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.3.4. Kĺby zavesenia (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii.	a) Nadmerné opotrebovanie zvislého čapu a/alebo puzdier alebo kĺbov systému zavesenia. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená jazdná 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	
		d) Nebezpečná modifikácia.		X	
6. PODVOZOK A JEHO PRÍSLUŠENSTVO					
6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo					
6.1.1. Všeobecný stav	Vizuálna kontrola	a) Mierne 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/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče	Vizuálna kontrola	a) Neupevnený alebo netesniaci výfukový systém.		X	
		b) Splodiny 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, použitie zariadení na zistenie netesností v prípade systémov LPG/CNG/LNG	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) Systém LPG/CNG/LNG alebo vodíkový systém nie sú v súlade s požiadavkami; akákoľvek časť systému je chybná ¹ .			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 ¹ .		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.5. Držiak 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 (+ E)	Vizuálna kontrola opotrebenia a správneho fungovania s osobitným dôrazom na namontované bezpečnostné zariadenie a/alebo s použitím meracieho zariadenia.	a) Poškodený, nefunkčný alebo prasknutý komponent (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 (ak sa nepoužíva). Tabuľka s evidenčným číslom je nečitateľná (ak sa nepoužíva).	X		X
		g) Nebezpečná modifikácia ³ (sekundárne časti). Nebezpečná modifikácia ³ (primárne časti).		X	X
		h) Spojenie je príliš slabé alebo nekompatibilné alebo spájacie zariadenie nie je v súlade s požiadavkami.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			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) Oopotrebované 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	Oopotrebované, zjavne a výrazne poškodené upevnenia. Uvoľnené alebo prasknuté upevnenia.		X	X
6.1.9 Výkon motora (X) ²	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Upravená riadiaca jednotka narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.		X	
		b) Úprava motora narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
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 ³ . Nedostatočná vzdialenosť od rotujúcich alebo pohyblivých častí a od vozovky.		X	X
6.2.2. Upevnenie	Vizuálna kontrola	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/chyby	Hodnotenie chyby		
			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	Podlaha je zle upevnená alebo veľmi poškodená. Nedostatočná stabilita.		X	X
6.2.5. Sedadlo vodiča	Vizuálna kontrola	a) Sedadlo má poškodenú konštrukciu. 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 v poškodenom stave 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 ¹ . 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/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.8. Schody do kabíny	Vizuálna kontrola	a) Schod alebo stúpačka sú zle upevnené. Nedostatočná stabilita.	X		
		b) Schod alebo stúpačka je v stave, ktorý by mohol spôsobiť užívateľom zranenie.		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 ¹ . 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 pneumatiky/kolesa (zariadenie zabraňujúce rozstreku). Nedostatočná vzdialenosť od pneumatiky/kolesa (kryty kolies).	X		X
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Nedostatočné krytie dezénu pneumatiky.	X		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 opotrebovaný. Narušená stabilita.		X	
		b) Ukotvenie je uvoľnené.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
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 ¹ .		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	
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 a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Svetelná kontrolka MIL SRS ukazuje akýkoľvek druh poruchy systému.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
7.2. Hasiaci prístroj (X) ²	Vizuálna kontrola	a) Chýba.		X	
		b) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . 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) ²	Vizuálna kontrola	a) Chýba alebo je neúplný.	X		
		b) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
7.5. Lekárnička (ak sa vyžaduje) (X) ²	Vizuálna kontrola	Chýba, je neúplná alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
7.6. Zakladacie klíny (ak sa vyžadujú) (X) ²	Vizuálna kontrola	Chýbajú, alebo nie sú v dobrom stave, nedostatočná stabilita alebo rozmery.		X	
7.7. Výstražné zvukové zariadenie	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Nefunguje správne. Úplne nefunkčné.	X	X	
		b) Ovládanie je nespoľahlivé.	X		
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Pravdepodobnosť zámene vydávaných zvukov za úradné osobitné zvukové znamenie vozidiel s právom prednostnej jazdy.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.8. Rýchlomer	Vizuálna kontrola alebo kontrola činnosti počas cestnej kontroly alebo prostredníctvom elektronických zariadení.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ . Chýba (ak sa vyžaduje).	X		
		b) Narušená prevádzka. Vôbec nefunguje.	X		
		c) Nedá sa dostatočne osvetliť. Úplne bez možnosti akéhokoľvek osvetlenia.	X		
7.9. Tachograf (ak je namontovaný/vyžadovaný)	Vizuálna kontrola	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Nefunkčný.		X	
		c) Poškodené alebo chýbajúce plomby.		X	
		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) (+ E)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je toto zariadenie k dispozícii.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Zjavne nefunkčný.		X	
		c) Nesprávne nastavená rýchlosť (ak bola predmetom kontroly).		X	
		d) Poškodené alebo chýbajúce plomby.		X	
		e) Chýbajúci alebo nečitateľný štítok.		X	
		f) Veľkosť pneumatík nie je v súlade s kalibračnými parametrami.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.11. Počítadlo celkovej prejdenej vzdialenosti, ak je k dispozícii (X) ²	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Zjavne zmanipulované (sfalšované) na účely zníženia alebo skreslenia počtu kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo.		X	
		b) Zjavne nefunkčné.		X	
7.12. Elektronické riadenie stability (ESC), ak je namontované/požadované (X) ²	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	
		d) Spínač je poškodený, alebo nefunguje správne.		X	
		e) Kontrolka nesprávneho fungovania 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 (+ E)	Subjektívne vyhodnotenie (ak kontrolný technik usúdi, že úroveň hluku môže byť na hraničnej úrovni, môže sa pomocou merača hluku vykonať meranie hluku vydávaného stojacim vozidlom).	a) Hladina vonkajšieho zvuku prekračuje hodnoty uvedené v požiadavkách ¹ .		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 zo vznetových 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 podstatný vplyv na meranie emisií.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Svetelná kontrolka MIL nesleduje správnu sekvenciu.		X	
8.2.1.2. Plynné emisie (E)	<p>— Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5 a Euro V (7):</p> <p>Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami¹ 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 (8):</p> <p>Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami¹ alebo načítania z palubného diagnostického systému (OBD)¹.</p> <p>Meranie sa neuplatňuje v prípade dvojtaktných motorov.</p> <p>Alternatívne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami.</p>	a) Buď plynné emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,		X	
		b) alebo ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:		X	
		i) v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené zdokonaleným systémom regulácie emisií,			
		— 4,5 % alebo			
		— 3,5 %			
podľa dátumu prvého zápisu do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách ¹ .					
ii) v prípade vozidiel, ktoré sú riadené zdokonaleným systémom regulácie emisií:					
— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 %					
— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 %					
alebo					
— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % (7)					
— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 %					
podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného v požiadavkách ¹ .					
		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	
		e) Z merania z diaľkového snímania vyplýva výrazný nesúlad s požiadavkami.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			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 zjavne poškodené.		X	
		b) Netesnosti, ktoré by mohli mať podstatný vplyv na meranie emisií.		X	
		c) Svetelná kontrolka MIL nesleduje správnu sekvenciu.		X	
		d) V prípade, že sa používa čidlo, je nepostačujúce.		X	
8.2.2.2. Opacita (dymivosť)	<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 požiadavkami¹.</p>	<p>a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹,</p> <p>opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla;</p>		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	<p>Predbežná príprava vozidla:</p> <p>1. Vozidlá sa môžu kontrolovať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.</p>	<p>b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky¹ neumožňujú použitie referenčných hodnôt</p> <p>— v prípade motorov s prirodzeným nasávaním: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— v prípade motorov preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m⁻¹,</p> <p>alebo v prípade vozidiel označených v požiadavkách¹ alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹,</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾</p> <p>alebo</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾</p>		X	
	<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>			X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	<p>Skúšobný postup:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla. 3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo pri vozidlách s automatickou prevodkou 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 M₂, M₃, N₂ a N₃ predstavovať minimálne dve sekundy. 4. Vozidlá v kontrole 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 kontrolných cyklov. 	<p>c) Z merania z diaľkového snímania vyplýva výrazný nesúlad s požiadavkami.</p>		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	<p>5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebným kontrolám členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.</p> <p>Alternatívne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami.</p>				
8.4. Ďalšie položky týkajúce sa životného prostredia					
8.4.1. Únik kvapalín		<p>Akýkoľvek nadmerný únik kvapalín, okrem vody, s pravdepodobnosťou spôsobenia škody na životnom prostredí alebo predstavujúci bezpečnostné riziko pre ostatných účastníkov cestnej premávky.</p> <p>Neustále vytváranie kvapiek, ktoré predstavuje veľmi vážne riziko.</p>		X	X
9. DOPLŇUJÚCE SKÚŠKY PRE VOZIDLÁ KATEGÓRIÍ M ₂ , M ₃ 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		X
		c) Poškodené núdzové ovládanie.		X	
		d) Poškodené diaľkové ovládanie dverí alebo výstražné zariadenie.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			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) Blokovaný prístup.		X	
9.2. Systém na odhmlievanie a odmrazovanie skiel (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Nesprávna funkcia. 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) ²	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 a prípadne zadržovacích systémov pre deti)	Vizuálna kontrola	Sklápacie sedadlá (ak sú povolené) nefungujú automaticky. Blokujú núdzový východ.	X		X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.4.2. Sedadlo vodiča (doplňujúce požiadavky)	Vizuálna kontrola	a) Poškodené špeciálne vybavenie, ako napríklad ochrana proti oslneniu. Zorné pole obmedzené.	X		
		b) Ochrana pre vodiča je nedostatočne pripevnená. Pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
9.5. Vnútorne osvetlenie a zariadenia na zobrazenie cieľa jazdy (smerové tabuľky) (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Chybné zariadenie. 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	
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	
9.8. Komunikačný systém pre cestujúcich (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Chybný systém. Vôbec nefunguje.	X	X	
9.9. Upozornenia (X) ²	Vizuálna kontrola	a) Upozornenie chýba, je nesprávne alebo nečitateľné. Nesprávne informácie.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.10. Požiadavky týkajúce sa prepravy detí (X) ²					
9.10.1. Dvere	Vizuálna kontrola	Ochrana dverí nie je v súlade s požiadavkami ¹ týkajúcimi sa tohto druhu prepravy.		X	
9.10.2. Signalizácia a špeciálne vybavenie	Vizuálna kontrola	Signalizácia alebo špeciálne vybavenie chýba.	X		
9.11. Požiadavky týkajúce sa prepravy osôb so zníženou mobilitou (X) ²					
9.11.1. Dvere, rampy a výtahy	Vizuálna kontrola a 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
9.11.2. Systém na upevnenie invalidných vozíkov	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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.11.3. Signalizácia a špeciálne vybavenie	Vizuálna kontrola	Signalizácia alebo špeciálne vybavenie chýba.		X	

- (¹) Percentuálne vyjadrenie brzdiaceho účinku sa vypočíta vydelením celkovej brzdnjej sily dosiahnutej pri použití brzdy hmotnosťou vozidla alebo v prípade návesu súčtom zatažení náprav, čo sa potom vynásobí 100.
- (²) Kategórie vozidla, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sú zahrnuté ako usmernenie.
- (³) 48 % pre vozidlá nevybavené systémom ABS alebo typom schváleným pred 1. októbrom 1991.
- (⁴) 45 % v prípade vozidiel zaevidovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v požiadavkách, podľa toho, čo nastane neskôr.
- (⁵) 43 % v prípade návesov a ojových prípojných vozidiel zaevidovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v predpisoch, podľa toho, čo nastane neskôr.
- (⁶) 2,2 m/s² pre vozidlá kategórie N₁, N₂ a N₃.
- (⁷) 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.
- (⁸) Typové schválenie v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6) a nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Typovo schválené v súlade s limitmi uvedenými v riadku B oddielu 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS; v riadku B1, B2 alebo C v časti 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, alebo prvýkrát registrované alebo uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.
- (¹⁰) Typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6) a nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

POZNÁMKY:

- ¹ „Požiadavky“ sa ustanovujú 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.
- ² (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.
- ³ Nebezpečná modifikácia znamená modifikáciu, ktorá nepriaznivo ovplyvňuje bezpečnosť vozidla v cestnej premávke, alebo má neprimerane nepriaznivý vplyv na životné prostredie.
- E Na kontrolu tejto položky sa vyžaduje vybavenie.

PRÍLOHA III

I. Zásady zabezpečenia nákladu

1. Zabezpečenie nákladu znáša pôsobenie sily vznikajúcej pri zrýchlení/spomalení vozidla:

- v smere jazdy: 0,8-krát hmotnosť nákladu a
- v bočnom smere: 0,5-krát hmotnosť nákladu a
- proti smeru jazdy: 0,5-krát hmotnosť nákladu,
- a celkovo musí zabraňovať vyvráteniu alebo spadnutiu nákladu.

2. Pri rozložení nákladu sa berie do úvahy najväčšia prípustná hmotnosť pripadajúca na jednotlivé nápravy, ako aj nevyhnutná najmenšia hmotnosť pripadajúca na jednotlivé nápravy v rámci limitov najväčšej prípustnej hmotnosti vozidla v súlade s právnymi ustanoveniami o hmotnosti a rozmeroch vozidiel.

3. Pri zabezpečovaní nákladu sa zohľadňujú uplatniteľné požiadavky týkajúce sa pevnosti určitých častí vozidla, ako napríklad prednej steny, bočnej steny, zadnej steny, stĺpikov a viazacích bodov, ak sa uvedené časti používajú na zabezpečenie nákladu.

4. Na zabezpečenie nákladu sa môže použiť jedna alebo viaceré spôsoby upevnenie alebo ich kombinácia:

- zamykanie,
- blokovanie (lokálne/celkové),
- priame viazanie,
- viazanie ponad náklad.

5. Uplatniteľné normy:

Norma	Predmet
— EN 12195-1	Výpočet viazacej sily
— EN 12640	Viazacie body
— EN 12642	Pevnosť konštrukcie vozidla
— EN 12195-2	Použitie upevňovacej siete z umelých vlákien
— EN 12195-3	Viazacie reťaze
— EN 12195-4	Oceľové viazacie laná
— ISO 1161, ISO 1496	Kontajner ISO
— EN 283	Výmenné nadstavby
— EN 12641	Nepremokavé plachty
— EUMOS 40511	Piliere – stĺpiky
— EUMOS 40509	Prepravné obaly

II. Kontrola zabezpečenia nákladu

1. Klasifikácia CHÝB

Chyby sa zatrieďujú do jednej z týchto skupín:

- Lahká chyba: Lahká chyba predstavuje prípad, keď je náklad riadne zabezpečený, ale rada týkajúca sa bezpečnosti by mohla prísť vhod.
- Vážna chyba: Vážna chyba predstavuje prípad, keď náklad nie je dostatočne zabezpečený, a náklad alebo jeho časti sa môžu posúvať alebo prevrátiť.
- Nebezpečná chyba: Nebezpečná chyba predstavuje prípad, keď je bezpečnosť cestnej premávky priamo ohrozená stratou nákladu alebo jeho častí, alebo z dôvodu nebezpečenstva, ktoré náklad priamo predstavuje, alebo z dôvodu bezprostredného ohrozenia osôb.

V prípade viacerých chýb sa doprava zatrieďí do najvyššej skupiny chýb. Ak sa v prípade viacerých chýb očakáva, že účinky na základe kombinácie týchto chýb sa navzájom budú zosilňovať, preprava sa zatrieďí do najbližšej vyššej úrovne chýb.

2. Metódy kontroly

Metóda kontroly je vizuálne posúdenie riadneho použitia potrebného počtu primeraných opatrení s cieľom zabezpečiť náklad a/alebo meranie napíacích síl, výpočet zabezpečenia účinnosti a prípadne kontrola protokolov alebo osvedčení.

3. Hodnotenie CHÝB

V tabuľke 1 sa stanovujú pravidlá, ktoré sa môžu uplatniť pri kontrole zabezpečenia nákladu na určenie prijateľnosti stavu prepravy.

Kategórie chýb sa určujú pre každý jednotlivý prípad na základe klasifikácie uvedenej oddiele 1 tejto kapitoly.

Hodnoty uvedené v tabuľke 1 majú informačnú povahu a mali by sa považovať za usmernenie na určenie kategórie danej chyby s ohľadom na konkrétne okolnosti, predovšetkým v závislosti od povahy nákladu a podľa vlastného uváženia kontrolného technika.

V prípade, že preprava spadá do rozsahu pôsobnosti smernice Rady 95/50/ES ⁽¹⁾, môžu sa na ňu vzťahovať špecifickejšie požiadavky.

Tabuľka 1

Položka	Chyby	Hodnotenie chýb		
		Lahká	Vážna	Nebezpečná
A	Prepravné obaly neumožňujú riadne zaistenie nákladu	Podľa uváženia kontrolného technika		
B	Minimálne jedna položka nákladu nie je správne uložená	Podľa uváženia kontrolného technika		
C	Vozidlo nie je vhodné pre naložený náklad (odlišný nedostatok, ako sú chyby uvedené v položke 10)	Podľa uváženia kontrolného technika		
D	Zjavné chyby nastavby vozidla (odlišná chyba, ako sú chyby uvedené v položke 10)	Podľa uváženia kontrolného technika		
10	Vhodnosť vozidla			

⁽¹⁾ Smernica Rady 95/50/ES zo 6. októbra 1995 o jednotných postupoch kontroly cestnej prepravy nebezpečného tovaru (Ú. v. ES L 249, 17.10.1995, s. 35).

Položka	Chyby	Hodnotenie chýb		
		Lahká	Vážna	Nebezpečná
10.1.	Predná stena (ak sa používa na zabezpečenie nákladu)			
10.1.1.	Oslabenie dielcov z dôvodu zhrdzavenia, deformácie Prasknutý dielec ohrozujúci celistvosť oddelenia pre náklad		x	x
10.1.2.	Nedostatočná pevnosť (osvedčenie alebo štítok, ak sa používajú) Nedostatočná výška vzhľadom na prepravovaný náklad		x	x
10.2.	Bočné steny (ak sa používa na zabezpečenie nákladu)			
10.2.1.	Oslabenie dielcov z dôvodu zhrdzavenia, deformácie, nedostatočný stav závesov alebo západiek Prasknutý dielec, závesy alebo západky chýbajú alebo sú nefunkčné		x	x
10.2.2.	Nedostatočná pevnosť podpier (osvedčenie alebo štítok, ak sa používajú) Nedostatočná výška vzhľadom na prepravovaný náklad		x	x
10.2.3.	Nedostatočný stav hrubých dosiek bočných stien Prasknutý dielec		x	x
10.3.	Zadná stena (ak sa používa na zabezpečenie nákladu)			
10.3.1.	Oslabenie dielcov z dôvodu zhrdzavenia, deformácie, nedostatočný stav závesov alebo západiek Prasknutý dielec, závesy alebo západky chýbajú alebo sú nefunkčné		x	x
10.3.2.	Nedostatočná pevnosť (osvedčenie alebo štítok, ak sa používajú) Nedostatočná výška vzhľadom na prepravovaný náklad		x	x
10.4.	Stĺpiky (ak sa používajú na zabezpečenie nákladu)			
10.4.1.	Oslabenie dielcov z dôvodu zhrdzavenia, deformácie, nedostatočné pripevnenie k vozidlu Part cracked; pripevnenie k vozidlu nestabilné		x	x
10.4.2.	Nedostatočná pevnosť alebo konštrukcia Nedostatočná výška vzhľadom na prepravovaný náklad		x	x
10.5.	Viazacie body (ak sa používajú na zabezpečenie nákladu)			
10.5.1.	Nedostatočný stav alebo konštrukcia Neschopné odolať potrebným viazacím silám		x	x

Položka	Chyby	Hodnotenie chýb		
		Lahká	Vážna	Nebezpečná
10.5.2.	Nedostatočný počet Nedostatočný počet na odolanie potrebným viazacím silám		x	x
10.6.	Potrebné špeciálne zariadenia (ak sa používajú na zabezpečenie nákladu)			
10.6.1.	Nedostatočný stav, poškodené Prasknutý dielec, neschopný odolať zadržiavacím silám		x	x
10.6.2.	Nevhodné pre prepravovaný náklad Chýbajú		x	x
10.7.	Podlaha (ak sa používa na zabezpečenie nákladu)			
10.7.1.	Nedostatočný stav, poškodené Prasknutý dielec, neschopná uniesť náklad		x	x
10.7.2.	Nedostatočná nosnosť Neschopná uniesť náklad		x	x
20.	Spôsoby zadržiavania			
20.1.	Zamykanie, blokovanie a priame priviazanie			
20.1.1.	Priame pripevnenie nákladu (blokovanie)			
20.1.1.1.	Príliš veľká vzdialenosť dopredu smerom k prednej stene, ak sa používa na priame zabezpečenie Viac ako 15 cm a nebezpečenstvo prerazenia steny		x	x
20.1.1.2.	Príliš veľká bočná vzdialenosť od bočnej steny, ak sa používa na priame zabezpečenie Viac ako 15 cm a nebezpečenstvo prerazenia steny		x	x
20.1.1.3.	Príliš veľká vzdialenosť dozadu smerom k zadnej stene, ak sa používa na priame zabezpečenie Viac ako 15 cm a nebezpečenstvo prerazenia steny		x	x
20.1.2.	Zabezpečovacie zariadenia ako priväzovacie zábradlia, blokovacie trámy, dosky a klíny vpredu, na stranách a vzadu			
20.1.2.1.	Nesprávne pripevnenie k vozidlu Nedostatočné pripevnenie Neschopné odolať zadržiavacím silám, uvoľnené	x	x	x

Položka	Chyby	Hodnotenie chýb		
		Lahká	Vážna	Nebezpečná
20.1.2.2.	Nesprávne zabezpečenie Nedostatočné zabezpečenie Úplne neúčinné	x	x	x
20.1.2.3.	Nedostatočná vhodnosť zabezpečovacieho zariadenia Úplne nevhodné zabezpečovacie zariadenie		x	x
20.1.2.4.	Zvolený spôsob zabezpečenia obalu nie je optimálny Zvolený spôsob je úplne nevhodný		x	x
20.1.3.	Priame zabezpečenie sieťami a plachtami			
20.1.3.1.	Stav sietí a plachiet (chýbajúce/poškodené štítky ale zariadenie je stále v dobrom stave) Poškodené zariadenie na zadržanie nákladu Vážne zhoršený stav zariadenia na zadržanie nákladu, nie je už vhodné na použitie	x	x	x
20.1.3.2.	Nedostatočná pevnosť sietí a plachiet Schopnosť odolať menej ako 2/3 potrebných zadržiavacích síl		x	x
20.1.3.3.	Nedostatočné upevnenie sietí a plachiet Upevnenie je schopné odolať menej ako 2/3 potrebných zadržiavacích síl		x	x
20.1.3.4.	Siete a plachty nedostatočne vhodné na zabezpečenie nákladu Úplne nevhodné		x	x
20.1.4.	Oddelenie a čalúnenie nákladových jednotiek alebo voľné priestory			
20.1.4.1.	Nevhodnosť oddeľovacieho zariadenia a čalúnenia Príliš veľké oddelenie alebo veľké voľné priestory		x	x
20.1.5.	Priame priviazanie (horizontálne, priečne, diagonálne, slučkovité a priviazanie pružinami)			
20.1.5.1.	Potrebná sila zabezpečenia nie je primeraná Menej ako 2/3 potrebnej sily		x	x
20.2.	Silové zabezpečenie			
20.2.1.	Dosiahnutie potrebnej zabezpečovacej pevnosti			

Položka	Chyby	Hodnotenie chýb		
		Lahká	Vážna	Nebezpečná
20.2.1.1.	Potrebná sila zabezpečenia nie je primeraná Menej ako 2/3 potrebnej sily		x	x
20.3.	Použité zariadenia na zadržanie nákladu			
20.3.1	Nevhodnosť zariadení na zadržanie nákladu Úplne nevhodné zariadenie		x	x
20.3.2.	Chýbajúci/poškodený štítok (napr. vlajočka/koncová časť pásky), ale zariadenie je stále v dobrom stave Chýbajúci/poškodený štítok (napr. vlajočka/koncová časť pásky), ale zariadenie vykazuje značné opotrebenie	x	x	
20.3.3.	Poškodené zariadenie na zadržanie nákladu Vážne zhoršený stav zariadenia na zadržanie nákladu, nie je už vhodné na použitie		x	x
20.3.4.	Navíjadlo popruhov nesprávne použité Nefunkčné navíjadlá popruhov		x	x
20.3.5.	Nesprávne použitie zariadenia na zadržanie nákladu (napr. chýbajú chrániče hrán) Nefunkčné použitie zariadení na zadržanie nákladu (napr. uzly)		x	x
20.3.6.	Nepriemerané upevnenie zariadení na zadržanie nákladu Menej ako 2/3 potrebnej sily		x	x
20.4.	Dodatočné príslušenstvo (napr. protišmykové podložky, chrániče hrán, narážacie hrany)			
20.4.1.	Použitie nevhodného príslušenstva Použitie chybného alebo nefunkčného príslušenstva Použitie úplne nevhodného príslušenstva	x	x	x
20.5.	Preprava sypkého materiálu, ľahkého a voľného materiálu			
20.5.1.	Sypký materiál odviaty počas prevádzky vozidla na ceste môže odvieť pozornosť ďalších účastníkov cestnej premávky Ohrozuje cestnú premávku		x	x
20.5.2.	Sypké materiály nie sú vhodne zabezpečené Strata nákladu ohrozuje cestnú premávku		x	x

Položka	Chyby	Hodnotenie chýb		
		Lahká	Vážna	Nebezpečná
20.5.3.	Chýbajúce zakrytie ľahkého tovaru Strata nákladu ohrozuje cestnú premávku		x	x
20.6.	Preprava guľatiny			
20.6.1.	Prepravovaný materiál (kmene) je čiastočne uvoľnený			x
20.6.2.	Zabezpečovacie sily nákladovej jednotky nie sú primerané Menej ako 2/3 potrebnej sily		x	x
30.	Náklad bez akéhokoľvek zabezpečenia			x

PRÍLOHA IV

(predná strana)

VZOR SPRÁVY O PODROBNEJŠEJ CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLE OBSAHUJÚCEJ KONTROLNÝ ZOZNAM

1. Miesto cestnej technickej kontroly
2. Dátum
3. Čas
4. Značka štátnej príslušnosti a evidenčné číslo vozidla
5. Identifikačné číslo vozidla/VIN číslo
6. Kategória vozidla
 - a) N₂^{a)} (3,5 až 12 t)
 - b) N₃^{a)} (nad 12 t)
 - c) O₃^{a)} (3,5 až 10 t)
 - d) O₄^{a)} (nad 10 t)
 - e) M₂^{a)} (viac ako 9 sedadiel^{b)} do 5 t)
 - f) M₃^{a)} (viac ako 9 sedadiel^{b)} do 5 t)
 - g) T5
 - h) Iná kategória vozidiel:
(uved'te)
7. Stav počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti v čase kontroly
8. Podnik vykonávajúci prepravu
 - a) Názov a adresa
 -
 - b) Číslo licencie Spoločenstva^{c)} (nariadenie (ES) č. 1072/2009 a nariadenie č. 1073/2009)
9. Meno vodiča

10. Kontrolný zoznam

	Skontrolované ^{d)}	Nevyhovujúce ^{e)}
(0) Identifikácia ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Brzdové zariadenie ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Riadenie ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Výhľad ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Osvetľovacie zariadenie a elektrický systém ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Podvozok a jeho príslušenstvo ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadenia na obmedzenie rýchlosti ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Doplnujúce kontroly pri vozidlách kategórie M ₂ a M ₃ ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Zabezpečenie nákladu ^{f)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Výsledok kontroly:

Vyhovujúci stav	<input type="checkbox"/>
Nevyhovujúci stav	<input type="checkbox"/>
Zákaz alebo obmedzenie používania vozidla s nebezpečnými chybami	<input type="checkbox"/>

12. Rôzne/poznámky:

13. Orgán/pracovník alebo kontrolný technik, ktorý vykonal kontrolu

Podpis:

Príslušný orgán/pracovník alebo kontrolný technik	Vodič
.....

Poznámky:

- Kategória vozidla v súlade s článkom 2 k smernici 2014/47/EÚ.
- Počet sedadiel vrátane sedadla vodiča (položka S.1 osvedčenia o evidencii).
- Ak je k dispozícii.
- „skontrolované“ znamená, že predmetom kontroly bola aspoň jedna alebo viac položiek tejto skupiny, ktoré sú uvedené v prílohe II alebo III k smernici 2014/47/EÚ, pričom sa zistili ľahké chyby alebo sa nezistili žiadne chyby.
- Nevyhovujúce položky, pričom vážne alebo nebezpečné chyby sú označené na zadnej strane.
- Spôsoby skúšania a hodnotenia chýb v súlade s prílohou II alebo III k smernici 2014/47/EÚ.

(zadná strana)

0.	IDENTIFIKÁCIA VOZIDLA	1.1.17.	Regulátor brzdnej sily	2.2.	Volant, stĺpik riadenia a riadidlá	4.4.2.	Spínače
0.1.	Tabuľky s evidenčným číslom	1.1.18.	Napínače tyčí a ukazovatele	2.2.1.	Stav volantu	4.4.3.	Súlad s požiadavkami
0.2.	Identifikácia vozidla/ podvozok/sériové číslo	1.1.19.	Odľahčovací brzdový systém (ak je namontovaný alebo sa požaduje)	2.2.2.	Stĺpik riadenia a tmiče riadenia	4.4.4.	Frekvencia blikania
1.	BRZDOVÉ ZARIADENIE	1.1.20.	Automatická funkcia brzd prípojného vozidla	2.3.	Vôľa riadenia	4.5.	Predný hmlový svetlomet a zadné hmlové svetidlá
1.1.	Mechanický stav a funkcia	1.1.21.	Kompletný brzdový systém	2.4.	Geometria kolies	4.5.1.	Stav a funkcia
1.1.1.	Čap pedála prevádzkovej brzdy	1.1.22.	Skúšobné prípojky	2.5.	Točnica riaditeľnej nápravy prípojného vozidla	4.5.2.	Nastavenie
1.1.2.	Stav pedála a dráha zariadenia ovládajúceho brzdu	1.1.23.	Nájazdová brzda	2.6.	Elektronický posilňovač riadenia (EPS)	4.5.3.	Spínače
1.1.3.	Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	1.2.	Výkon a účinnosť prevádzkovej brzdy	3.	VÝHLAD	4.5.4.	Súlad s požiadavkami
1.1.4.	Výstražná signalizácia nízkeho tlaku alebo manometer	1.2.1.	Výkon	3.1.	Zorné pole	4.6.	Spätné svetlomety
1.1.5.	Ručne ovládaný riadiaci ventil brzdy	1.2.2.	Účinnosť	3.2.	Stav skla	4.6.1.	Stav a funkcia
1.1.6.	Ovládač parkovacej brzdy, pákový ovládač, západka parkovacej brzdy, elektronická parkovacia brzda	1.3.	Výkon a účinnosť núdzovej brzdy	3.3.	Spätné zrkadlá	4.6.2.	Súlad s požiadavkami
1.1.7.	Brzdové ventily (nožný regulátor tlaku, dekompresný (odľahčovací) ventil, regulačný ventil)	1.3.1.	Výkon	3.4.	Stierače čelného skla	4.6.3.	Spínače
1.1.8.	Spojovacie hlavice pre brzdy prípojného vozidla (elektrické a pneumatické)	1.3.2.	Účinnosť	3.5.	Ostrekovače čelného skla	4.7.	Svietidlo na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom
1.1.9.	Zásobník energie, zásobník stlačeného vzduchu	1.4.	Výkon a účinnosť parkovacej brzdy	3.6.	Systém na odhmlievanie	4.7.1.	Stav a funkcia
1.1.10.	Brzdové posilňovače, hlavný valec (hydraulické systémy)	1.4.1.	Výkon	4.	SVIETIDLÁ, ODRAZOVÉ SKLÁ A ELEKTRICKÉ PRÍSLUŠENSTVO	4.7.2.	Súlad s požiadavkami
1.1.11.	Tuhé brzdové potrubia	1.4.2.	Účinnosť	4.1.	Svetlomety	4.8.	Odrazové sklá, nápadné označenia a zadné označenia tabuľky
1.1.12.	Pružné brzdové hadice	1.5.	Funkcia odľahčovacieho brzdového systému	4.1.1.	Stav a funkcia	4.8.1.	Stav
1.1.13.	Brzdové obloženia a doštičky	1.6.	Protiblokovací brzdový systém:	4.1.2.	Nastavenie	4.8.2.	Súlad s požiadavkami
1.1.14.	Brzdové bubny, brzdové kotúče	1.7.	Elektronický brzdový systém (EBS)	4.1.3.	Spínače	4.9.	Povinné kontrolky osvetľovacieho zariadenia
1.1.15.	Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	1.8.	Brzdová kvapalina	4.1.4.	Súlad s požiadavkami	4.9.1.	Stav a funkcia
1.1.16.	Napínacie zariadenie brzd (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov)	2.	RIADENIE	4.1.5.	Zariadenia na reguláciu sklonu	4.9.2.	Súlad s požiadavkami
		2.1.	Mechanický stav	4.1.6.	Zariadenie na čistenie svetlometov	4.10.	Elektrické spojenie medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom alebo návesom
		2.1.1.	Stav mechanizmu riadenia	4.2.	Predné a zadné obrysové svetidlá, bočné obrysové svetidlá, doplnkové obrysové svetidlá a denné prevádzkové svetidlá	4.11.	Elektrické vedenie
		2.1.2.	Upevnenie puzdra mechanizmu riadenia	4.2.1.	Stav a funkcia	4.12.	Nepovinné svetidlá a odrazy
		2.1.3.	Stav tyčí riadenia	4.2.2.	Spínače	4.13.	Batéria
		2.1.4.	Fungovanie riadiacich tyčí	4.2.3.	Súlad s požiadavkami		
		2.1.5.	Posilňovač riadenia	4.3.	Brzdové svetidlá		
				4.3.1.	Stav a funkcia		
				4.3.2.	Spínače		
				4.3.3.	Súlad s požiadavkami		
				4.4.	Smerové a výstražné svetidlá		
				4.4.1.	Stav a funkcia		

5.	NÁPRAVY, KOLESÁ, PNEUMATIKY A ZAVESENIE	6.1.7.	Prevodovka	7.5.	Lekárnička	9.1.	Dvere
5.1.	Nápravy	6.1.8.	Upevnenie motora	7.6.	Zakladacie klíny pod kolesá	9.1.1.	Vstupné a výstupné dvere
5.1.1.	Nápravy	6.1.9.	Výkon motora	7.7.	Výstražné zvukové zariadenie	9.1.2.	Núdzové východy
5.1.2.	Čapy nápravy	6.2.	Kabína a karoséria	7.8.	Rýchlomer	9.2.	Systém na odhmlievanie a odmrazovanie skiel
5.1.3.	Ložiská kolesa	6.2.1.	Stav	7.9.	Tachograf	9.3.	Systém vetrania a kúrenia
5.2.	Kolesá a pneumatiky	6.2.2.	Uchytenie	7.10.	Zariadenie na obmedzenie rýchlosti	9.4.	Sedadlá
5.2.1.	Náboj kolesa	6.2.3.	Dvere a západky dverí	7.11.	Počítadlo celkovej prejdenej vzdialenosti	9.4.1.	Sedadlá pre cestujúcich
5.2.2.	Kolesá	6.2.4.	Podlaha	7.12.	Elektronické riadenie stability (ESC)	9.4.2.	Sedadlo vodiča
5.2.3.	Pneumatiky	6.2.5.	Sedadlo vodiča	8.	ZAŤAŽENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	9.5.	Vnútročné osvetlenie a navádzacie zariadenia
5.3.	Systém zavesenia	6.2.6.	Ostatné sedadlá	8.1.	Systém obmedzovania hluku	9.6.	Uličky medzi sedadlami, plochy na státie
5.3.1.	Pružiny a stabilizátor	6.2.7.	Ovládače riadenia	8.2.	Emisie výfukových plynov	9.7.	Schody a stupienky
5.3.2.	Tlmiče nárazov	6.2.8.	Schody do kabíny	8.2.1.	Emisie zo vznetrových motorov	9.8.	Komunikačný systém pre cestujúcich
5.3.3.	Rúry hnacieho hriadeľa, ramená nápravy, priečne trojuholníkové ramená a ramená zavesenia kolesa	6.2.9.	Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie	8.2.1.1.	Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	9.9.	Upozornenia
5.3.4.	Kĺby zavesenia	6.2.10.	Blatníky, zariadenia zabraňujúce rozstreku	8.2.1.2.	Plynné emisie	9.10.	Požiadavky týkajúce sa prepravy detí
5.3.5.	Vzduchové odpruženie	7.	OSTATNÉ VYBAVENIE	8.2.2.	Emisie vznetrových motorov	9.10.1.	Dvere
6.	PODVOZOK A JEHO PRÍSLUŠENSTVO	7.1.	Bezpečnostné pásy/spony a zadržiavacie systémy	8.2.2.1.	Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	9.10.2.	Signalizácia a špeciálne vybavenie
6.1.	Podvozok alebo rám a príslušenstvo	7.1.1.	Kotvové úchyty bezpečnostných pásov/spôn	8.2.2.2.	Opacita (dymivosť)	9.11.	Požiadavky týkajúce sa prepravy osôb so zníženou mobilitou
6.1.1.	Všeobecný stav	7.1.2.	Stav bezpečnostných pásov/spôn	8.4.	Ďalšie položky týkajúce sa životného prostredia	9.11.1.	Dvere, rampy a výtahy
6.1.2.	Výfukové potrubie a tlmiče	7.1.3.	Obmedzovač zataženia bezpečnostných pásov	8.4.1.	Únik kvapalín	9.11.2.	Systém na upevnenie invalidných vozíkov
6.1.3.	Palivová nádrž a potrubie (vrátane palivovej nádrže a potrubia na vykurovanie)	7.1.4.	Predpínače bezpečnostných pásov	9.	DOPLŇUJÚCE SKÚŠKY PRE VOZIDLÁ KATEGÓRIÍ M₂, M₃ URČENÉ NA PREPRAVU OSÔB	9.11.3.	Signalizácia a špeciálne vybavenie
6.1.4.	Nárazníky, bočné a zadné zariadenia na ochranu proti podbehnútiu	7.1.5.	Airbag				
6.1.5.	Nosič rezervného kolesa	7.1.6.	SRS systémy				
6.1.6.	Zariadenie na mechanické spájanie a ťahanie	7.2.	Hasiaci prístroj				
		7.3.	Zámky a zariadenie proti krádeži				
		7.4.	Výstražný trojuholník				

PRÍLOHA V

ŠTANDARDNÝ FORMULÁR HLÁSENIA KOMISII

Štandardný formulár sa vypracuje v počítačovo spracovateľnom formáte a odovzdá sa elektronicky prostredníctvom bežného kancelárskeho softvéru.

Každý členský štát vypracuje:

- jednu súhrnnú tabuľku a
- pre každý štát evidencie podrobnejšie skontrolovaných vozidiel samostatnú podrobnú tabuľku s údajmi o skontrolovaných a zistených chybách v každej kategórii.

Súhrnná tabuľka
všetkých (počiatočných a podrobnejších) kontrol

Členský štát podávajúci správu: napr. Belgicko

Sledované obdobie

rok [X]

do rok [X+1]

Krajina evidencie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Ostatné kategórie: (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel ⁽¹⁾	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel
Belgicko																		
Bulharsko																		
Česká republika																		
Dánsko																		
Nemecko																		
Estónsko																		
Írsko																		
Grécko																		
Španielsko																		
Francúzsko																		
Chorvátsko																		
Taliansko																		
Cyprus																		

Krajina evidencie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Ostatné kategórie: (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel (1)	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel
Lotyšsko																		
Litva																		
Luxembursko																		
Maďarsko																		
Malta																		
Holandsko																		
Rakúsko																		
Poľsko																		
Portugalsko																		
Rumunsko																		
Slovinsko																		
Slovensko																		
Fínsko																		
Švédsko																		
Spojené kráľovstvo																		
Albánsko																		
Andorra																		

Krajina evidencie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Ostatné kategórie: (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel (1)	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel
Arménsko																		
Azerbajdžan																		
Bielorusko																		
Bosna a Hercegovina																		
Gruzínsko																		
Kazachstan																		
Lichtenštajnsko																		
Monako																		
Čierna Hora																		
Nórsko																		
Moldavská republika																		
Ruská federácia																		
San Marino																		
Srbsko																		
Švajčiarsko																		
Tadžikistan																		
Turecko																		

Krajina evidencie:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Ostatné kategórie: (nepovinné)		Spolu		
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel ⁽¹⁾	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	
Turkménsko																			
Ukrajina																			
Uzbekistan																			
Bývalá Juhoslovanská republika Macedónsko																			
Iné tretie krajiny (uved'te)																			

⁽¹⁾ Nevyhovujúce vozidlá s vážnymi alebo nebezpečnými chybami podľa prílohy IV.

Výsledky podrobnejšej kontroly

Členský štát podávajúci správu: napr. Belgicko

Názov členského štátu podávajúceho správu

Krajina, v ktorej je vozidlo evidované: napr. Bulharsko

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

Názov krajiny, v ktorej je vozidlo evidované

Kategória vozidla:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Ostatné kategórie: (nepovinné)		Spolu		
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel (1)	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	

Podrobné údaje o chybe

	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav
(0) Identifikácia																		
(1) Brzdové zariadenie																		
(2) Riadenie																		
(3) Výhľad																		
(4) Osvetľovacie zariadenie a elektrický systém																		
(5) Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie náprav																		

Kategória vozidla:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Ostatné kategórie: (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel ⁽¹⁾	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel
	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Celkový počet chýb:																		

(¹) Nevhovujúce vozidlá s vážnymi alebo nebezpečnými chybami podľa prílohy IV.