

Brusel 5. prosince 2025
(OR. en)

16420/25

**Interinstitucionální spis:
2025/0097 (COD)**

**TRANS 626
CODEC 2021
ENV 1336
MI 1011**

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	15613/25 + ADD 1
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii – výsledek jednání

Delegace naleznou v příloze pro informaci znění, ohledně něhož dosáhla Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání dne 4. prosince 2025 obecného přístupu.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2014/45/EU o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice 2014/47/EU o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

- (1) Ustanovení týkající se technických prohlídek jsou součástí právních předpisů Unie již několik desetiletí. Jsou však předmětem postupné harmonizace. Právní předpisy Unie v této oblasti byly naposledy revidovány v roce 2014 v rámci „balíčku předpisů o technické způsobilosti vozidel“³. V zájmu lepšího prosazování se průběžnými revizemi těchto pravidel postupně rozšiřoval okruh vozidel, která mají být kontrolována, a rozsah harmonizovaných pravidel, včetně pravidel pro silniční kontroly a registrační doklady vozidel. Tyto revize upřeshňovaly a aktualizovaly požadované metody kontroly, postupy a související dokumenty tak, aby odrážely technologický pokrok.
- (2) Směrnice 2014/45/EU stanoví minimální obsah a frekvenci technických prohlídek pro každou kategorii vozidel, s výjimkou motocyklů, kde mají členské státy větší volnost. Tato směrnice rovněž stanoví minimální požadavky na nezávislost stanic technické kontroly a odbornou přípravu kontrolorů, zkušební vybavení a obsah osvědčení o technické způsobilosti. Platnost tohoto osvědčení, jakož i jakéhokoli jiného dokladu o kontrole, musí být členskými státy uznána pro účely volného oběhu a nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/46/ES ze dne 3. dubna 2014, kterou se mění směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Směrnice 2014/47/EU doplňuje směrnici 2014/45/EU tím, že požaduje, aby členské státy prováděly silniční kontroly těžkých užitkových vozidel nad 3,5 tuny, včetně autobusů, nákladních automobilů a jejich přípojných vozidel, s cílem zkontrolovat každoročně 5 % vozového parku Unie. Tyto kontroly zahrnují prvotní silniční kontrolu, a pokud to kontrolor považuje za nezbytné, podrobnější silniční technickou kontrolu. Položky kontrolované při podrobných kontrolách jsou stejné jako položky kontrolované při pravidelných technických prohlídkách a mohou zahrnovat také kontrolu zabezpečení nákladu. Pokud je při silniční kontrole zjištěn závažný nebo nebezpečný nedostatek, je členský stát, v němž byla kontrola provedena, povinen informovat členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, aby si vynutil opravu vozidla, které bylo dočasně vyřazeno z provozu.
- (4) Vzhledem k rychlému technologickému pokroku jsou některá současná pravidla pro prohlídky a kontroly vozidel již zastaralá a měla by být změněna tak, aby odpovídala novějším technologiím a vozidlům, včetně elektrických vozidel a hybridních elektrických vozidel. Rámec pro provádění kontrol by měl dále přispět ke snížení emisí z dopravy a k urychlení a využití digitalizace v odvětví dopravy. Tento rámec by měl být také lépe přizpůsoben vývoji v oblasti technologie vozidel, složení vozového parku a metodám kontroly.
- (5) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V souvislosti s aktualizací stávajících pravidel pro provádění kontrol vozidel je rovněž důležité do značné míry harmonizovat, zjednodušit a digitalizovat správní postupy a odstranit zbývající překážky volného pohybu. Mezi tyto překážky patří neuznávání pravidelných technických prohlídek prováděných v jiných členských státech, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno. To může bránit volnému pohybu osob v rámci Unie a jejich právu usadit se v jiném členském státě, než ve kterém je vozidlo aktuálně registrováno.
- (5a) Technická prohlídka vozidla během jeho užitné doby má být relativně jednoduchá, rychlá a finančně nenáročná, avšak má být současně účinná z hlediska dosahování cílů uvedených směrnic.

- (6) Některé ze současných metod kontroly emisí jsou nevhodné pro provádění kontrol u vozidel s moderní technologií regulace emisí látek znečišťujících ovzduší a nízkými základními emisemi. Existuje také potenciál pro další snížení emisí znečišťujících látek prostřednictvím vhodnějších zkoušek a kontrol. Uplatňování nejlepších dostupných, přiměřených a vhodných metod kontroly by členskými státy pomohlo dosáhnout přísnějších norem kvality ovzduší, konkrétně mezních hodnot pro ochranu lidského zdraví stanovených směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881⁴, zejména pro jemné částice a oxidy dusíku (NO_x).
- (7) Počet úmrtí a vážných zranění na silnicích v Unii zůstává na nepřijatelně vysoké úrovni, kdy v roce 2023 zemřelo 20 400 osob. Proto je třeba přijmout další opatření, aby bylo dosaženo cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu stanovených v rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030⁵.
- (8) Kontrola technické způsobilosti motocyklů má jednoznačné přínosy pro bezpečnost silničního provozu. O tom svědčí i počet členských států, které již motocykly do svých režimů technických prohlídek zařadily. Členské státy mohou z povinných pravidelných technických prohlídek vyjmout motocykly s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW, pokud zavedly účinná alternativní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jako jsou silniční kontroly.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (přepracované znění) (Úř. věst. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁵ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Podle zpětné vazby získané od členských států a zástupců průmyslu se ukázalo, že stávající právní požadavky, jejichž cílem je zajistit, aby stanice technické kontroly měly k dispozici technické údaje potřebné k provádění pravidelných technických prohlídek, jsou neúčinné. Je proto nezbytné s přihlédnutím k požadavkům na komunikaci uvedeným v článku 61 a příloze X nařízení (EU) 2018/858 stanovit, že minimální soubor informací by měl být bezplatně a bez zbytečného odkladu zpřístupněn příslušným orgánům nebo centralizovaným datovým subjektům pověřeným orgány jednoho nebo více členských států správou přístupu k těmto informacím, což by pak mělo zajistit, aby byl nezbytný přístup poskytnut i stanicím technické kontroly.
- (10) V případě vozidel kategorií M1 a N1 by měl členský stát registrace uznat dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti vydané jiným členským státem na dobu až šesti měsíců za předpokladu, že následná pravidelná technická prohlídka je provedena v členském státě registrace. To znamená, že vozidlo se musí v době platnosti dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti, vrátit do členského státu registrace, aby podstoupilo následnou pravidelnou technickou prohlídku. To přispěje k usnadnění volného pohybu osob, přičemž bude dodržen základní požadavek, že vozidla musí být obecně kontrolována v členském státě registrace. Aby se zajistila jasnost, pokud jde o stav vozidla, členský stát, který prohlídku provádí, sdělí v krátké době prostřednictvím platformy MOVE-HUB výsledek prohlídky členskému státu registrace.
- (11) Ze stejného důvodu by měl mít členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, možnost rozhodnout se, zda uzná osvědčení o technické způsobilosti vydané jiným členským státem. Pokud tak učiní, měl by o tom informovat ostatní členské státy a Komisi. Příslušná osvědčení o technické způsobilosti by měla být všemi členskými státy považována za rovnocenná osvědčením vydaným členským státem, ve kterém je vozidlo registrováno.

- (12) V rámci boje proti podvodům spojeným s počtem najetých kilometrů u ojetých vozidel je součástí pravidelných technických prohlídek i záznam údajů z počítadel ujetých kilometrů. Manipulace s počítadly ujetých kilometrů může mít dopad na bezpečnost silničního provozu, neboť kupující jsou uváděni v omyl, pokud jde o míru opotřebení, a tedy i potřeby z hlediska údržby, přičemž je pravděpodobné, že u daného vozidla nebyla včas provedena potřebná údržba. Účinnost tohoto opatření je však omezená, protože první technická prohlídka u vozidel kategorie M1 nebo N1 se ve většině členských států provádí až po čtyřech letech od první registrace a v mnoha z nich následně pouze každé dva roky. Na základě dalších zkušeností v několika členských státech ohledně různých kategorií vozidel by členské státy měly alespoň zajistit, aby se údaje z těchto počítadel zaznamenávaly vždy, když opravny, jimž výrobci vozidel udělili oprávnění, provádějí údržbu nebo opravu vozidla kategorie M1 nebo N1, a aby se tyto údaje zaznamenávaly do vnitrostátní databáze nebo vnitrostátního registru vozidel. Oprávněné opravny fungují v rámci distribučního systému výrobce. S cílem dále zvýšit počet datových bodů v historických záznamech z počítadel ujetých kilometrů u vozidel mohou členské státy poskytnout přístup, který umožňuje provádět záznamy, do téže vnitrostátní databáze nebo registru vozidel jiným poskytovatelům služeb, zejména nezávislým opravnám nebo údržbářským dílnám, a mohou zahrnout i jiné poskytovatele spolehlivých údajů z počítadel ujetých kilometrů, jako jsou pojišťovny nebo půjčovny automobilů. Členské státy by měly tyto údaje zpřístupnit příslušným orgánům a držiteli osvědčení o registraci a měly by kontrolorům poskytnout historické záznamy z počítadel ujetých kilometrů (údaje nebo posouzení).
- (12a) Kromě toho by členské státy měly od výrobců nebo jejich zástupců vyžadovat, aby každé tři měsíce předávali údaje z počítadel ujetých kilometrů u připojených vozidel. Vzhledem k tomu, že členské státy nemají k těmto údajům přímý přístup, nejsou odpovědné za jejich kvalitu. Aby mohli spotřebitelé odhalit podvody s počítadly ujetých kilometrů ještě před koupí vozidla, měly by členské státy rovněž informovat spotřebitele o dostupnosti historických záznamů z počítadla ujetých kilometrů držiteli osvědčení o registraci, zejména v souvislosti s prodejem vozidla. Členské státy se mohou rozhodnout, že při poskytování historických záznamů z počítadel ujetých kilometrů držiteli osvědčení o registraci budou účtovat správní poplatek. Aby se zvýšila dostupnost statistik o používání vozidel bez dodatečné zátěže pro vnitrostátní správní orgány, pokud jde o podávání zpráv, měly by členské státy zpřístupnit údaje z počítadel ujetých kilometrů vnitrostátním statistickým úřadům a Komisi (Eurostatu).

- (13) Přestože jsou elektrická vozidla, včetně hybridních elektrických vozidel, v provozu již mnoho let a jejich počet neustále roste, neexistují žádná harmonizovaná pravidla pro technické prohlídky vysokonapěťových systémů těchto vozidel, což vede k tomu, že členské státy vypracovávají různé kontrolní postupy. Aby byl zajištěn bezpečný provoz těchto vozidel po celou dobu jejich životnosti a aby se předešlo protichůdným kontrolním postupům v členských státech, měly by být příslušné kontrolované položky zahrnuty do minimálních požadavků na obsah kontrol a doporučené metody jejich provádění.
- (13a) Aby bylo zajištěno správné provádění kontrol elektrických a hybridních elektrických vozidel, včetně nových pokročilých elektronických systémů, je důležité, aby byli kontroloři řádně vyškoleni, a to jak během počáteční odborné přípravy, tak i při odborné přípravě zaměřené na aktualizaci dovedností. S cílem umožnit provádění kontrol různých nových typů vozidel a systémů by měly mít členské státy možnost udělit oprávnění kontrolorům, kteří se specializují na technické prohlídky pouze konkrétních typů vozidel nebo na provádění pouze určitých typů kontrol. Členské státy, které chtějí této možnosti využít, by měly zajistit, aby v osvědčení vydaném těmto kontrolorům bylo jasně uvedeno omezení kontrolora při provádění technických prohlídek.

- (14) V současnosti je součástí moderních vozidel mnoho nových pokročilých elektronických systémů, které mají zvýšit bezpečnost a pomáhat řidiči. Tyto systémy mohou být pro schvalování typu nepovinné nebo povinné v případě, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁶ vyžaduje instalaci různých pokročilých asistenčních systémů pro řidiče, které mají zabránit nehodám a snížit počet obětí a těžkých zranění. Očekávaných přínosů však nebude dosaženo, pokud časem dojde ke zhoršení funkčnosti těchto systémů nebo pokud u nich budou prováděny neoprávněné zásahy. Proto by měly být tyto nové elektronické systémy zahrnuty do pravidelných technických prohlídek a silničních kontrol, aby se zajistilo, že budou mít očekávané přínosy z hlediska bezpečnosti. Pro zajištění bezpečného provozu automatizovaných vozidel a provádění kontrol elektronických bezpečnostních systémů po celou dobu jejich životnosti by měly být příslušné kontrolované položky zahrnuty do minimálních požadavků na obsah kontrol a doporučené metody jejich provádění stanovených v příslušných přílohách směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU.
- (15) Přestože silniční doprava významně přispívá k emisím škodlivých látek znečišťujících ovzduší, a to zejména NO_x a jemných částic, současné metody provádění zkoušek emisí z výfuku nejsou přizpůsobeny novějším vozidlům a technologiím. Doporučení Komise (EU) 2023/688⁷ bylo prvním krokem k harmonizaci měření počtu částic při technických prohlídkách. V zájmu veřejného zdraví, ochrany životního prostředí a spravedlivé hospodářské soutěže by příslušné položky, které mají být kontrolovány při pravidelných technických prohlídkách a silničních kontrolách stanovených v přílohách směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU, měly nyní zahrnovat měření počtu částic a měření NO_x.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ Doporučení Komise (EU) 2023/688 ze dne 20. března 2023 o měření počtu částic při pravidelné technické prohlídce vozidel se vznětovými motory, (Úř. věst. L 90, 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Pro měření NO_x z vozidel se vznětovými motory při pravidelných technických prohlídkách by Komise před tím, než bude možné tato vozidla zahrnout do zkoušek emisí, měla prostřednictvím prováděcích aktů upřesnit na základě studií potvrzujících vhodnost metod požadavky na stabilizaci vozidel, a které normy EURO by měly být do působnosti těchto zkoušek zahrnuty. Měření NO_x z vozidel se vznětovými motory při silničních technických kontrolách lze provádět snadněji, protože vozidla jsou pro účely kontroly cíleně vybírána a jejich motor je zahřátý. V případě, že se předpokládá, že následná opatření budou provedena ve stanici technické kontroly provádějící technické prohlídky, závisí tato následná opatření na zavedení vhodných metod kontroly emisí v souladu s prováděcími akty.
- (15b) Pokud jde o měření počtu částic (PN) u vozidel se zážehovými motory, Komise by předtím, než bude možné tato vozidla zahrnout do kontroly emisí, měla prostřednictvím prováděcích aktů stanovit metody měření a mezní hodnoty. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů stanovit metodu, mezní hodnoty a normy EURO, které by měly být do uvedené kontroly zahrnuty pro účely měření NO_x ze zážehových motorů.
- (15c) To, zda bude stahování vozidel z oběhu v souladu s nařízením (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a s nařízením (EU) 2023/988 o obecné bezpečnosti výrobků účinné, závisí na následných opatřeních ze strany majitelů vozidel nebo držitelů osvědčení o registraci. Technické prohlídky by mohly stahování vozidel z oběhu usnadnit v případě, že nedostatek, který toto stahování z oběhu způsobil, představuje vážné riziko pro bezpečnost nebo zdraví osob ve vozidle či jiných účastníků silničního provozu nebo pro životní prostředí. Proto by měla být zajištěna provázanost mezi stahováním vozidel z oběhu a technickými prohlídkami. Prostřednictvím této provázanosti by měly mít členské státy možnost určit, zda má být konkrétní stahování vozidel z oběhu předmětem technických prohlídek, a nedostatek, který dané stahování z oběhu způsobil, klasifikovat jako závažný nebo nebezpečný. Klasifikace nedostatku může ovlivnit výsledek technické prohlídky a v důsledku této klasifikace se může mít u daného vozidla za to, že prohlídkou neprošlo, dokud nebude daný nedostatek odstraněn a jeho odstranění nebude ověřeno při následné technické prohlídce.

- (15d) Zajištění provázanosti mezi stahováním vozidel z oběhu a technickými prohlídkami závisí na spolehlivém a aktuálním toku informací od výrobců příslušným orgánům a následně stanicím technické kontroly. Touto provázaností nejsou dotčena pravidla, která zajišťují, aby majitel vozidla nebo držitel osvědčení o registraci byl o stahování vozidel z oběhu řádně informován a měl možnost vozidlo přistavit za účelem ověření a opravy, a nemění se jí odpovědnost výrobců a jiných hospodářských subjektů v dodavatelském řetězci za přijetí vhodných nápravných opatření, včetně stažení vozidel z oběhu, pokud vozidlo, systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek představuje vážné riziko pro bezpečnost nebo zdraví osob ve vozidle či jiných účastníků silničního provozu nebo pro životní prostředí, ani se jí tato odpovědnost nepřenáší na orgány veřejné moci.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Kromě plánovaných pravidelných technických prohlídek by vozidla měla být podrobena technické prohlídce také tehdy, pokud byly provedeny významné změny či úpravy bezpečnostních nebo environmentálních systémů a součástí vozidla. To zahrnuje případy, kdy dojde ke změně kategorie vozidla nebo úrovně emisí, například po instalaci filtru pevných částic nebo při přestavbě vozidla na alternativní palivo nebo ke změně systému řízení. To nebrání vnitrostátní regulaci ohledně schvalování upravených nebo pozměněných vozidel registrovaných v příslušném členském státě, ani to tuto regulaci neomezuje.
- (19) Pro usnadnění digitální transformace a snížení nákladů stanic technické kontroly by měla být osvědčení o technické způsobilosti vydávána ve standardizované elektronické podobě. Osobě, která předala vozidlo k prohlídce, by měla být na požádání vydána také tištěná verze osvědčení o technické způsobilosti vozidla. Členské státy by měly uznávat obě podoby osvědčení, pokud dojde ke změně vlastníka vozidla nebo pokud je vozidlo nově registrováno v jiném členském státě. To se vztahuje i na protokol o podrobnější silniční kontrole.

- (20) Mělo by být zajištěno, aby zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice bylo v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁸. V souladu se zásadou standardní ochrany údajů by se pro ověřování osvědčení o technické způsobilosti měly používat ověřovací techniky, které nevyžadují předávání osobních údajů uvedených na jednotlivých certifikátech.
- (21) Aby bylo možné zajistit odpovídající následná opatření v případě, kdy vozidlo kvůli jednomu nebo více závažným či nebezpečným nedostatkům neprojde pravidelnou technickou prohlídkou v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, měly by být výsledek prohlídky a lhůta pro následnou prohlídku oznámeny členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno, a zaznamenány v registru vozidel. Lhůta pro následnou prohlídku by neměla být delší než dva měsíce a měla by být provedena v jednom z uvedených členských států. Aby se předešlo bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti silničního provozu nebo životního prostředí v případě, že vozidlo neprošlo pravidelnou technickou prohlídkou z důvodu jednoho nebo více nebezpečných nedostatků, měl by mít členský stát nebo příslušný orgán možnost rozhodnout, že dané vozidlo nesmí být používáno na veřejných pozemních komunikacích, a požádat členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, o pozastavení povolení k provozu vozidla na pozemních komunikacích, dokud nebudou nedostatky odstraněny a jejich odstranění nebude ověřeno při následné technické prohlídce. Pozastavení by mělo být zaznamenáno v registru vozidel členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno.
- (22) Neoprávněné zásahy u systémů k omezení emisí, vysokonapěťového systému, včetně systému řízení baterie, tlumiče výfuku nebo bezpečnostních systémů vozidla, nebo manipulace s těmito systémy mohou způsobit závažné nebo nebezpečné nedostatky a měly by být postižitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi. Neoprávněné zásahy nebo manipulace zahrnují mimo jiné záměrnou deaktivaci, úpravu nebo seřízení systémů a konstrukčních částí vozidla za účelem změny funkce původně stanovené výrobcem s cílem obejít právní předpisy nebo technické požadavky.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Uř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Současné požadavky stanovené ve směrnicích 2014/45/EU a 2014/47/EU, pokud jde o vzájemnou spolupráci členských států při provádění těchto směrnic, neumožňují členským státům kontrolovat právní a technický stav vozidla v přeshraničních situacích. Pro zajištění větší účinnosti, a to i v takovýchto situacích, by si členské státy měly při provádění směrnic systematictěji poskytovat vzájemnou součinnost. Proto je nezbytné stanovit pravidla pro výměnu informací a údajů o vozidlech, aby si členské státy mohly vzájemně nahlížet do svých registrů vozidel a databází technických prohlídek, včetně obsahu osvědčení o technické způsobilosti a protokolů o silniční technické kontrole. Tato výměna by se měla vztahovat i na prohlášení o shodě vydané podle nařízení (EU) 2018/858. Členské státy mohou zajistit přístup k údajům v souladu s pravidly pro výměnu údajů stanovenými v uvedeném nařízení.
- (24) Pro výměnu informací o vozidlech registrovaných v Unii vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která propojuje vnitrostátní elektronické registry členských států⁹. Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet) a oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI)¹⁰.

⁹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/480 ze dne 1. dubna 2016 o zavedení společných pravidel pro propojení vnitrostátních elektronických rejstříků podniků silniční dopravy a o zrušení nařízení (EU) č. 1213/2010 (Úř. věst. L 87, 2.4.2016, s. 4. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁰ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2205 ze dne 29. listopadu 2017 o podrobných pravidlech pro postupy oznamování užitkových vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky zjištěnými při silničních technických kontrolách (Úř. věst. L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Funkce platformy MOVE-HUB by měly být rozšířeny tak, aby umožňovaly nezbytnou výměnu informací a údajů o vozidlech pro účely směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU. Členské státy by proto měly pro účely výměny zpráv propojit své elektronické systémy obsahující informace o osvědčeních o technické způsobilosti, dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti a historických záznamech z počítadel ujetých kilometrů s platformou MOVE-HUB. Členské státy mohou pro připojení k elektronickému systému MOVE-HUB i nadále používat své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS). Výměna informací a údajů prostřednictvím platformy MOVE-HUB by měla být funkční do dvou let po přijetí příslušných prováděcích aktů podle článku 16 směrnice 2014/45/EU a článku 18a směrnice 2014/47/EU.
- (26) Krize způsobené závažnými událostmi uvnitř nebo vně Unie mohou významně narušit fungování jejího systému kontrol technické způsobilosti vozidel. V době krize by členské státy měly mít možnost prodloužit platnost osvědčení o technické způsobilosti, včetně dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti. Se souhlasem Komise by mělo být členskými státy umožněno prodloužit správní platnost osvědčení o technické způsobilosti a dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti, kterým končí platnost, o šest měsíců. Pokud krize přetrvává, mělo by být možné platnost dále prodloužit.
- (27) Lehká užitková vozidla kategorie N1 se používají intenzivněji než osobní automobily, a to často v hustě osídlených oblastech. Vzhledem ke zvýšenému počtu lehkých užitkových vozidel v kategorii N1 provozovaných v Unii by měla tato vozidla v zájmu podpory rovných podmínek pro provozovatele v celé Unii a dalšího zlepšení jejich bezpečnosti a environmentální výkonnosti rovněž podléhat silničním kontrolám.

- (28) Při silničních kontrolách je účinným opatřením pro zjišťování vozidel s vysokými emisemi kontrola emisí z výfuku u velkého počtu vozidel pomocí zařízení pro měření dálkově ovládaným zařízením. Ze zkušeností v některých členských státech vyplývá, že ve srovnání s povinnými metodami kontroly se výrazně zvyšuje pravděpodobnost zjištění nevyhovujících vozidel. Mohou proto být systematicky využívána zařízení pro měření dálkově ovládaným zařízením ke kontrole velkých částí vozového parku v reálných podmínkách na silnicích. Emise z vozidel jsou dynamické, přičemž nejvyšších hodnot emisí je častěji dosaženo za specifických podmínek, například při studených startech. Prostřednictvím jednoho stacionárního měření dálkově ovládaným zařízením může být úspěšně identifikováno vozidlo s vysokými emisemi, které má závadu nebo u něhož byly provedeny neoprávněné zásahy. V závislosti na rozsahu naměřeného překročení hodnot může být k potvrzení toho, že se jedná o vozidlo s vysokými emisemi, zapotřebí více stacionárních měření pomocí měření dálkově ovládaným zařízením. Vzhledem k tomu, že tyto závady a úpravy způsobují nadměrné emise, které představují riziko pro lidské zdraví a životní prostředí, měly by být odstraněny a jakýkoli neoprávněný zásah by měl být sankcionován.
- (28a) Měření dálkově ovládaným zařízením nemůže nahradit silniční kontrolu, může však být využito k výběru vozidel pro další silniční kontrolu. Ověření měření dálkově ovládaným zařízením může proběhnout buď jako silniční kontrola bezprostředně po provedení uvedeného měření, nebo ve stanici technické kontroly. Vzhledem k tomu, že měření dálkově ovládaným zařízením identifikuje vozidla s vysokými emisemi bez ohledu na členský stát jejich registrace, měly by členský stát, který vozidlo identifikoval, a členský stát registrace spolupracovat s cílem zajistit odpovídající následná opatření na základě harmonizovaných hodnot pro vozidla s vysokými emisemi.

- (28b) Ověřování při silniční kontrole nebo ve stanici technické kontroly by se mělo řídit metodami kontroly stanovenými v položkách 8.1 a 8.2 přílohy II směrnice 2014/47/EU a přílohy I směrnice 2014/45/EU. To například znamená, že pokud existuje podezření, že automobil nebo lehké užitkové vozidlo kategorie N1 vybavené naftovým motorem třídy Euro 5b či novějším nebo těžké užitkové vozidlo či autokar třídy Euro VI emitují v době jejich schvalování jemné částice v míře přesahující zákonnou mezní hodnotu, měly by být jejich emise ověřeny pomocí měření počtu částic v souladu s položkou 8.2.3.1 příslušné přílohy. U vozidel s dieslovým motorem bez filtru částic se emise ověří pomocí měření opacity. Ověřování emisí NO_x u vozidel s naftovým motorem se řídí novou metodou měření v souladu s bodem 8.2.3.3 příslušné přílohy. Členské státy by měly stanovit metodu ověřování emisí z výfuku pro vozidla kategorie L. Emise hluku by měly být ověřovány pomocí zvukoměru.
- (29) [...]
- (30) Směrnice 2014/47/EU stanoví minimální podíl těžkých užitkových vozidel, který má být v Unii každoročně podroben silniční technické kontrole, ale nestanovuje žádný cíl na úrovni členských států, takže je obtížné zajistit, aby byl tento minimální podíl dodržován. Aby se zajistilo, že silniční kontroly užitkových vozidel přispějí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení znečištění ovzduší v celé Unii, měl by každý členský stát každoročně provést celkový počet prvotních silničních technických kontrol, který odpovídá alespoň 5 % celkového počtu těžkých užitkových vozidel. Kromě toho by členské státy měly provádět prvotní silniční technické kontroly lehkých užitkových vozidel kategorie N1, jejichž počet odpovídá alespoň 10 % celkového počtu prvotních silničních technických kontrol těžkých užitkových vozidel.
- (31) V zájmu podpory digitální transformace a snižování nákladů v odvětví dopravy by členské státy měly požadovat, aby jejich příslušné orgány přijímaly elektronické doklady o silničních kontrolách.

- (32) Pro bezpečnost silničního provozu má klíčový význam zabezpečení nákladu. Vizuální posouzení zabezpečení nákladu by mělo být ve všech členských státech povinnou součástí prvotních silničních kontrol. Na základě výsledku prvotní silniční kontroly může být následně provedena podrobnější kontrola zabezpečení nákladu.
- (33) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby stanovila: a) soubor technických informací a údajů nezbytných pro provádění technických prohlídek, které musí být zpřístupněny příslušným orgánům, b) prvky interoperability a bezpečnostní opatření týkající se QR kódů zaváděných na osvědčeních o technické prohlídce, c) nezbytné prvky a požadavky týkající se formátu a obsahu vyměňovaných informací a údajů, d) formát, v němž mají být sdělovány údaje o pravidelných prohlídkách a silničních kontrolách, e) požadavky na stabilizaci vozidel a upřesnila, které normy EURO by měly být zahrnuty pro účely měření oxidů dusíku (NO_x) u vznětových motorů na stanicích technické kontroly, f) upřesnila metody a mezní hodnoty pro měření počtu částic (PN) a pro měření oxidů dusíku (NO_x) u zážehových motorů a g) stanovila společné mezní hodnoty pro emise výfukových plynů či hluku nebo pro obojí, které by se měly používat k tomu, aby byla pomocí měření dálkově ovládaným zařízením identifikována vozidla s vysokými emisemi, pokud by tato identifikace měla vést k přijetí přeshraničních následných opatření. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹¹.
- (34) [...]

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Cílů této směrnice, totiž zvýšení bezpečnosti silničního provozu, usnadnění volného pohybu osob a snížení emisí znečišťujících látek, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni jednotlivých členských států, neboť vnitrostátní předpisy upravující tyto kontroly vozidel by vedly k rozdílným požadavkům. Těchto cílů lze proto lépe dosáhnout na úrovni Unie stanovením minimálních společných požadavků a harmonizovaných pravidel týkajících se pravidelných technických prohlídek a silničních technických kontrol vozidel provozovaných v Unii. Unie proto může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (36) Členské státy by při provádění směrnice 2014/45/EU měly Komisi pravidelně oznamovat klíčové údaje o celkovém počtu zkontrolovaných vozidel v jednotlivých kategoriích, kontrolovaných oblastech a nevyhovujících položkách. U silničních kontrol se vyžaduje méně časté oznamování údajů.
- (37) Aby se minimalizovala administrativní zátěž a zároveň zajistila užitečnost vykazovaných informací, měly by členské státy podávat zprávy o provádění směrnic 2014/45/EU a 2014/47/EU každé tři roky.
- (38) Systém technických prohlídek má přímý dopad na bezpečnost silničního provozu, hluk a emise, a měl by být proto pravidelně přezkoumáván. Na základě informací od orgánů členských států by Komise měla Evropskému parlamentu a Radě předložit zprávu o účinnosti ustanovení směrnice 2014/45/EU, včetně ustanovení o rozsahu, frekvenci technických prohlídek a uznávání dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti, a směrnice 2014/47/EU. Zvláštní důraz by měl být kladen na zkušenosti získané při měření dálkově ovládaným zařízením za účelem jeho případného obecného začlenění do systému technických prohlídek.

- (39) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1725 a vydal stanovisko dne [DD/MM/RRRR].
- (40) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech¹² zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.
- (41) Směrnice 2014/45/EU a 2014/47/EU by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

¹² Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

Článek 1

Změny směrnice 2014/45/EU

Směrnice 2014/45/EU se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 1 se šestá odrážka nahrazuje tímto:

„– dvoukolová nebo tříkolová vozidla – kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW;

– kolové traktory kategorií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, které se používají především na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční nákladní dopravy.“;

b) v odstavci 2 se sedmá odrážka nahrazuje tímto: „

– kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW, pokud členské státy zavedly účinná alternativní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro dvou- nebo tříkolová vozidla a zohlednily přitom zejména relevantní statistiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu za posledních pět let. Členské státy tyto výjimky oznámí Komisi.“

2) Článek 3 se mění takto:

a) bod 1) se nahrazuje tímto:

„1) „vozidlem“ jakékoli motorové vozidlo nebo jeho přípojně vozidlo, které není kolejovým vozidlem, s výjimkou trolejbusů, tj. vozidel připojených k elektrickému vodiči;“

b) vkládá se nový bod 6a), který zní:

„6a) „připojeným vozidlem“ jakékoli vozidlo vyrobené s bezdrátovým připojením, které je schopno přenášet údaje z počítadla ujetých kilometrů;“

c) bod 10) se nahrazuje tímto:

„10) „schválením“ postup, kterým členský stát osvědčuje, že vozidlo splňuje příslušná správní ustanovení a technické požadavky uvedené v nařízeních (EU) č. 167/2013, (EU) č. 168/2013 a (EU) 2018/858;“

d) bod 12) se nahrazuje tímto:

„12) „osvědčením o technické způsobilosti“ protokol o technické prohlídce v digitální podobě nebo jeho tištěná verze, který lze ověřit v souladu s čl. 8 odst. 2 a který vydává příslušný orgán nebo stanice technické kontroly;“

e) vkládá se nový bod 12a), který zní:

„12a) „dočasným osvědčením EU o technické způsobilosti“ osvědčení o technické způsobilosti vydané příslušným orgánem nebo stanicí technické kontroly zřízenými v jiném členském státě, než je členský stát registrace, v souladu s článkem 8;“.

3) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Povinnosti

1. Každý členský stát zajistí, aby byla vozidla registrovaná na jeho území podrobována pravidelným prohlídkám v souladu s touto směrnicí.
2. Aniž je dotčen odstavec 4, technické prohlídky provádí členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, nebo veřejný orgán, kterému dotyčný členský stát tento úkol svěřil, nebo subjekty či zařízení určené tímto členským státem a pod jeho dozorem, včetně k tomu oprávněných veřejných či soukromých subjektů.

3. Členské státy mohou uznat i jiné osvědčení o technické způsobilosti vydané jiným členským státem, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno. V takových případech se toto osvědčení o technické způsobilosti považuje za rovnocenné osvědčení o technické způsobilosti vydanému členským státem, ve kterém je vozidlo registrováno. Členské státy, které se rozhodnou uznat osvědčení o technické způsobilosti vydané jiným členským státem, o tom informují Komisi a ostatní členské státy.
4. V případě vozidel kategorie M₁ a N₁ mohou být technické prohlídky v souladu s článkem 8 prováděny i v jiném členském státě, než je členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno. Členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, uzná platnost dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti vydaného v daném jiném členském státě.
5. Výrobci vozidel bezplatně a bez zbytečného odkladu zpřístupní technické informace ve formátu stanoveném prováděcími akty uvedenými v odstavci 6 relevantním příslušným orgánům, a to nediskriminačním způsobem a ve strojově čitelném formátu. Tyto příslušné orgány se mohou rozhodnout, že pověří centralizované datové subjekty organizací toku údajů od výrobců a správou přístupu k technickým informacím. Příslušné orgány nebo určené centralizované datové subjekty zpřístupní tyto technické informace stanicím technické kontroly.
6. Komise přijme prováděcí akty, kterými upřesní soubor technických informací, jež se mají používat pro provádění technických prohlídek kontrolovaných položek, o používání doporučených metod kontroly a s cílem stanovit podrobná pravidla týkající se formátu údajů a postupy pro posouzení relevantních technických informací, přičemž je třeba zajistit, aby informace umožňovaly jednoznačnou identifikaci vozidla a výsledného seznamu továrních variant. Tyto technické informace mohou zahrnovat zejména pokyny a údaje týkající se používání elektronického rozhraní vozidla, diagnostické chybové kódy, identifikaci integrity a správných verzí softwaru, jakož i popis a znázornění výstražné signalizace nebo kontrolek.

Tyto prováděcí akty zohlední podmínky a opatření pro přístup k informacím palubních diagnostických systémů stanovené v souladu s dodatkem 4 k příloze X nařízení (EU) 2018/858; poskytování technických informací určených Komisí v souladu s pododstavcem 1 je však bezplatné.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.

7. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních právních předpisech byly stanoveny povinnosti týkající se udržování vozidla ve stavu bezpečném a způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.“

- 4) Vkládá se nový článek 4a, který zní:

„Článek 4a

Zaznamenávání údajů z počítadel ujetých kilometrů

1. Každý členský stát zajistí, aby údaje z počítadel ujetých kilometrů byly zaznamenávány do vnitrostátní databáze nebo vnitrostátního registru vozidel, které byly získány v souvislosti s pravidelnými technickými prohlídkami vozidel kategorie M₁ a N₁ a při provádění oprav nebo údržby na takovém vozidle opravami, jimž výrobci vozidel udělili oprávnění. Členské státy rovněž vyžadují, aby výrobci vozidel nebo jejich zástupci předávali údaje z počítadel ujetých kilometrů u jimi vyrobených připojených vozidel, a to každé tři měsíce počínaje datem první registrace vozidla. Tyto údaje z počítadel ujetých kilometrů se zaznamenají do uvedené vnitrostátní databáze nebo vnitrostátního registru vozidel.
2. Členské státy mohou rovněž požadovat, aby do databáze nebo vnitrostátního registru vozidel uvedených v odstavci 1 zaznamenávali údaje z počítadel ujetých kilometrů i jiní poskytovatelé služeb, například ti, kteří na takovém vozidle provádějí opravy nebo údržbu.

3. Členské státy zpřístupní historické záznamy z počítadel ujetých kilometrů u vozidel, která jsou u nich registrována, kontrolorům, držitelům osvědčení o registraci a příslušným orgánům členských států odpovědným za technické prohlídky, novou registraci vozidel, schvalování vozidel a za registr nebo databázi uvedené v odstavci 1. Členské státy se mohou rozhodnout, že posouzení historických záznamů z počítadel ujetých kilometrů zpřístupní pouze kontrolorům.
4. Členské státy přijmou vhodná opatření k zajištění toho, aby si byli potenciální kupující ojetých vozidel vědomi, že držitel osvědčení o registraci má přístup k historickým záznamům z počítadla ujetých kilometrů u daného vozidla podle odstavce 3.
5. Členské státy rovněž zpřístupní údaje z počítadel ujetých kilometrů uložené ve vnitrostátních databázích nebo vnitrostátních registrech vozidel uvedených v odstavci 1 vnitrostátním statistickým úřadům a Komisi (Eurostatu) v souladu s články 17a a 17b nařízení (ES) č. 223/2009*.
6. V případě neoprávněného zásahu do počítadla ujetých kilometrů nebo manipulace s ním za účelem snížení záznamu o vzdálenosti ujeté vozidlem nebo zkreslení takového záznamu, jsou takový neoprávněný zásah nebo manipulace postižitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 223/2009 ze dne 11. března 2009 o evropské statistice a zrušení nařízení (ES, Euratom) č. 1101/2008 o předávání údajů, na které se vztahuje statistická důvěrnost, Statistickému úřadu Evropských společenství, nařízení Rady (ES) č. 322/97 o statistice Společenství a rozhodnutí Rady 89/382/EHS, Euratom, kterým se zřizuje Výbor pro statistické programy Evropských společenství (Úř. věst. L 87, 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Lhůty a frekvence technických prohlídek

1. Vozidla musí být podrobena technické prohlídce alespoň v níže uvedených intervalech, aniž je tím dotčeno období pružnosti uplatňované v členských státech podle odstavce 4:
 - a) vozidla kategorie M1 a N1: čtyři roky ode dne první registrace vozidla a následně každé dva roky;
 - b) vozidla kategorie M₁ používaná jako vozidla taxislužby nebo záchranné služby, vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄: jeden rok ode dne první registrace vozidla a následně jednou ročně;
 - c) kolové traktory kategorií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, které se používají především na veřejných pozemních komunikacích pro účely komerční silniční nákladní dopravy: čtyři roky ode dne první registrace vozidla a následně každé dva roky.

Pro účely prvního pododstavce písm. a) naplánují členské státy v případě technických prohlídek uvedených v čl. 4 odst. 4 příští technickou prohlídku tak, aby byla dodržena doba platnosti dočasného osvědčení o technické způsobilosti.

2. Členské státy zavedou vhodné intervaly, v nichž budou kategorie vozidel L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW podrobena technické prohlídce.
3. Bez ohledu na datum poslední technické prohlídky vozidla musí být vozidla podrobena technické prohlídce, pokud byly významně změněny nebo upraveny bezpečnostní a environmentální systémy a konstrukční části vozidla.

4. Členský stát nebo příslušné orgány mohou stanovit přiměřené období, během něhož má být technická prohlídka provedena, aniž by byly překročeny intervaly stanovené v odstavci 1.“

6) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zajistí pro kategorie vozidel spadající do oblasti působnosti této směrnice, s výjimkou kategorií L3e, L4e, L5e a L7e, aby se technické prohlídky vztahovaly alespoň na oblasti uvedené v příloze I bodě 2.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. U každé oblasti uvedené v odstavci 1 provedou příslušné orgány členského státu nebo stanice technické kontroly technickou prohlídku zahrnující alespoň položky uvedené v bodě 3 přílohy I za použití doporučené či rovnocenné metody, která byla schválena příslušným orgánem a která je použitelná při kontrole uvedených položek podle bodu 3 přílohy I. Prohlídka může rovněž zahrnovat ověření, zda příslušné části a konstrukční části vozidla odpovídají požadovaným vlastnostem z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí platným v době schválení nebo případně v době provedení dodatečného vybavení.

Prohlídky se provádějí za použití v současné době dostupných metod a vybavení a bez využití nástrojů pro demontáž či odstranění jakékoli části vozidla.

Do [VLOŽTE: [24 měsíců od vstupu této pozměňujícího směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými upřesní:

a) metody pro stabilizaci vozidla pro účely měření emisí oxidů dusíku (NO_x) ze vznětových motorů a určí emisní třídy EURO související s těmito metodami,

b) metody a mezní hodnoty pro účely měření počtu emitovaných částic (PN) ze zážehových motorů,

jak je uvedeno v položce 8.2 bodu 3 přílohy I. Zkušební postupy musí být ve stanicích technické kontroly funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Komise může přijmout prováděcí akty, kterými upřesní metody a mezní hodnoty a určí emisní třídy EURO související s těmito metodami pro účely měření NO_x ze zážehových motorů podle položky 8.2 bodu 3 přílohy I. Zkušební postupy musí být ve stanicích technické kontroly funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pro vozidla kategorie L3e, L4e, L5e a L7e s objemem motoru větším než 125 cm³ nebo s maximálním trvalým jmenovitým nebo netto výkonem vyšším než 11 kW určí členské státy oblasti a položky podléhající kontrole a vhodné metody technických prohlídek.“;

d) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„4. Pro účely vydání dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti vozidla podle čl. 4 odst. 4 platí, že pokud je vozidlo vyrobeno za účelem jízdy na druhé straně vozovky, nepodléhá v členském státě, který prohlídku provádí, technickým prohlídkám na základě položek uvedených v příloze I, u nichž dané vozidlo nemusí tak, jak je vyrobeno, splňovat příslušné požadavky.“

7) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Osvědčení o technické způsobilosti vozidla a dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti

1. Členské státy zajistí, že stanice technické kontroly nebo případně příslušné orgány, které provedly technickou prohlídku vozidla, vydají osvědčení o technické způsobilosti nebo v případě uvedeném v čl. 4 odst. 4 dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti daného vozidla, v nichž jsou uvedeny alespoň standardizované prvky odpovídajících harmonizovaných kódů Unie, jak je stanoveno v příloze II.

S účinkem od [vstup v platnost + 4 roky + 1 den] členské státy zajistí, aby byla osvědčení o technické způsobilosti a dočasná osvědčení EU o technické způsobilosti vydávána jako elektronická potvrzení atributů pro evropské peněženky digitální identity v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014**.

Členské státy zajistí, aby osvědčení o technické způsobilosti a dočasná osvědčení EU o technické způsobilosti obsahovala informace nezbytné pro ověření a potvrzení platnosti uvedených osvědčení.

Členské státy informují Komisi o důvěryhodných vydavatelích osvědčení o technické způsobilosti a dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti, přičemž tyto informace průběžně aktualizují. Komise zveřejní seznam těchto vydavatelů prostřednictvím zabezpečeného kanálu, přičemž tento seznam musí být opatřen elektronickým podpisem nebo elektronickou pečetí a musí být v podobě vhodné pro automatizované zpracování.

- 1a. Dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti je platné po dobu šesti měsíců. Příslušný orgán bez zbytečného odkladu a nejpozději do pěti kalendářních dnů sdělí výsledek prohlídky členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno.

Pokud členský stát registrace neuznává osvědčení o technické způsobilosti vydaná dotčeným členským státem v souladu s čl. 4 odst. 3, následná technická prohlídka se provede v členském státě, ve kterém je vozidlo registrováno; dočasné osvědčení EU o technické způsobilosti obsahuje informace v tomto směru.

2. Členské státy vyžadují, aby stanice technické kontroly nebo případně příslušné orgány poskytly osobě, která přistavuje vozidlo k prohlídce, na požádání tištěnou verzi osvědčení o technické způsobilosti nebo dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti. Tyto tištěné verze musí být uživatelsky vstřícné a musí obsahovat interoperabilní QR kód, který umožňuje ověření jejich pravosti, platnosti a integrity. Do jednoho roku po přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 8 musí QR kód splňovat technické specifikace stanovené v těchto prováděcích aktech. Informace obsažené v osvědčení musí být rovněž uvedeny ve formátu čitelném pro člověka a musí být poskytnuty alespoň v úředním jazyce nebo úředních jazycích vydávajícího členského státu.

3. Bez ohledu na článek 5 v případě nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě uzná každý členský stát osvědčení o technické způsobilosti vydané uvedeným jiným členským státem, ať již v elektronické nebo papírové podobě, jako by toto osvědčení o technické způsobilosti vydal sám, za předpokladu, že je toto osvědčení o technické způsobilosti dosud platné, pokud jde o intervaly stanovené pro pravidelné technické prohlídky členským státem, v němž se nová registrace provádí.
- 3a. Členské státy sdělí Komisi a ostatním členským státům bez zbytečného odkladu každý nový vzor osvědčení o technické způsobilosti nebo dočasného osvědčení EU o technické způsobilosti a popis souboru údajů vydávaných k osvědčením o technické způsobilosti jako elektronické atesty atributů. Komise tyto vzory a popisy souborů údajů zveřejní.
4. Kromě ustanovení odstavce 3 členské státy uznají platnost osvědčení o technické způsobilosti v digitální nebo papírové podobě, pokud dojde ke změně vlastníka vozidla s platným dokladem o pravidelné technické prohlídce.
5. Stanice technické kontroly sdělí příslušnému orgánu dotčeného členského státu elektronickou cestou informace obsažené v jimi vydaných osvědčeních o technické způsobilosti nebo dočasných osvědčeních EU o technické způsobilosti. Tyto informace se sdělují bez zbytečného odkladu po vydání každého osvědčení o technické způsobilosti nebo osvědčení EU o dočasné technické způsobilosti. Členské státy stanoví období, během něhož příslušný orgán tyto informace uchová. Toto období není kratší než 36 měsíců, aniž je dotčen vnitrostátní daňový systém členských států.
6. Členské státy mohou rozhodnout, že kontrolorům mají být zpřístupněny informace zahrnuté v předchozím osvědčení o technické způsobilosti nebo dočasném osvědčení EU o technické způsobilosti.
7. Členské státy zajistí, aby byly výsledky technické prohlídky co nejdříve oznámeny nebo zpřístupněny v elektronické formě orgánu, který provedl registraci vozidla. Toto oznámení musí obsahovat informace uvedené v osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

8. Do [datum vstupu v platnost + 2 roky] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví technické specifikace a pravidla týkající se:
- a) zabezpečeného vydávání a ověřování osvědčení uvedených v odstavcích 1 a 2;
 - b) zajištění ochrany a bezpečnosti osobních údajů;
 - c) stanovení společné struktury údajů v osvědčeních o technické způsobilosti vozidla a dočasných osvědčeních EU o technické způsobilosti;
 - d) vydávání a ověřování platného, zabezpečeného a interoperabilního QR kódu;
 - e) oznamování důvěryhodných vydavatelů osvědčení o technické způsobilosti a dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).“

8) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Následná opatření v případě nedostatků

1. V případě pouze menších nedostatků se prohlídka považuje za úspěšnou, nedostatky se odstraní a vozidlo není podrobeno nové technické prohlídce.
2. V případě závažnějších nedostatků se prohlídka považuje za neúspěšnou. Členský stát nebo příslušný orgán rozhodne o době, po kterou může být takové vozidlo používáno, než bude podrobeno další technické prohlídce, která se uskuteční nejpozději dva měsíce po prvotní prohlídce. Výsledek prohlídky a lhůta do následné prohlídky se oznámí členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno, a zaznamená se do registru vozidel v souladu s čl. 3a odst. 1 směrnice Rady 1999/37/ES***. Tato následná prohlídka se může uskutečnit v členském státě, ve kterém vozidlo neprošlo prvotní prohlídkou, nebo v členském státě, ve kterém je vozidlo registrováno.
3. V případě nebezpečných nedostatků se prohlídka považuje za neúspěšnou. Členský stát nebo příslušný orgán může rozhodnout, že se dotyčné vozidlo nesmí používat na veřejných pozemních komunikacích a že platnost oprávnění k jeho provozu na pozemních komunikacích je na určitou dobu pozastavena bez potřeby nového postupu registrace. Tato žádost o pozastavení se oznámí členskému státu, ve kterém je vozidlo registrováno, a pozastavení se zaznamená do registru vozidel v souladu s čl. 3a odst. 1 směrnice 1999/37/ES. Po odstranění nedostatků příslušný orgán členského státu, v němž je vozidlo registrováno, neprodleně vydá nové osvědčení o technické způsobilosti vozidla dokládající, že vozidlo je ve stavu způsobilém k provozu na pozemních komunikacích.

4. Neoprávněné zásahy u systémů k omezení emisí, vysokonapěťového systému, včetně systému řízení baterie, tlumiče výfuku nebo bezpečnostních systémů vozidla nebo manipulace s nimi, které mohou způsobit závažné nebo nebezpečné nedostatky, jsou postížitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi.

*** Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57), ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.”

- 8a) V čl. 10 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Stanice technické kontroly nebo případně příslušný orgán členského státu, které provedly technickou prohlídku vozidla registrovaného na jeho území, nebo technickou prohlídku v souladu s čl. 4 odst. 4, vystaví doklad, jako je záznam v registračním dokladu vozidla, nálepka, osvědčení, ověření elektronickými prostředky nebo jiná snadno dostupná informace, a to pro každé vozidlo, které prohlídkou úspěšně prošlo. Na tomto dokladu se uvede datum, do kterého má být provedena příští technická prohlídka.“

9) Článek 16 se nahrazuje tímto:

„Článek 16

Výměna údajů mezi orgány členských států

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace a údaje zejména s cílem ověřit v případě nutnosti právní a technický stav vozidla během technické prohlídky, a to v členském státě, ve kterém je dané vozidlo registrováno.
 - a. Členské státy poskytnou příslušným orgánům a stanicím technické kontroly pověřeným jinými členskými státy přístup k údajům o registraci vozidel, údajům o obsahu prohlášení o shodě, jsou-li k dispozici, k výsledku posledního osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo v případě uvedeném v čl. 4 odst. 4 k dočasnému osvědčení EU o technické způsobilosti vydanému během posledních tří let, protokolům o silničních technických kontrolách nejméně za poslední tři roky a historickým záznamům z počítačového ujetých kilometrů u vozidla uložené ve vnitrostátních databázích, které zahrnují alespoň poslední tři roky.
 - b. Členské státy propojí své elektronické systémy údajů obsažených v osvědčeních o technické způsobilosti, dočasných osvědčeních EU o technické způsobilosti a v historických záznamech z počítačového ujetých kilometrů, prostřednictvím elektronického systému MOVE-HUB vyvinutého Komisí, a to tak, aby příslušné orgány a oprávněné stanice technické kontroly kteréhokoli členského státu mohly v reálném čase nahlížet do příslušné databáze nebo vnitrostátního registru vozidel kteréhokoli jiného členského státu.
 - c. Povinnost stanovená v písmenu b) se považuje za splněnou, pokud členské státy používají k výměně údajů a připojení k elektronickému systému MOVE-HUB své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně Evropského informačního systému vozidel a řídičských oprávnění (EUCARIS).

2. Do [VLOŽTE DATUM: 2 roky po vstupu této směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření pro provádění funkcí elektronického systému MOVE-HUB a upřesní minimální požadavky týkající se formátu a obsahu informací a údajů, které si mají členské státy vyměňovat o vozidlech podléhajících technické prohlídce. Tyto prováděcí akty zajistí ochranu osobních údajů a přijímají se přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.

3. Propojení elektronických systémů podle odstavce 1 se uvede do provozu do dvou let po přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 2.“

10) Článek 17 se mění takto:

a) první odrážka se nahrazuje tímto:

„– aktualizace pouze označení kategorie vozidla uvedených v čl. 2 odst. 1, v čl. 5 odst. 1 a 2 a v čl. 6 odst. 1 a 2 v případě změn kategorií vozidla vyplývajících ze změn v právních předpisech týkajících se schválení typu, uvedených v čl. 2 odst. 1, aniž jsou dotčeny rozsah a frekvence prohlídek,“;

b) třetí odrážka se nahrazuje tímto:

„– přizpůsobení bodu 3 přílohy I v návaznosti na pozitivní posouzení uskutečněných nákladů a přínosů, co se týče seznamu kontrolovaných položek, metod, důvodů pro nevyhovění a posouzení nedostatků.“

11) Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Podávání zpráv

Do 31. března 2032 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, zejména pokud jde o účinnost ustanovení týkajících se její oblasti působnosti, zejména ve vztahu k vozidlům kategorie L, frekvenci technických prohlídek, vzájemné uznávání osvědčení o technické způsobilosti v případě nové registrace vozidla již registrovaného v jiném členském státě a uznávání dočasných osvědčení EU o technické způsobilosti. Zpráva musí rovněž obsahovat analýzu toho, zda je nutné aktualizovat přílohy, a to zejména s ohledem na technický pokrok a praxi.“

12) Vkládá se nový článek 20a, který zní:

„Článek 20a

Sdělování informací Komisi

1. Do 31. března 2030 a poté každý třetí rok do 31. března sdělí členské státy Komisi prostřednictvím online platformy pro podávání zpráv uvedené v článku 28 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999**** (dále jen „e-platforma“) shromážděné údaje za každý z předchozích tří kalendářních let, které se týkají vozidel kontrolovaných na jejich území. Tyto údaje zahrnují následující informace (za kalendářní rok):
 - a) celkový počet zkontrolovaných vozidel,
 - b) počet zkontrolovaných vozidel v jednotlivých kategoriích,
 - c) kontrolované oblasti a nevyhovující položky v souladu s bodem 3 přílohy I této směrnice.

2. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví formát, který mají členské státy používat pro sdělování údajů uvedených v odstavci 1 prostřednictvím e-platformy. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.
3. Komise podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o údajích shromážděných podle odstavce 1.

**** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 13) Článek 22 se nahrazuje tímto:

„Článek 22

Prodloužení platnosti osvědčení o technické způsobilosti v případě krize

1. Pro účely tohoto článku se použijí tyto definice:
 - a) „krizovou situací“ se rozumí výjimečná, neočekávaná a náhlá přírodní nebo člověkem způsobená událost mimořádné povahy a rozsahu, která se děje v Unii nebo mimo ni, má významný přímý nebo nepřímý dopad na oblast silniční dopravy a která rovněž brání vlastníkům nebo držitelům vozidel registrovaných v členských státech nebo příslušným vnitrostátním orgánům v provádění technických prohlídek nebo jim to významným způsobem ztěžuje.
 - b) „krizovým obdobím“ se rozumí období, během něhož je členský stát Komisi oprávněn přijmout postupem podle odstavce 2 opatření uvedená v tomto článku.

2. V případě krizové situace, která se týká celého území členského státu nebo jeho části, se může tento členský stát prostřednictvím řádně odůvodněné žádosti obrátit na Komisi za účelem přijetí rozhodnutí, kterým se tomuto členskému státu povoluje přijmout opatření uvedená v tomto článku pro celé své území nebo jeho část. Tato opatření mohou být uplatňována po dobu nejvýše šesti měsíců. Komise může na žádost členského státu povolit prodloužení opatření vždy o dalších šest měsíců, dokud trvá krizová situace.
 3. Komise může rozhodnout, že krizové období začalo ještě předtím, než dotyčný členský stát předmětnou věc oznámil podle odstavce 2.
 4. Pokud Komise obdrží řádně odůvodněné žádosti dvou nebo více členských států týkající se jedné krizové situace, která se vztahuje na celé jejich území nebo jeho část, může přijmout jediné rozhodnutí vztahující se na všechny tyto členské státy.
 5. Bez ohledu na čl. 5 odst. 1, čl. 10 odst. 1 a bod 8 přílohy II mohou příslušné orgány členských států prodloužit dobu platnosti osvědčení o technické způsobilosti všech nebo některých kategorií vozidel, jejichž platnost skončila nebo by jinak měla skončit během krizového období, a to na dobu nejvýše šesti měsíců. Toto období může být prodlužováno vždy o dalších šest měsíců, pokud krize trvá a Komise to schválí.
 6. Opatření přijatá členskými státy na základě tohoto článku se neprodleně oznámí Komisi, která informuje ostatní členské státy a zveřejní oznámení v Úředním věstníku Evropské unie.“
- 14) Příloha I, příloha III a příloha IV se mění v souladu s přílohou I této směrnice.

Článek 2

Změny směrnice 2014/47/EU

Směrnice 2014/47/EU se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví minimální požadavky na systém silničních technických kontrol užitkových vozidel a na postupné využívání měření dálkově ovládaným zařízením vozidel provozovaných na území členských států.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 1 se vkládá písmeno aa), které zní:

„aa) motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů, jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny – kategorie vozidel N1;“

b) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Členské státy, které v souladu se směrnicí 2014/45/EU provádějí každoroční pravidelné technické prohlídky vozidel kategorie N1 registrovaných na jejich území počínaje dvěma roky po první registraci vozidla, mohou tuto kategorii vozidel vyloučit z oblasti působnosti této směrnice.“;

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Touto směrnicí není dotčeno právo členských států provádět silniční technické kontroly u vozidel neuvedených v odstavci 1 a provádět kontroly jiných aspektů silniční dopravy a bezpečnosti nebo provádět kontroly na jiných místech než na veřejných pozemních komunikacích. Žádné ustanovení této směrnice nebrání tomu, aby členský stát z důvodu bezpečnosti silničního provozu omezil používání určitých typů vozidel na určitých částech své silniční sítě.“

3) Článek 3 se mění takto:

a) bod 13) se nahrazuje tímto:

„13) „osvědčením o technické způsobilosti“ protokol o technické prohlídce definovaný v čl. 3 bodu 12) směrnice 2014/45/EU;“

b) bod 18 se zrušuje;

c) doplňují se nové body 21) a 22), které znějí:

„21) „měřením dálkově ovládaným zařízením“ kontrola vozidel měřením emisí z výfuku na pozemních komunikacích, včetně oxidů dusíku a částic, nebo hladin hluku vozidel projíždějících v blízkosti stacionárního nebo mobilního silničního zařízení, nebo měřením v provozu za vozidlem v případě kontroly vozidel z hlediska emisí látek znečišťujících ovzduší;

22) „měřením v provozu za vozidlem“ měření emisí látek znečišťujících ovzduší na pozemních komunikacích u vozidel následovaných sledovacím vozidlem vybaveným vhodným zařízením pro odběr vzorků a měřicím přístrojem.“

6) V článku 5 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„1. Celkový počet prvotních silničních technických kontrol, které členské státy každý kalendářní rok provádějí v případě vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. a), b), c) a d), odpovídá nejméně 5 % celkového počtu těchto vozidel registrovaných na jejich území.

2. Celkový počet prvotních silničních technických kontrol, které členské státy každý kalendářní rok provádějí v případě vozidel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. aa), odpovídá nejméně 10 % celkového počtu prvotních silničních technických kontrol vozidel podle odstavce 1.“

7) V článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„K přiřazení určitého rizikového profilu určitému podniku mohou členské státy používat kritéria uvedená v příloze I. Tyto informace se použijí pro účely provádění důkladnějších a častějších kontrol podniků s vyšším stupněm rizika. Systém hodnocení rizika provozují příslušné orgány členských států.

Pokud jde o vozidla uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. a) až a c), členské státy zajistí, aby informace o počtu a závažnosti nedostatků podle přílohy II a případně podle přílohy III této směrnice, jež byly zjištěny u vozidel provozovaných jednotlivými podniky, byly zanášeny do systému hodnocení rizika zavedeného podle článku 9 směrnice 2006/22/ES.“

8) V článku 7 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Členské státy vyžadují, aby řidiči měli k dispozici osvědčení o technické způsobilosti odpovídající poslední pravidelné technické prohlídce a protokol o poslední podrobné silniční technické kontrole. Členské státy vyžadují, aby jejich orgány akceptovaly elektronické doklady o těchto technických prohlídkách a silničních kontrolách.“

9) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Výběr vozidel pro prvotní silniční technickou kontrolu

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

9a) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 9a

Měření dálkově ovládaným zařízením

1. Členské státy mohou používat technologii měření dálkově ovládaným zařízením ke kontrole motorových vozidel z hlediska emisí látek znečišťujících ovzduší a emisí hluku a mohou na základě měření dálkově ovládaným zařízením vybrat vozidla pro prvotní silniční technickou kontrolu. Měření dálkově ovládaným zařízením mohou členské státy používat rovněž k identifikaci vozidel s potenciálně vysokými emisemi, jejichž emise lze ověřit na stanici technické kontroly, jak je definována ve směrnici 2014/45/EU. Členské státy používající měření dálkově ovládaným zařízením o tom uvědomí Komisi.
2. Komise může na základě informací poskytnutých členskými státy používajícími měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s čl. 20 odst. 3 přijmout prováděcí akty, kterými stanoví soubor společných mezních hodnot měření dálkově ovládaným zařízením pro emise výfukových plynů nebo hluku, případně pro obojí, a související požadavky na přesnost, jako je opakované měření, které se použijí k identifikaci vozidel s vysokými emisemi vyžadujících následná opatření v jiném členském státě v souladu s čl. 18 odst. 3; mohou být stanoveny různé požadavky na pevná nebo mobilní zařízení pro dálkové měření nebo měření v provozu za vozidlem a mohou být stanoveny mezní hodnoty pro identifikaci vozidel, jejichž systémy pro omezení emisí jsou vadné, a vozidel, u nichž bylo s těmito systémy manipulováno.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.“

10) Článek 10 se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhý pododstavec mění takto:

aa) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) zkontroluje aktuální osvědčení o technické způsobilosti a protokol o silniční technické kontrole, jsou-li k dispozici, v souladu s čl. 7 odst. 1 a čl. 18a odst. 1;“

bb) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) provede vizuální kontrolu technického stavu vozidla. Tato vizuální kontrola může být doplněna použitím zvláštního vybavení;“

cc) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) provede vizuální kontrolu zabezpečení nákladu vozidla;“

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Podle výsledku prvotní kontroly kontrolor rozhodne, zda by vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo měly být podrobeny podrobnější silniční kontrole a kontrole zabezpečení nákladu v souladu s článkem 13.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

Do [VLOŽTE: 24 měsíců po vstupu této pozměňující směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými upřesní metody a mezní hodnoty pro účely měření počtu částic (PN) ze zážehových motorů stanovené v položce 8.2 bodu 3 přílohy II. Zkušební postupy musí být v kontrolních zařízeních funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Komise může přijmout prováděcí akty, kterými upřesní metody a mezní hodnoty a určí emisní třídy EURO související s těmito metodami pro měření NO_x ze zážehových motorů podle položky 8.2 bodu 3 přílohy II. Zkušební postupy musí být v kontrolních zařízeních funkční do čtyř let od přijetí prováděcích aktů.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.“

11) Článek 13 se nahrazuje tímto:

„Článek 13

Kontrola zabezpečení nákladu

1. Během silničních kontrol vozidel je možné provést podrobnější kontrolu zabezpečení jejich nákladu v souladu s přílohou III, aby se zajistilo, že je náklad zabezpečen způsobem, jenž neznemožňuje bezpečné řízení ani nepředstavuje ohrožení života, zdraví, majetku či životního prostředí. Kontroly se provádějí za účelem ověření, že za všech druhů použití vozidla, včetně nouzových situací či rozjezdů do kopce:
 - a) náklad může změnit svou polohu vzhledem k ostatním částem nákladu, stěnám či plochám vozidla jen minimálně;
 - b) náklad nemůže opustit nákladní prostor nebo se dostat mimo ložnou plochu.
2. Aniž jsou dotčeny požadavky na dopravu určitých kategorií nákladu, například věci, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES*****, zabezpečení nákladu a kontrola zabezpečení nákladu se provádí v souladu se zásadami a případně normami stanovenými v oddíle I přílohy III této směrnice. Lze použít nejnovější verzi norem stanovených v bodě 5 uvedeného oddílu.

3. Následná opatření podle článku 14 se uplatní i v případě závažných nebo nebezpečných nedostatků týkajících se zabezpečení nákladu.
4. Členské státy zajistí, aby zaměstnanci zapojení do kontrol zabezpečení nákladu byli k tomuto účelu odpovídajícím způsobem vyškoleni.

***** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“

- 12) V článku 14 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. Neoprávněné zásahy u systémů k omezení emisí, vysokonapětového systému, včetně systému řízení baterie, tlumiče výfuku nebo bezpečnostních systémů vozidla, nebo manipulace s nimi, které způsobují závažné nebo nebezpečné nedostatky, jsou postižitelné účinnými, přiměřenými, odrazujícími a nediskriminačními sankcemi.“

- 13) V článku 16 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

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

14) Článek 18 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Jsou-li u vozidla, které není registrováno v členském státě, kde byla provedena kontrola, zjištěny závažné nebo nebezpečné nedostatky nebo nedostatky, které vedou k omezení nebo zákazu používání vozidla, oznámí kontaktní místo výsledky této kontroly kontaktnímu místu členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno. Toto oznámení obsahuje údaje uvedené v protokolu o silniční kontrole podle přílohy IV a je sděleno kontaktnímu místu členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno, prostřednictvím systému zasílání zpráv (systému zpráv o silničních technických kontrolách) uvedeného v článku 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2205*****.

Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla týkající se postupů pro ohlašování vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky kontaktnímu místu členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno, podle prvního pododstavce tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.

***** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2205 ze dne 29. listopadu 2017 o podrobných pravidlech pro postupy oznamování užitkových vozidel se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky zjištěnými při silničních technických kontrolách (Úř. věst. L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„3. V případech, kdy členský stát používající měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s článkem 9a identifikoval vozidlo registrované v jiném členském státě jako vozidlo s vysokými emisemi za použití prahových hodnot a úrovní přesnosti stanovených v prováděcím aktu uvedeném v čl. 9a odst. 2, oznámí daný členský stát prostřednictvím kontaktního místa uvedeného v článku 17 příslušnému orgánu členského státu registrace výsledky měření dálkově ovládaným zařízením a případně výsledky následné silniční technické kontroly. Pokud žádná silniční kontrola nenásledovala, může členský stát, který emise změřil, požádat příslušný orgán členského státu registrace, aby přijal následná opatření, jež členský stát registrace považuje za vhodná, jako je podrobení vozidla silniční kontrole nebo technické prohlídce zahrnující měření relevantních emisí.“

15) Vkládá se nový článek 18a, který zní:

„Článek 18a

Výměna údajů mezi orgány členských států

1. Členské státy si jsou při provádění této směrnice vzájemně nápomocny. Vyměňují si informace a údaje zejména s cílem ověřit v případě nutnosti právní a technický stav vozidla během silniční kontroly, a to v členském státě, ve kterém je dané vozidlo registrováno.
 - a) Členské státy příslušným orgánům jiných členských států a stanicím technické kontroly pověřeným jinými členskými státy poskytnou přístup k údajům o registraci vozidel, údajům o obsahu prohlášení o shodě, jsou-li k dispozici, k výsledku prohlídky v posledním osvědčení o technické způsobilosti vozidla, k případnému dočasnému osvědčení EU o technické způsobilosti vydanému během posledních tří let, protokolům o silničních technických kontrolách nejméně za poslední tři roky a historickým záznamům z počítadla ujetých kilometrů u vozidla uloženým ve vnitrostátních databázích.

- b) Členské státy propojí své elektronické systémy obsahující údaje uvedené v osvědčeních o technické způsobilosti a historické záznamy z počítadel ujetých kilometrů prostřednictvím elektronického systému MOVE-HUB vyvinutého Komisí, a to tak, aby příslušné orgány kteréhokoli členského státu mohly v reálném čase nahlížet do příslušné databáze nebo vnitrostátního registru vozidel kteréhokoli jiného členského státu.
- c) Povinnost stanovená v písmenu b) se považuje za splněnou, pokud členské státy používají k výměně údajů a připojení k elektronickému systému MOVE-HUB své vlastní aplikace nebo aplikace třetích stran, včetně Evropského informačního systému vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS).
2. Do [VLOŽTE DATUM: 2 roky po vstupu této směrnice v platnost] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření pro provádění funkcí elektronického systému MOVE-HUB a upřesní minimální požadavky týkající se formátu a obsahu informací a údajů, které si mají členské státy vyměňovat o vozidlech podléhajících silniční kontrole. Tyto prováděcí akty zajistí ochranu osobních údajů a přijímají se přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.
3. Propojení elektronických systémů podle odstavce 1 se uvede do provozu do dvou let po přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 2.“

- 16) Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Sdělování informací Komisi

1. Do 31. března 2030 a poté každé tři roky do 31. března sdělí členské státy Komisi prostřednictvím online platformy pro podávání zpráv uvedené v článku 28 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999***** (dále jen „e-platforma“) shromážděné údaje za každý z předchozích tří kalendářních let, které se týkají vozidel kontrolovaných na jejich území. Tyto údaje zahrnují následující informace za kalendářní rok:
 - a) celkový počet zkontrolovaných vozidel,
 - b) počet zkontrolovaných vozidel v jednotlivých kategoriích,
 - c) zemi registrace každého zkontrolovaného vozidla;
 - d) v případě podrobnějších kontrol kontrolované oblasti a nevyhovující položky v souladu s bodem 10 přílohy IV této směrnice.

Komise podá o shromážděných údajích zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

2. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla týkající se formátu pro sdělování údajů uvedených v odstavci 1 prostřednictvím e-platformy. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2. Do vstupu těchto pravidel v platnost používají členské státy standardní formulář pro podávání zpráv uvedený v příloze V.

3. Členské státy, které Komisi v souladu s čl. 9a odst. 1 oznámily, že budou využívat měření dálkově ovládaným zařízením, sdělí Komisi do jednoho roku od tohoto oznámení úroveň emisí výfukových plynů nebo případně hluku pro jednotlivé kategorie vozidel a rovněž požadavky na přesnost, jako je opakované měření, které stanovily pro identifikaci vozidel s vysokými emisemi, spolu se shrnutím relevantních výsledků měření. Členské státy Komisi sdělí veškeré změny těchto úrovní a požadavků.

***** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 17) V článku 21 se druhá a třetí odrážka nahrazují tímto:

„– aktualizace bodu 3 přílohy II s ohledem na metody v případě dostupnosti účinnějších a účelnějších metod kontroly bez rozšíření seznamu kontrolovaných položek,
– přizpůsobení bodu 3 přílohy II v návaznosti na pozitivní hodnocení uskutečněných nákladů a přínosů, s ohledem na seznam kontrolovaných položek, metody, důvody pro nevyhovění a posouzení nedostatků v případě změn povinných požadavků vztahujících se ke schvalování typu v právních předpisech Unie týkajících se bezpečnosti nebo životního prostředí;“.

18) Článek 24 se nahrazuje tímto:

„Článek 24

Podávání zpráv

Do 31. března 2032 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice a jejích účincích. Zpráva analyzuje zejména její účinek z hlediska zlepšení bezpečnosti silničního provozu a snížení emisí.“

18a) Vkládá se nový článek 24a, který zní:

„Článek 24a

Přezkum

Po obdržení zpráv týkajících se měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s čl. 20 odst. 3 od nejméně pěti členských států posoudí Komise účinnost měření dálkově ovládaným zařízením v souladu s článkem 9a.“

19) Přílohy II, III, IV, a V se mění v souladu s přílohou II této směrnice.

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [VLOŽIT DATUM: 3 let po vstupu této směrnice v platnost]. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

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

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

Článek 4

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

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne

PŘÍLOHA I

Přílohy I, III a IV směrnice 2014/45/EU se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) v bodě 1 se druhý odstavec nahrazuje tímto:

„Technická prohlídka musí zahrnovat alespoň položky v bodě 3 za předpokladu, že jsou systémy a konstrukční části namontovány ve vozidle. Prohlídka může rovněž zahrnovat ověření, zda příslušné části a konstrukční části daného vozidla odpovídají požadovaným vlastnostem z hlediska bezpečnosti a ochrany životního prostředí platným v době schválení nebo případně v době dodatečného vybavení.“;

b) v bodě 2 se doplňuje nový bod, který zní:

„10) ADAS a další systémy související s bezpečností.“;

c) bod 3 se mění takto:

i) nadpis a úvod se nahrazují tímto:

„3. OBSAH A METODY KONTROLY, DŮVODY PRO NEVYHOVĚNÍ
A POSOUZENÍ NEDOSTATKŮ VOZIDEL

Technická prohlídka musí zahrnovat alespoň položky uvedené v tabulce v tomto bodě a používat minimální normy a doporučené metody uvedené tamtéž.

Konstrukční části a systémy vozidla se kontrolují vizuálně nebo pomocí elektronického rozhraní, případně pomocí obou těchto metod, a to za použití následujících kontrolních kritérií:

- a) kontrola montáže zahrnuje vyhodnocení všech příslušných diagnostických chybových kódů zpřístupněných výrobcí vozidel v souladu s čl. 4 odst. 5 a 6 a přezkoumání, zda namontované systémy a konstrukční části vyhovují například následujícím požadavkům:
 - danému provedení, stanovenému připevnění/počtu (číslu), stanovenému obvodu, požadovanému označení;
 - platné verzi softwaru včetně funkce integrity;
- b) kontrola stavu zahrnuje přezkoumání, zda namontované systémy a konstrukční části například:
 - nejsou poškozené, zkorodované nebo zestárlé;
 - jsou řádně upevněné, zajištěné, smontované a vedené;
 - fungují volně a snadno;
 - nesignalizují poruchu prostřednictvím kontrolky vadné funkce (MIL) nebo případně prostřednictvím palubního monitorovacího systému (OBM);
 - jsou připraveny ke kontrole (připravenost systému OBD);
- c) kontrola funkčnosti zahrnuje kontrolu ovládání a/nebo aktivace, včetně pedálů, pák, spínačů nebo ovládacích zařízení, kterými se zahajuje určitá činnost, a elektronicky řízených systémů a konstrukčních částí, například ovladačů, aby se zajistilo, že fungují správně z hlediska načasování i funkce;
- d) kontrola činnosti a účinnosti je metrologická kontrola konstrukční části nebo systému z hlediska dodržení nebo dosažení stanovených mezních hodnot, která může zahrnovat i výpočet, jako např.:
 - zkouška brzd na statickém brzdovém stavu a výpočet účinnosti;
 - aktivace bezpečnostního systému a vyhodnocení hodnot čidel a/nebo měření činnosti pomocí externího zkušebního zařízení.

U každého systému a každé konstrukční části vozidla, které podléhají kontrole, se posouzení nedostatků provádí případ od případu podle kritérií stanovených v tabulce uvedené v tomto bodě.

Nedostatky neuvedené v této příloze se posuzují podle rizik pro bezpečnost silničního provozu nebo pro životní prostředí.“;,,

ia) v tabulce se doplňuje nový bod 0.3, který zní:

”

0.3 Vozidlo stahované z provozu (X) ²	Členské státy mohou ověřit vozidlo, které je stahováno z provozu, pokud zjistily nedostatky, na jejichž základě ke stažení dochází:	a) Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla nebo životního prostředí. b) Riziko bezprostředního ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.		X	X ⁴
--	---	---	--	---	----------------

;

ii) v tabulce se body 1.1.3 až 1.1.6 nahrazují tímto:

»

1.1.3	Vývěva nebo kompresor a zásobníky	Vizuální kontrola součástí za normálního pracovního tlaku. Zkontrolovat čas pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění a funkci výstražné signalizace, víceokruhového jisticího ventilu a odlehčovacího ventilu. Brzděním se rozumí sešlápnutí brzdového pedálu nebo stlačení brzdové páky, které umožní plný průtok vzduchu/kapaliny do brzdových soustav.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně čtyř brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí); nejméně dvou brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).	X	X
			b) Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění je podle požadavků příliš dlouhý ¹	X	
			c) Víceokruhový jisticí ventil nebo přetlakový jisticí ventil není funkční.	X	
			d) Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu. Únik vzduchu působící kritický pokles tlaku.	X	X
			e) Vnější poškození, které může ovlivnit funkci brzdového systému. Nedostatečný účinek nouzového brzdění.	X	X
1.1.4	Výstražná signalizace nízkého tlaku	Kontrola funkce	Nesprávná funkce nebo porucha výstražné signalizace.	X	
			Nízký tlak není možné zjistit.		X
1.1.5	Ručně ovládaný brzdíč	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Prasklý, poškozený nebo nadměrně opotřeбенý ovladač.		X
			b) Nespolehlivé ovládání brzdíče nebo nespolehlivý brzdíč.		X
			c) Volné spoje, vadné upevnění nebo únik ze systému.		X
			d) Nevyhovující funkce.		X

<p>1.1.6 Aktivátor parkovací brzdy, ovládací páka, západka parkovací brzdy, elektronicky ovládaná parkovací brzda včetně parkovací brzdy čtyř kol</p> <p>Popis elektronicky ovládané parkovací brzdy: funkce parkovací brzdy je spouštěna nebo přenášena elektronicky nebo elektromechanicky.</p> <p>Popis parkovací brzdy čtyř kol: systém dosáhne maximálního brzdového tlaku v brzdových válcích na všech čtyřech kolech.</p>	<p>Vizuální kontrola konstrukčních částí během používání brzdového systému doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožní technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Západka nearetuje správně.		X		
		b) Opotřeбенí čepu páky nebo západkového mechanismu. Nadměrné opotřeбенí.	X		X	
		c) Nadměrný zdvih páky svědčící o nesprávném seřizení.			X	
		d) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část			X	
		e) Poškozený systém nebo konstrukční část			X	
		f) Nesprávná verze nebo integrita softwaru			X	
		g) Poškozené elektrické vedení			X	
		h) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.			X	
		i) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu	X		X	X
		j) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné			X	
		k) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu	X		X	X ^{cc}

;

iii) v tabulce se bod 1.1.13 nahrazuje tímto:

”

1.1.13	Brzdová obložení a destičky	Vizuální kontrola	a) Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček (dosažena značka MIN). Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček. (značka MIN není viditelná).		X	X
			b) Obložení nebo destičky jsou znečištěné (olejem, mazivem apod.). Narušený brzdový účinek.		X	X
			c) Obložení nebo destičky chybí nebo jsou nesprávně namontované nebo jsou zjevně nesprávného typu.			X
			d) Elektrický svazek indikátoru opotřebení je odpojený nebo poškozený	X		“

;

iv) v tabulce se bod 1.1.18 nahrazuje tímto:

”

1.1.18	Páky brzdových klíčů a signalizace	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Mechanismus je poškozený, zadřený nebo má nenormální pohyb, nadměrné opotřebení nebo nesprávné seřízení.		X	
			b) Mechanismus je vadný.		X	
			c) Nesprávná montáž nebo výměna.		X	“

;

v) v tabulce se bod 1.1.19 nahrazuje tímto:

”

<p>1.1.19 Systém odlehčovací brzdy (je-li namontován nebo požadován)</p> <p>Popis: doplňkový brzdový systém, který dokáže po určitou dobu udržet brzdný účinek bez podstatnějšího zmenšení tohoto účinku, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 13 a nařízením (EU) 2019/2144.</p>	<p>Vizuální kontrola (pokud je to možné, s aktivovaným i neaktivovaným ovládním) doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část (například vadné spoje nebo montáž)		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru		X	
		d) Poškozené elektrické vedení		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu	X		X X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu	X		X X ^{cc}

;

vi) v tabulce se bod 1.1.23 nahrazuje těmito body 1.1.23 až 1.1.25:

»					
1.1.23 Nájezdová brzda	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Nefunguje správně, například zdvih oje přesahuje 2/3 celkového nájezdu.		X	
		b) Lanko rozpojovací brzdy je vadné nebo chybí.		X	
1.1.24 Stabilizace přívěsu (je-li jí vozidlo vybaveno) (X) ² Popis: selektivním brzděním přívěsu provozními brzdami se stabilizuje celá souprava vozidel.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu	X		X
1.1.25 Autobusová zastávková brzda (je-li namontována) (X) ² Popis: systém zajišťuje brzdový tlak při zastavení nezávisle na aktivaci brzdového pedálu. Autobusy se mohou rozjet až po zavření dveří.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X ²

vii) v tabulce se body 1.2.1 a 1.2.2 nahrazují tímto:

»

1.2.1 Výkon	<p>Zkouška na statickém brzdovém stavu, a pokud to není možné, jízdní zkouška s postupným zvyšováním brzdě síly do maxima.</p> <p>Pokud je to možné, musí být zajištěno, aby mechanické provozní brzdy byly kontrolovány bez rušivého vlivu rekuperačního brzdění nebo jiného průběžného brzdění.</p>	a) Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech.		X	
		Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech.			X
		b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru.		X	
		Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 50 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy v případě řízených náprav.			X
		c) Nedosáhne se odstupňování brzděného účinku (blokování).		X	
		d) Nadměrná prodleva brzděného účinku na některém kole.		X	
e) Nadměrné kolísání brzdě síly v průběhu každého úplného otočení kola. Nebo dochází v případě jízdních zkoušek na silnici k nadměrným vibracím na pedálu/páče provozní brzdy nebo na volantů.		X			

<p>1.2.2 Brzdny účinek</p>	<p>Zkouška na brzdovém stavu, a pokud to z technických důvodů není možné, jízdní zkouška s použitím decelerometru se záznamem pro zjištění poměrného brzdného účinku vztaženého k</p> <ul style="list-style-type: none"> a) maximální přípustné hmotnosti nebo b) součtu přípustných hmotností na nápravy nebo c) referenčním hodnotám. <p>Vozidla nebo přípojné vozidlo s maximální přípustnou hmotností převyšující 3,5 tuny se musí kontrolovat v souladu s normami stanovenými v ISO 21069 nebo na základě rovnocenných metod.</p> <p>U vozidel, která nejsou kontrolována v souladu s normami stanovenými v ISO 21069 nebo na základě rovnocenných metod, musí být v případě, že není dosaženo minimální hodnoty poměrného brzdného účinku, provedena alespoň smysluplná zkouška brzd.</p> <p>Smysluplná zkouška brzd se provádí, pokud je jejich brzdny účinek nižší než hodnoty brzdného účinku předepsané pro provozní, nouzové nebo parkovací brzdění v bodech 1.2.2 nebo 1.3.2 nebo 1.4.2, přičemž jsou ale splněny všechny následující podmínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> — brzdový systém je v dobrém stavu bez zjevných závad, — kola všech náprav se zablokují, protože během brzdové zkoušky došlo k vyčerpání přilnavosti mezi pneumatikou a povrchem brzdového stavu; pokud se kola na některých nápravách nezablokují, je třeba bezpečně usoudit, že při zatížení vozidla by bylo dosaženo hodnot brzdného účinku předepsaných v bodech 1.2.2 nebo 1.3.2 nebo 1.4.2, — míra stlačení brzd ze strany 	<p>Nedosažuje se alespoň následujících minimálních hodnot ⁽¹⁾:</p> <p>1. Vozidla registrovaná poprvé po 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kategorie M₁: 58 % — kategorie M₂ a M₃: 50 % — kategorie N₁: 50 % — kategorie N₂ a N₃: 50 % — Kategorie O₂, O₃ a O₄: <ul style="list-style-type: none"> — pro návěsy: 45 % ⁽²⁾ — pro přívěsy: 50 % <p>2. Vozidla registrovaná poprvé před 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kategorie M₁, M₂ a M₃: 50 % ⁽³⁾ — kategorie N₁: 45 % — kategorie N₂ a N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Kategorie O₂, O₃ a O₄: 40 % ⁽⁵⁾ <p>3. Ostatní kategorie</p> <p>kategorie L (obě brzdy společně):</p> <ul style="list-style-type: none"> — kategorie L1e: 42 % — kategorie L2e, L6e: 40 % — kategorie L3e: 50 % — kategorie L4e: 46 % — kategorie L5e, L7e: 44 % <p>kategorie L (brzda zadního kola):</p> <p>všechny kategorie: 25 % z celkové hmotnosti vozidla</p> <p>kategorie T: 40 %</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
----------------------------	---	---	----------	----------

	<p>kontrolora musí být vždy úměrná aktuálnímu zatížení nápravy.</p> <p>Informace o systémových hodnotách lze získat pomocí elektronického rozhraní vozidla.</p> <p>Jízdní zkoušky by se měly provádět za sucha na rovné nezvlněné silnici. V případech, kdy se vozidla kategorie T zkoušejí na silnici nebo na statickém brzdovém stavu a není dosaženo minimální hodnoty brzdného poměru, se provedou alespoň smysluplné zkoušky brzd.</p> <p>Pro všechny metody testování brzd se v případě pochybností brzdný účinek prokáže v zatíženém nebo částečně zatíženém stavu.</p>	Dosaženo méně než 50 % výše uvedených hodnot			X“
--	--	--	--	--	----

;

viii) v tabulce se bod 1.3.1 nahrazuje tímto:

»

1.3.1 Výkon	<p>Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, použije se metoda popsaná v bodě 1.2.1.</p> <p>Pokud je to možné, musí být zajištěno, aby mechanické provozní brzdy byly kontrolovány bez rušivého vlivu rekuperačního brzdění nebo jiného průběžného brzdění.</p>	a) Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech.		X	
		Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech.			X
		b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru.		X	
		Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 50 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy v případě řízených náprav.			X
		c) Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování).		X	«

;

ix) v tabulce se bod 1.4.1 nahrazuje tímto:

”

1.4.1	Výkon	Brzda se použije při zkoušce na statickém brzdovém stavu nebo jízdni zkouškou.	Brzda je na jedné straně neúčinná nebo se vozidlo v případě jízdni zkoušky nadměrně vychyluje z přímého směru. V průběhu zkoušky dosaženo méně než 50 % hodnot brzdného účinku uvedených v bodě 1.4.2 ve vztahu ke hmotnosti vozidla.		X	X“
-------	-------	--	--	--	---	----

;

x) v tabulce se bod 1.5 nahrazuje tímto:

”

1.5	Činnost systému odlehčovací brzdy	Vizuální kontrola a případně zkouška funkce, tj. jízdni zkouškou.	a) Kontrolka vadné funkce signalizuje závadu.		X	“
			b) Systém nefunguje.		X	

;

xi) v tabulce se bod 1.6 nahrazuje tímto:

”

<p>1.6 Protiblokovací systém (ABS)</p> <p>Popis: systém automaticky zabraňuje zablokování kola při brzdění selektivním snížením brzdě síly kola, například v souladu s předpisem EHK OSN č. 13 a nařízením (EU) 2019/2144.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční součásti (např. čidla rychlosti na kolech).		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X

;

xii) v tabulce se bod 1.7 nahrazuje tímto:

”					
1.7 Elektronický brzdový systém Popis: čidlo brzdového pedálu a/nebo čidlo tlaku zaznamenává požadavek na brzdění a vypočítává optimální brzdovou sílu pro každé kolo tak, aby došlo k optimální aktivaci brzd všech kol.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní nebo jízdní zkouškou, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	(a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		(b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		(c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		(d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		(e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		(f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		(g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		(h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
1.7.1 Elektrické rekuperační brzdění	Vizuální kontrola ukazatele elektrického rekuperačního brzdění doplněná použitím elektronického rozhraní vozidla nebo jízdní zkouškou, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	(a) Výstražné zařízení signalizuje nesprávnou funkci.		X	
		(b) Systém nezpomaluje ztelně vozidlo (s výjimkou případů, kdy jsou baterie úplně nabitě) nebo ukazatel nabíjení (je-li jím vozidlo vybaveno) nezobrazuje při aktivaci rekuperace nápis „nabíjení“.		X	
		(c) Rozhraní vozidla signalizuje nesprávnou funkci systému.		X	
		(d) Rozhraní vozidla signalizuje nesprávnou funkci systému.		X	“

;

xii) v tabulce se bod 2.2.2 nahrazuje tímto:

»

<p>2.2.2 Sloupek řízení a vidlice a tlumiče řízení, včetně elektronických tlumičů</p> <p>Popis elektronického tlumení: Tlumení řízení je řízeno elektronicky.</p>	<p>Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, hmotnost vozidla je na zemi a volant se zatlačí a zatáhne rovno běžně se sloupkem, volant/řídítka se zatlačí různými směry kolmo ke sloupku/ vidlici.</p> <p>Vizuální kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Nadměrná pohyblivost středu volantu směrem nahoru nebo dolů.		X	
		b) Nadměrná pohyblivost horní části sloupku radiálně od osy sloupku.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojů.		X	
		d) Vadné připevnění.		X	
		Velmi vysoké riziko uvolnění.			X
		e) Nebezpečné úpravy ³ .			X
		f) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		g) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		h) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		i) Poškozené elektrické vedení.		X	
j) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X			

	k) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
	Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
	Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
	l) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení		X	X
	m) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
	Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
	Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X“

;

xiii) v tabulce se bod 2.6 nahrazuje těmito body 2.6 až 2.8:

”

2.6 Elektronický posilovač řízení (EPS), včetně superpozičního řízení. Popis: pomocí elektromotoru je generována podpůrná síla pro řízení. Popis superpozičního řízení: v závislosti na jízdní situaci systém mění převodový poměr řízení.	Vizuální kontrola a kontrola shody úhlu volantu a úhlu kol při zapnutí/vypnutí motoru, doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují (např. nefunguje posilovač) nebo je jejich fungování nepravděpodobné (např. nesoulad mezi úhlem natočení volantu a úhlem natočení kol).		X	

		Narušené řízení.			X
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
2.7 Elektronické řízení všech čtyř kol (je-li instalováno) Popis: dvě nápravy jsou řízené, přičemž úhel rejdu všech řízených kol je větší než 3°, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 79 a nařízením (EU) 2019/2144	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení		X	X
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
2.8 Elektronicky řízená přední a přípojná náprava (je-li namontována) (X) ² Popis: řízené nápravy jsou přidavné nápravy s elektronicky ovládaným řízením. Řídicí síla je vytvářena hydraulickým čerpadlem nebo boční silou působící na kola.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení		X	X
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X“

;

xiii) v tabulce se bod 3.1 nahrazuje tímto:

»					
3.1 Pole výhledu včetně nepřímého pole výhledu pomocí zařízení kamera-monitor (je-li namontováno)	Vizuální kontrola ze sedadla řidiče doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Překážka ve výhledu řidiče, která významně narušuje jeho výhled dopředu či do stran. (Mimo dosah stíračů čelního skla). Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.	X		
		b) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		c) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		d) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		e) Poškozené elektrické vedení.		X	
		f) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		g) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		h) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		i) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X

xiv) v tabulce se body 4.1.1, 4.1.2 a 4.1.3 nahrazují tímto:

»						
<p>4.1.1 Stav a funkce</p> <p>včetně funkcí, jako je funkce rohových světlometů, asistenta dálkových světel, adaptivních světlometů a natáčecích světlometů.</p> <p>Popis rohového světlometu: při zatáčení se aktivuje přídavný světlomet. Funguje do rychlosti 40 km/h, například v souladu s předpisy EHK OSN č. 48 nebo EHK OSN č. 119</p> <p>Popis asistenta dálkových světel: systém automaticky aktivuje a deaktivuje dálková světla v závislosti na jízdní situaci a světelných podmínkách.</p> <p>Popis adaptivního světlometu: osvětlení okolní vozovky a/nebo přímé osvětlení účastníků silničního provozu v nebezpečném prostoru před vozidlem je optimalizováno dynamickým přizpůsobením světelných paprsků.</p> <p>Popis světlometu k osvětlení zatáčky: při zatáčení se v závislosti na úhlu rejdů a rychlosti natáčí světelný paprsek a/nebo se aktivuje přídavný světlomet, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 48, EHK OSN č. 98, EHK OSN č. 112, nebo EHK OSN č. 123.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	<p>a) Zdroj světla je vadný nebo chybí. Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Viditelnost závažně narušená (jediný zdroj světla nebo v případě LED funguje méně než ze dvou třetin).</p>	X			
		<p>b) Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje mírné závady. Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje těžké závady.</p>	X		X	
		c) Svítlna není spolehlivě připevněna.			X	
		d) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.			X	
		e) Poškozený systém nebo jakákoli konstrukční část.			X	
		f) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.			X	
		g) Poškozené elektrické vedení.			X	
		h) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.			X	
		<p>i) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	X		X	X
		<p>j) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.</p>			X	
		<p>k) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	X		X	X

4.1.2 Seřízení	S použitím zařízení k zaměření světlometu se určí vodorovné a svislé zaměření každého světlometu potkávajícího světla.	<p>a) Zaměření světlometu není v mezích stanovených v rámci požadavků¹. Pokud neexistují žádné zvláštní požadavky, použijí se následující referenční hodnoty, kde h je výška světlometu (nejnižší bod povrchu vyzařujícího světlo):</p> <p>i) Kategorie M, N:</p> <ul style="list-style-type: none"> — $h \leq 0,8\text{m}$: horní mez $-0,5\%$ dolní mez $-2,5\%$ — $0,8 < h \leq 1\text{m}$: horní mez $-0,5\%$; dolní mez -3% — $h > 1\text{m}$: horní mez -1% dolní mez -3% — $h > 1,2\text{m}$, kategorie N3G (terénní vozidla): horní mez $-1,5\%$; dolní mez $-3,5\%$ <p>ii) Kategorie L (nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 3/2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> — horní mez $-0,5\%$ — $h \leq 0,8\text{m}$: dolní mez $-2,5\%$ — $h > 0,8\text{m}$: dolní mez $-3,0\%$ ($-2,5\%$ u kategorie L3e) <p>iii) Kategorie T:</p> <ul style="list-style-type: none"> — horní mez $-0,5\%$ — $h \leq 1,2\text{m}$: dolní mez -4% — $h > 1,2\text{m}$: dolní mez -6% 	X		
4.1.3 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	<p>a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky¹ (několik současně rozsvícených světlometů).</p> <p>Překročení maximální přípustné intenzity světla směrem dopředu.</p> <p>b) Narušená funkce ovládacího zařízení.</p>	X	X	“

;

xv) v tabulce se bod 4.1.5 nahrazuje tímto:

»

4.1.5 Automaticky a ručně ovládané korektory sklonu světlometů (jsou-li povinné) Popis automatického korektoru sklonu světlometů: v závislosti na zatížení a (volitelném) úhlu sklonu reguluje systém svislé nasměrování světlometu, například v souladu s předpisem EHK OSN č. 121.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části		X		
			c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
			d) Poškozené elektrické vedení.		X	
			e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
			f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
			g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
			h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
			i) Ručně ovládané zařízení nelze ovládat ze sedadla řidiče.		X	“

;

xvi) v tabulce se body 4.2.1 a 4.2.2 nahrazují tímto:

»

4.2.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	a) Zdroj světla je vadný nebo chybí. Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny); jeden z několika bočních zdrojů světla je vadný. Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než 2/3; dva nebo více z několika bočních zdrojů světla vadné.	X	X	
		b) Vadný optický systém.		X	
		c) Svítlna není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.2.2. Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ .		X	
		Je možné zhasnout zadní obrysové svítlny a boční obrysové svítlny, jsou-li rozsvíceny světlomety.		X	
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
4.2.2.1 Automatické světlo (je-li požadováno) Popis: v závislosti na okolním jasu systém automaticky zapíná a vypíná denní svítlny.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X“

;

xvii) v tabulce se body 4.3.1 a 4.3.2 nahrazují tímto:

»

4.3.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Zdroj světla je vadný nebo chybí. Vícenásobný zdroj světla; v případě LED nefunguje až z jedné třetiny. Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin. Nefunguje žádný zdroj světla.	X	X	X
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	
		c) Svítidla není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	
4.3.2 Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ . Zpomalená funkce Vůbec nefunguje.	X	X	X
		b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	“

;

xviii) v tabulce se bod 4.4.1 nahrazuje tímto:

»

4.4.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	<p>a) Zdroj světla je vadný nebo chybí</p> <p>Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny).</p> <p>Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.</p> <p>Nefunguje žádný zdroj světla.</p>	X	X	X
			<p>b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo).</p> <p>Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).</p>	X	X	
			<p>c) Svítidla není spolehlivě připevněna.</p> <p>Velmi vysoké riziko odpadnutí.</p>	X	X	«

;

xix) v tabulce se bod 4.5.1 nahrazuje tímto:

4.5.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	a) Zdroj světla je vadný nebo chybí. Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.	X		
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X		X
		c) Svítidla není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí nebo oslnění protijedoucích vozidel.	X		X

;

xx) v tabulce se bod 4.6.1 nahrazuje tímto:

”

4.6.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	a) Zdroj světla je vadný nebo chybí Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.	X		
		b) Vadný optický systém.	X		
		c) Svítidla není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X		X

;

xxi) v tabulce se bod 4.7.1 nahrazuje tímto:

”

4.7.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	a) Svítidla vyzařuje přímé nebo bílé světlo směrem dozadu.	X		
			b) Zdroj světla je vadný nebo chybí. (Vícenásobný zdroj světla; v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Zdroj světla je vadný nebo chybí. (V případě jediného zdroje světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin).	X		X
			c) Svítidla není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X		X

;

xxii) v tabulce v bodě 4.11 se název v prvním sloupci tabulky nahrazuje tímto:

„Elektrická vedení (kromě vysokonapěťových)“;

xxiia) v tabulce se bod 4.12 nahrazuje tímto:

»						
4.12 Nepovinné svítilny a odrazky, například základní vnější světla (X) ² Popis základních vnějších světél: systém zapíná/vypíná základní světelná zařízení (např. signalizaci).	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Svítilna/odrazka není v souladu s požadavky ¹ . Vyzařování/odrážení červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.	X			
		b) Funkce svítilny není v souladu s požadavky ¹ . Počet zároveň rozsvícených světlometů překračuje přípustnou jasnost světla; vyzařování červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.	X		X	
		c) Svítilna/odrazka není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X		X	
		d) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část			X	
		e) Poškozený systém nebo konstrukční části			X	
		f) Nesprávná verze nebo integrita softwaru			X	
		g) Poškozené elektrické vedení.			X	
		h) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.			X	
		i) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		j) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.			X	

	k) Jiná závada			
	Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
	Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
	Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X“

;

xxiii) v tabulce v bodě 4.13 se název v prvním sloupci tabulky nahrazuje tímto:

„Baterie (kromě vysokonapěťových baterií)“;

xxiv) vkládají se nové body 4.14 a 4.15, které znějí:

»

4.14 Vysokonapěťové systémy					
4.14.1 Elektrická bezpečnost	Vizuální kontrola doplněná použitím rozhraní vozidla (pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou k dispozici nezbytná data).	a) Signalizace nebo rozhraní vozidla ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		b) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
4.14.2 Krytí trakční baterie	Vizuální kontrola.	a) Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav.	X	X	
		b) Vadné upevnění Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X
		c) Ucpaný větrací otvor (otvory).	X		
4.14.3 Dobíjecí systém pro uchovávání energie (REESS), trakční baterie a systém řízení baterie Popis: dobíjecím systémem pro uchovávání energie (REESS) se rozumí systém pro uchovávání elektrické energie, který poskytuje energii pro elektrický pohon. Systém REESS může zahrnovat subsystém(y) spolu s nezbytnými pomocnými systémy pro fyzické upevnění, řízení teploty, elektronické ovládání a krytí.	Vizuální kontrola doplněná použitím rozhraní vozidla (pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou k dispozici nezbytná data).	a) Znamky úniku Únik (přítomnost kapek).		X	X
		b) Nesprávný software nebo hardware nebo neaktivní kód připravenosti.		X	
4.14.4 Vysokonapěťová elektrická vedení					
4.14.4.1 Vysokonapěťový kabelový svazek a konektor	Vizuální kontrola s vozidlem nad montážní jámou nebo na zvedáku, případně včetně motorového a zavazadlového prostoru	a) Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav Riziko zkratu.	X	X	X
		b) Vedení je nespolehlivé nebo je nesprávně připevněno Uvolněná připevnění, kontakt s ostrými hranami, konektory, u nichž hrozí rozpojení Vedení se mohou dotknout horkých dílů, rotujících dílů nebo země, rozpojené konektory.	X	X	X

		c) Významné riziko požáru, vzniku jisker.			X	
4.14.4.2 Zemnicí opletení včetně jejich upevnění	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav.	X		X	
4.14.4.3 Kontinuita uzemnění (X) ²	Měření pomocí ohmmetru	Zkouška není proveditelná Příliš vysoký odpor (více než 100 Ω (ohmů))	X		X	
4.14.4.4 Kryt nabíjecího vstupu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zhoršený stav Chybí.	X		X	
4.14.4.5 Nabíjecí vstup	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zhoršený stav Stopy počátku tavení nebo elektrických oblouků Cizí materiál, manipulace, nebo vlhkost.	X		X X	
4.14.4.6 Nabíjecí kabel (je-li k dispozici)	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zhoršený stav.	X			
4.14.5 Vysokonapěťová elektrická a elektronická zařízení (X) ²						
4.14.5.1 Vysokonapěťová elektrická a elektronická zařízení	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav.	X		X	
		b) Vadné připevnění.			X	
		c) Netěsní.			X	
4.14.5.2 Trakční motor	Vizuální kontrola Kontrola provozní připravenosti systémů pomocí příslušného rozhraní (OBD nebo OBM) Měření vyrovnaní potenciálů, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla	a) Štít je deformovaný, není na místě nebo je poškozený či zkorodovaný.			X	
		b) Chybějící nebo nečitelné výstražné značení.			X	
		c) Připojení kabelového svazku je nespolehlivé nebo zkorodované.			X	
		d) Elektrická izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu při kontaktu s ní může dojít ke zranění.			X	X
		e) Připravenost trakčního motoru na poruchy.			X	
		f) Nesprávná verze typově schváleného hardwaru a softwaru, která není v souladu s požadavky ¹ .			X	

4.14.5.3 Elektronické měniče, motor a střídač	Vizuální kontrola	a) Nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X		
	Kontrola provozní připravenosti systémů pomocí příslušného rozhraní (OBD nebo OBM)	b) Nedostatečně zajištěné.		X		
		c) Poškozené nebo zkorodované součásti Mohou způsobit zranění nebo odpadnout.	X		X	
	Měření vyrovnání potenciálů, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla	d) Štíty nejsou na svém místě nebo jsou poškozené.			X	
		e) Elektrická izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu.			X	
		f) Připravenost měničových a střídačových systémů na poruchy.			X	
		g) Nesprávná verze typově schváleného hardwaru a softwaru.			X	
4.14.6 Izolační odpor (X) ²						
4.14.6.1 Izolační odpor nabíjecího vstupu vozidla a odpor ochranného uzemnění	Zjištění izolačního odporu pomocí elektronického rozhraní vozidla, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Izolační odpor není v souladu s požadavky nebo předem stanovenými hodnotami výrobce vozidla.		X		
		b) Odpor ochranného uzemnění není v souladu s požadavky.		X		
4.14.6.2 Izolační odpor mezi vysokonapěťovým systémem a podvozkem	Vizuální kontrola Zjištění izolačního odporu pomocí elektronického rozhraní vozidla, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Systém monitorování izolace ukazuje nesprávnou funkci.		X		
		b) Hodnota izolačního odporu není v souladu s požadavky		X		
4.14.7 Imobilizér						

4.14.7.1 Imobilizér (je-li požadován)	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti Kontrola funkčnosti spočívá v ověření, zda se vozidlo nemůže samo pohybovat v případě, kdy je zapojen nabíjecí kabel a váha řidiče nezatěžuje sedadlo	Nesprávná funkce signalizace.	X		
4.15 Signál nouzového brzdění Popis: při prudkém zpomalení se aktivují výstražná světla a/nebo přídavné světelné plochy a/nebo jsou následující vozidla varována blikajícími brzdovými světly, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 48 nebo EHK OSN č. 13.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	“	

;

xxv) v tabulce se bod 5.1.3 nahrazuje tímto:

”

5.1.3	Ložiska kol	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Lze použít detektory vůle v řízení a tato zařízení se požadují pro vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny. Pohybuje se kolem nebo se vyvíjí síla na každé kolo z boku a sleduje se míra pohyblivosti kola směrem nahoru vůči čepu nápravy.	a) Nadměrná vůle v ložisku kola. Zhoršená schopnost udržet směr; nebezpečí zničení.	X	X
			b) Ložisko kola obtížně pohyblivé, zadřené. Nebezpečí přehřátí; nebezpečí zničení.	X	X
			c) Slyšitelné známky opotřebení nebo poškození ložisek.	X	“

;

xxvi) v tabulce se bod 5.2.3 nahrazuje tímto:

»

5.2.3 Pneumatiky	Vizuální kontrola celé pneumatiky otočením kola nad zemí, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák nebo se s vozidlem přejede nad montážní jámou dopředu a dozadu.	a) Rozměr pneumatiky, únosnost, značka schválení nebo kategorie rychlosti nejsou v souladu s požadavky ¹ a mají vliv na bezpečnost silničního provozu nebo environmentální výkonnost v souladu s nařízením (EU) 2024/1257 (schvalování typu konstrukčních částí a samostatných technických celků z hlediska emisí). Nedostatečná únosnost nebo kategorie rychlosti pro skutečné použití, pneumatika se dotýká jiných pevných částí vozidla, takže je ohrožena bezpečnost jízdy.		X	X
		b) Pneumatiky na téže nápravě nebo na dvojmontáži jsou různé velikostí.		X	
		c) Pneumatiky na téže nápravě jsou různé konstrukce (radiální/diagonální).		X	
		d) Jakékoli závažné poškození nebo proříznutí pneumatiky. Nosná kostra pneumatiky je viditelná nebo poškozená.		X	X
		e) Indikátor opotřebení vzorku pneumatiky je viditelný. Hloubka vzorku pneumatiky není v souladu s požadavky ¹ .		X	X
		f) Pneumatika dře o jiné části vozidla (ohebná zařízení proti rozstříku). Pneumatika dře o jiné funkční části vozidla (není ohrožena bezpečnost jízdy).	X	X	
		g) Pneumatiky s obnoveným drážkováním nejsou v souladu s požadavky ¹ . Narušená nosná kostra pneumatiky.		X	X
		h) Pneumatika je zjevně podhuštěná.	X		

<p>5.2.3.1 Upozornění na tlak v pneumatikách</p> <p>Popis: systém zjistí ztrátu tlaku v pneumatikách pomocí integrovaných čidel a/nebo na základě nepravděpodobných hodnot rychlosti otáčení kola, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem EHK OSN č. 141.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují fyzické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	<p>a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Poškozený systém nebo konstrukční části.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Poškozené elektrické vedení.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz</p> <p>Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla</p> <p>Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz</p> <p>Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla</p> <p>Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X^{cc}</p>

;

xxvii) v tabulce se body 5.3.2 a 5.3.2,1 nahrazují tímto:

”						
5.3.2 Tlumiče včetně elektronického tlumení (jsou-li instalovány) Popis: v závislosti na jízdní situaci systém upravuje fázi odrazu a fázi stlačení tlumičů.	Vizuální kontrola vozidla nad montážní jámou nebo na zvedáku, nebo případně za použití zvláštního vybavení, doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		i) Nespolehlivé připevnění tlumičů k podvozku nebo nápravě. Uvolněný tlumič.	X		X	
		j) Poškozený tlumič se známkami výrazného úniku média nebo nesprávné funkce.		X		
5.3.2.1 Zkouška účinnosti tlumení (X) ²	Použití zvláštního vybavení a srovnání rozdílů mezi levou a pravou stranou nebo na základě chování při kmitání nebo tlumení vozidla	a) Výrazný rozdíl mezi levou a pravou stranou.		X		
		b) Předepsané minimální hodnoty nejsou splněny.		X	“	

;

xxviii) v tabulce se bod 5.3.5 nahrazuje tímto:

”

5.3.5 Pneumatické odpružení, včetně vyrovnávání výšky (je-li k dispozici) Popis vyrovnávání výšky: systém mění vzdálenost mezi podvozkem vozidla a vozovkou.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		i) Slyšitelný únik média ze systému.		X	“

;

xxviii) v tabulce se bod 6.1.3 nahrazuje tímto:

<p>6.1.3 Palivová nádrž a potrubí (včetně palivové nádrže a potrubí pro vytápění a vodíkového zařízení)</p> <p>Popis vodíkového zařízení: vodík je uchováván ve vozidle a je využíván k pohonu vozidla buď spalováním ve spalovacím motoru, nebo přeměnou v palivovém článku s přídatným elektromotorem.</p>	<p>Vizuální kontrola vozidla nad montážní jámou nebo na zvedáku, za použití zařízení ke zjišťování netěsnosti v případě systémů LPG/CNG/LNG/H, doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	<p>a) Nespolehlivá nádrž nebo potrubí, vznik zvláštního nebezpečí požáru.</p>			X
		<p>b) Únik paliva nebo chybí či nefunguje víčko plnicího hrdla palivové nádrže Nebezpečí vzniku požáru; nadměrný únik nebezpečných látek.</p>		X	X
		<p>c) Odřené potrubí Poškozené potrubí.</p>	X	X	
		<p>d) Palivový kohout (je-li požadován) nefunguje správně.</p>		X	
		<p>e) Nebezpečí požáru v důsledku: – úniku paliva; – nepřiměřeně chráněné palivové nádrže nebo výfuku; – stavu motorového prostoru.</p>			X
		<p>f) Systém LPG/CNG/LNG nebo vodíkový systém není v souladu s požadavky, některá z částí systému je vadná¹.</p>			X
		<p>g) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.</p>		X	
		<p>h) Poškozený systém nebo konstrukční části.</p>		X	
		<p>i) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.</p>		X	
		<p>j) Poškozené elektrické vedení</p>		X	
		<p>k) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému</p>		X	
		<p>l) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	X	X	X
		<p>m) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.</p>		X	
		<p>n) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz</p>	X		

		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X“

;

xxviiiic) v tabulce se doplňuje nový bod 6.1.10, který zní:

”

6.1.10 Stabilizace posuvného kloubu (je-li namontována) (X) ² Popis: Kloubový spoj je stabilizován tlumením v závislosti na rychlosti vozidla, tlaku ve válcích kloubových tlumičů, řízení a úhlu kloubu.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné		X			
h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X				
Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X			
Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X“		

;

xxviiiid) v tabulce se bod 7.1.3 nahrazuje tímto:

“

<p>7.1.3 Předpínač bezpečnostních pásů a omezovač síly pásů</p> <p>Popis: V případě nehody se bezpečnostní pásy napnou tak, aby se cestující dostali do stanovené polohy a/nebo se omezí síla pásu, elektricky řízená, a tím se omezí síly působící na osoby, například v souladu s předpisem EHK OSN č. 16 nebo EHK OSN č. 94.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část, nebo nejsou pro dané vozidlo vhodné.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X“

;

xxviii) v tabulce se bod 7.1.5 nahrazuje tímto:

”

<p>7.1.5 Airbagy</p> <p>Popis: V případě nehody snižují nafukovací airbagy svým absorpčním účinkem riziko zranění, například v souladu s předpisy EHK OSN č. 12, EHK OSN č. 14, nebo EHK OSN č. 16.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Systém nebo konstrukční části (například detekce obsazenosti sedadel) zjevně chybí		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části zjevně nefungují (například nejsou pro dané vozidlo vhodné).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X

“

xxviiiif) v tabulce se body 7.1.4 a 7.1.6 nahrazují tímto:

xxix) v tabulce se bod 7.8 nahrazuje tímto:

”

7.8	Rychloměr	Vizuální kontrola nebo zkouška činnosti při jízdě zkoušce nebo použití elektronického rozhraní vozidla, případně jejich kombinace.	a) Není osazen v souladu s požadavky ¹ Chybí (je-li požadován).	X		
			b) Nefunguje správně Nefunguje vůbec.	X		X
			c) Není dostatečně osvětlen nebo jej nelze dostatečně osvětlit Není vůbec osvětlen.	X		X

;

xxx) v tabulce se bod 7.9 nahrazuje tímto:

»

<p>7.9 Záznamové zařízení (je-li osazeno/požadováno)</p> <p>Popis: systém pro zaznamenávání doby řízení, přestávek, doby odpočinku i doby jiné práce vykonávané řidičem, například v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014***</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část (například plomby, štítky) nebo nejsou osazeny v souladu s požadavky (například štítek má propadlou platnost).		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části (například nečitelný štítek).		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (např. u nich byly provedeny neoprávněné zásahy nebo s nimi bylo manipulováno, nebo velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace nebo je nesprávně nastavena rychlost, pokud je kontrolováno).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X“

;

xxxa) v tabulce se bod 7.10 nahrazuje tímto:

”

<p>7.10 Omezovač rychlosti (je-li osazen/požadován)</p> <p>Popis: Během jízdy systém zabraňuje překročení stanovené maximální rychlosti. Relevantní (pokud je to povinné) například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 89 a nařízením (EU) 2019/2144.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část (například plomby, štítky) nebo nejsou osazeny v souladu s požadavky.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (např. u nich byly provedeny neoprávněné zásahy nebo s nimi bylo manipulováno, nebo velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace nebo je nesprávně nastavena rychlost, pokud je kontrolováno).			X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X“

;

xxxi) v tabulce se bod 7.11 nahrazuje tímto:

”

7.11 Počítadlo ujetých kilometrů, je-li instalováno	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní (OBD nebo OBM) Pokud kontrola prokáže, že s počítadlem ujetých kilometrů bylo manipulováno, kontrolor tuto skutečnost uvede v osvědčení o technické způsobilosti vozidla jako oznámení vlastníkovu vozidla	Zjevně nefunguje.		X	“
---	--	-------------------	--	---	---

;

xxxia) v tabulce se bod 7.12 nahrazuje tímto:

”

7.12 Systém elektronické kontroly stability (ESC), je-li osazen/požadován Popis: systém stabilizuje vozidlo nebo celou soupravu vozidel v kritických, dynamických jízdních situacích, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 140.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční součást (např. čidlo rychlosti na kolech).		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční součásti (např. čidla rychlosti na kolech).		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X“

;

xxxii) v tabulce se bod 7.13 nahrazuje tímto:

”

7.13 Systém eCall (je-li nainstalován, v souladu s právními předpisy EU týkajícími se schvalování typu)	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
<p>Automatický systém eCall</p> <p>Popis: systém se spouští automaticky prostřednictvím palubních senzorů, nebo manuálně, přenáší minimální soubor údajů (EN 15722) prostřednictvím mobilní komunikační sítě a na základě (tíšňového) volání navazuje zvukové spojení mezi cestujícími ve vozidle a centrem tíšňového volání v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758** a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/79***.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p> <p>U systémů eCall, které využívají starší celulární sítě a tyto sítě již nejsou v provozu, takže systém eCall signalizuje nesprávnou funkci, to nesmí být důvod k selhání.</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace (kontrolka vadné funkce systému eCall) ukazuje nesprávnou funkci systému		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.		X	
g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné: – zvukové součástí (například neúspěšný echo test);			X		

		h) Jiná závada (například závada zařízení mobilní komunikační sítě, elektronické řídicí jednotky nebo signálu GPS) Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle.			X“

;

xxxia) v tabulce se doplňuje nový bod 7.14, který zní:

7.14 – Konektor diagnostického napojení vozidla (OBD port) (je-li k dispozici)	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
7.14.1 – Konektor diagnostického napojení vozidla (OBD port)	Vizuální kontrola doplněná o použití elektronického rozhraní.	a) Rozhraní není přístupné.		X	
		b) Zjevně nefunkční.		X	
		c) Poškozený systém nebo konstrukční část.		X	
		d) Chybí systém nebo konstrukční část.		X	“

;

xxxiii) v tabulce se body 8.1 a 8.2 nahrazují tímto:

»

8.1 Hluk

8.1.1	Systém omezení hluku	Subjektivní hodnocení (pokud kontrolor neusoudí, že je hlučnost podprůměrná, může se uplatnit zkouška hluku stojícího vozidla s použitím zvukoměru)	a) Úroveň hluku přesahuje úroveň povolenou požadavky ¹ .		X	
			b) Některá část systému omezení hluku je uvolněná, poškozená, nesprávně namontovaná, chybí nebo je zjevně změněná tak, že to může mít nežádoucí vliv na úroveň hluku. Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X

8.2 Emise z výfuku

8.2.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní (zjištění z OBD nebo OBM), pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené.		X	
			b) Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí.		X	
			c) Vadná funkce výstražného zařízení, výstražná signalizace / kontrolka nefunguje.		X	
			d) Aktivována kontrolka vadné funkce, výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
			e) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla		X	
			f) Úprava řídicí jednotky zařízení k omezení emisí z výfuku, která má vliv na bezpečnost a/nebo životní prostředí.		X	
			g) Úprava jakékoli jiné řídicí jednotky související s emisemi, která má vliv na bezpečnost a/nebo životní prostředí.		X	
			h) Přítomnost elektronických zařízení, která nejsou povolena výrobcem vozidla ani schválena při homologaci a která mění signály do nebo z motoru nebo do nebo z jednotky (jednotek) pro regulaci znečištění.		X	
			i) Zjištění z OBD nebo OBM značí zjevně nesprávnou funkci.		X	

8.2.2 Měření emisí z výfuku – zážehové motory	<p>Zkušební postupy:</p> <p>U vozidel, pro něž byla při schvalování typu stanovena mezní hodnota počtu částic (PN); Euro VI, Euro 6c a novější nebo pro M1 a N1 poprvé registrovaná po 31. srpnu 2019 a M2, M3, N2 a N3 poprvé registrovaná po 31. prosinci 2013:</p> <p>Měření počtu částic podle bodu 8.2.2.1.</p> <p>U všech vozidel:</p> <p>Zkouška plynných emisí podle bodu 8.2.2.2.</p> <p>Pro vozidla specifikovaná v souladu s prováděcími akty</p> <p>Měření NO_x podle bodu 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Měření počtu částic	<p>Příprava vozidla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - [upřesní se v souladu s prováděcími akty] <p>Příprava měřicího přístroje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zařízení na měření PN je zapnuté minimálně po dobu zahřívání uvedenou výrobcem; - automatické kontroly přístroje [budou upřesněny v souladu s prováděcími akty] monitorují správnou funkci přístroje během provozu a v případě chybné funkce spustí varování nebo hlášení. <p>Před každou zkouškou se ověří dobrý stav systému odběru vzorků, včetně kontroly, zda není poškozena odběrová hadice a odběrová sonda.</p> <p>Postup zkoušky:</p> <ul style="list-style-type: none"> - software čítače částic automaticky provádí obsluhu přístroje zkušebním postupem, - sonda se zasune nejméně 0,20 m do výstupu výfukového systému. V odůvodněných výjimkách, kdy odběr vzorků 	Výsledek měření překračuje mezní hodnoty, které mají být upřesněny v souladu s prováděcími akty		X	

	<p>v této hloubce není možný, se sonda zasune alespoň do hloubky 0,05 m. Odběrová sonda se nedotýká stěn výfukové trubky,</p> <p>– pokud má výfukový systém více než jeden výstup, zkouška se provede na všech výstupech. V tomto případě se za koncentraci PN vozidla považuje nejvyšší naměřená koncentrace PN naměřená na různých výstupech výfukového systému,</p> <p>– Vozidlo je v provozu [jak je upřesněno v souladu s prováděcími akty]. V případě, že se motor vozidla při statických podmínkách nenastartuje, operátor zkoušky deaktivuje systém start/stop. U hybridních a plug-in hybridních vozidel se zapne spalovací motor,</p> <p>Po dokončení zkušebního postupu přístroj oznámí (a uloží) koncentraci PN vozidla a zprávu „PASS“ (vyhovuje) nebo „FAIL“ (nevyhovuje):</p> <p>– Pokud je výsledek zkoušky nižší nebo roven mezní hodnotě, přístroj oznámí zprávu „PASS“ (vyhovuje).</p> <p>– Pokud je výsledek zkoušky vyšší než mezní hodnota, přístroj oznámí zprávu „FAIL“ (nevyhovuje).</p>				
8.2.2.2 Plynné emise	Měření s pomocí analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky ¹ .	a) Emise překračují určené hodnoty udané výrobcem;		X	

	Měření se nepoužije na dvoutaktní motory.	<p>b) nebo, nejsou-li tyto údaje k dispozici, je překročena povolená hodnota emisí CO</p> <p>i) u vozidel, která nemají technicky pokročilý systém k omezení emisí,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5 % nebo - 3,5 % <p>podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích¹.</p> <p>ii) u vozidel s technicky pokročilým systémem k omezení emisí,</p> <ul style="list-style-type: none"> - při volnoběžných otáčkách motoru: 0,5 % - při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,3 % nebo - při volnoběžných otáčkách motoru: 0,3 % ⁽⁷⁾ - při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,2 % nebo - při volnoběžných otáčkách motoru: 0,2 % ⁽⁸⁾ - při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,1 % <p>podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích¹.</p>		X	
		c) Lambda koeficient je mimo rozpětí $1 \pm 0,03$ nebo neodpovídá specifikaci výrobce;		X	

8.2.2.3 Měření NO _x	Příprava vozidla, příprava měřicího přístroje, kontrola systému odběru vzorků a zkušební postup budou dále upřesněny prováděcím aktem odražením zkušební prostředí zážehového motoru a zohledňujícím stávající metody testování plynných emisí.	Výsledek měření překračuje mezní hodnotu, která má být upřesněna v souladu s prováděcími akty.		X	
8.2.3 Měření emisí z výfuku – vznětové motory	<p>Zkušební postupy:</p> <p>U vozidel od emisních tříd Euro 5b a Euro VI a novějších nebo pro M1 a N1 poprvé registrovaných po 31. prosinci 2012 a M2, M3, N2 a N3 poprvé registrovaných po 31. prosinci 2013: Měření počtu částic (PN) podle bodu 8.2.3.1</p> <p>U vozidel do emisních tříd Euro 5a a Euro V: Měření opacity podle bodu 8.2.3.2.</p> <p>U vozidel vybavených filtry částic nebo u vozidel M1 poprvé registrovaných po 2. červenci 2007 a u vozidel N1 poprvé registrovaných po 31. srpnu 2010 a u vozidel M2, M3, N2 a N3 poprvé registrovaných po 30. září 2008 mohou členské státy namísto měření opacity použít měření počtu částic (PN) v souladu s bodem 8.2.3.1.</p> <p>Pro vozidla specifikovaná v souladu s prováděcími akty Měření NO_x podle bodu 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Měření počtu částic	<p>Příprava vozidla:</p> <p>Na začátku zkoušky by měl být motor vozidla:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zahřátý, tj. teplota chladicí kapaliny motoru nad 60 °C, nejlépe však nad 70 °C – kondicionován tím, že po určitou dobu pracuje při nízkých volnoběžných otáčkách, a/nebo několikerým zrychlením otáček v klidovém stavu nejvýše do 2 000 ot./min., nebo v důsledku jízdy. Doporučená celková doba kondicionování je nejméně 300 sekund. <p>Během zkoušky nesmí vozidlo provádět aktivní regeneraci filtru částic.</p> <p>Je možná zrychlená zkouška při teplotě chladicí kapaliny motoru nižší než 60 °C. Pokud však vozidlo zkouškou neprojde, zkouška se opakuje a vozidlo by mělo splnit požadavky stanovené pro teplotu chladicí kapaliny motoru a kondicionování.</p>	<p>Výsledek měření je vyšší než 250 000 (1/cm³).</p> <p>U vozidel do emisních tříd Euro 5a a Euro V, která jsou vybavena filtry částic, mohou členské státy použít limit až 1 000 000 (1/cm³).</p>		X	

Příprava měřicího přístroje (jak je uvedeno v oddílech 3, 4 a 5 doporučení Komise (EU) 2023/688 přijatého dne 20. března 2023):

– přístroj je zapnutý minimálně po dobu zahřívání uvedenou výrobcem,

– automatické kontroly přístroje stanovené v části 5 doporučení Komise (EU) 2023/688 přijatého dne 20. března 2023 monitorují správnou funkci přístroje během provozu a v případě chybné funkce spustí varování nebo hlášení.

Před každou zkouškou se ověří dobrý stav systému odběru vzorků, včetně kontroly, zda není poškozena odběrová hadice a odběrová sonda.

Postup zkoušky:

– software čítače částic automaticky provádí obsluhu přístroje zkušebním postupem,

– sonda se zasune nejméně 0,20 m do výstupu výfukového systému. V odůvodněných výjimkách, kdy odběr vzorků v této hloubce není možný, se sonda zasune alespoň do hloubky 0,05 m. Odběrová sonda se nedotýká stěn výfukové trubky,

– pokud má výfukový systém více než jeden výstup, zkouška se provede na všech výstupech. V tomto případě se za koncentraci PN vozidla považuje nejvyšší naměřená koncentrace PN naměřená na různých výstupech výfukového systému,

– vozidlo pracuje při nízkých volnoběžných otáčkách. V případě, že se motor vozidla při statických podmínkách nenastartuje, operátor zkoušky deaktivuje systém start/stop. U hybridních a plug-in hybridních vozidel se zapne spalovací motor,

– po vložení sondy do výfukové trubky se postupuje podle následujících kroků:

1. doba stabilizace trvá nejméně 15 sekund při volnoběžných otáčkách motoru. Před dobou stabilizace

	<p>se případně provedou 2–3 zrychlení otáček motoru na nejvýše 2 000 ot./min.</p> <p>2. Po uplynutí doby stabilizace se měří koncentrace PN v emisích. Zkouška trvá nejméně 15 sekund (celková doba měření). Výsledkem zkoušky je průměrná koncentrace PN po dobu trvání měření. Pokud je naměřená koncentrace PN vyšší než dvojnásobek mezní hodnoty, může být měření okamžitě zastaveno, aniž bylo nutné čekat, až uplyne 15 sekund. Oznámi se výsledek zkoušky.</p> <p>Po dokončení zkušebního postupu přístroj oznámí (a uloží) průměrnou koncentraci PN vozidla a zprávu „PASS“ (vyhovuje) nebo „FAIL“ (nevyhovuje):</p> <p>– Pokud je výsledek zkoušky nižší nebo roven mezní hodnotě, přístroj oznámí zprávu „PASS“ (vyhovuje).</p> <p>– Pokud je výsledek zkoušky vyšší než mezní hodnota, přístroj oznámí zprávu „FAIL“ (nevyhovuje).</p>				
<p>8.2.3.2 Opacita</p> <p>Tento požadavek se nevztahuje na vozidla registrovaná nebo uvedená do provozu před 1. lednem 1980</p>	<p>Měření opacity výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou v neutrálu a se zapnutou spojkou a, pokud je to stanoveno v souladu s předpisy pro schvalování typu, zjištěním z OBD v souladu s doporučeními výrobce a dalšími požadavky.</p> <p>Stabilizace vozidla:</p> <p>1. Vozidla se mohou zkoušet bez stabilizace, ačkoliv z bezpečnostních důvodů by se mělo ověřit, že je motor teplý a je ve vyhovujícím mechanickém stavu.</p>	<p>a) Platí pro vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích¹: opacita přesahuje úroveň uvedenou na štítku výrobce.</p>		<p>X</p>	

	<p>2. Požadavky na stabilizaci:</p> <p>i) Motor musí mít plnou provozní teplotu, například teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měřky hladiny oleje musí být nejméně 80 °C, nebo musí mít běžnou provozní hodnotu, jestliže je nižší, nebo teplota bloku motoru měřená hladinou infračerveného záření musí mít nejméně ekvivalentní teplotu. Jestliže toto měření není proveditelné vzhledem ke konfiguraci vozidla, může se určit běžná provozní teplota motoru jiným způsobem, například z činnosti chladicího ventilátoru motoru.</p> <p>ii) Výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem.</p> <p>Postup zkoušky:</p> <p>Před začátkem každého cyklu volné akcelerace musí mít motor a popřípadě přeplňovací turbodmychadlo volnoběžné otáčky. U vznětových motorů těžkých vozidel to znamená, že je nutno vyčkat nejméně 10 sekund po uvolnění pedálu akceleračního.</p> <p>Na začátku každého cyklu volné akcelerace musí být pedál akceleračního plně sešlápnut rychle a rovnoměrně (v době kratší než jedna sekunda), avšak nenásilně, aby byla dosažena maximální dodávka ze vstříkovacího čerpadla.</p>	<p>b) Pokud tato informace není k dispozici nebo požadavky¹ nepřipouštějí použití referenčních hodnot,</p> <ul style="list-style-type: none"> — u motorů s atmosférickým sáním: 2,5 m⁻¹, — u přeplňovaných motorů: 3,0 m⁻¹, nebo — u vozidel specifikovaných v požadavcích¹ nebo registrovaných poprvé nebo uvedených poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích¹: 1,5 m⁻¹ (⁹) nebo 0,7 m⁻¹ (⁸). 			
--	--	--	--	--	--

Při každém cyklu volné akcelerace musí motor dosáhnout maximálních regulovaných otáček nebo otáček specifikovaných výrobcem, nebo není-li tento údaj k dispozici, dvou třetin maximálních regulovaných otáček předtím, než je uvolněn pedál akcelérátoru. To lze zkontrolovat například sledováním otáček motoru nebo tak, že se od začátku sešlapování pedálu akcelérátoru do jeho uvolnění nechá uplynout dostatečná doba. U vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ nebo N₃ by měla tato doba být nejméně dvě sekundy.

Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr z nejméně tří posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchyľují od střední hodnoty změřených hodnot, nebo se zjistí jiným způsobem statistického výpočtu, při kterém se uvažuje rozptyl měřených hodnot. Členské státy mohou omezit počet zkušebních cyklů.

S cílem zamezit zbytečnému zkoušení mohou členské státy hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy hodnotit jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech.

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.3.3 Měření NO _x	<p>Příprava vozidla:</p> <p>Pro podmínky nižší než -10 °C: Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p> <p>Je-li venkovní teplota -10 °C nebo vyšší:</p> <p>Před zkouškou se systém následného zpracování výfukových plynů vozidla zahřeje na podmínky, které umožňují účinné snížení emisí NO_x systémem ke snížení emisí NO_x vozidla. Nastavení systému ke snížení emisí NO_x dále upřesní prováděcí akty.</p> <p>Během zkoušky nesmí vozidlo provádět aktivní regeneraci filtru částic.</p> <p>Příprava měřicího přístroje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zařízení na měření emisí NO_x je zapnuté minimálně po dobu zahřívání uvedenou výrobcem, - automatické kontroly přístroje budou upřesněny v souladu s prováděcími akty za účelem monitorování správné funkce přístroje během provozu a v případě chybné funkce spustí varování nebo hlášení; <p>Před každou zkouškou se ověří dobrý stav systému odběru vzorků, včetně kontroly, zda není poškozena odběrová hadice a odběrová sonda.</p> <p>Postup zkoušky:</p>	Výsledek měření je vyšší než 40 ppm, nebo elektronické rozhraní udává nesprávnou funkci.		X	

	<p>– software analyzátoru NO_x automaticky provádí obsluhu přístroje zkušebním postupem,</p> <p>– sonda se zasune nejméně 0,20 m do výstupu výfukového systému. V odůvodněných výjimkách, kdy odběr vzorků v této hloubce není možný, se sonda zasune alespoň do hloubky 0,05 m. Odběrová sonda se nedotýká stěn výfukové trubky,</p> <p>– pokud má výfukový systém více než jeden výstup, zkouška se provede na všech výstupech. V tomto případě se za koncentraci NO_x vozidla považuje nejvyšší naměřená koncentrace NO_x naměřená na různých výstupech výfukového systému,</p> <p>– vozidlo pracuje při nízkých volnoběžných otáčkách,</p> <p>– po vložení sondy do výfukové trubky se postupuje podle následujících kroků:</p> <p>doba stabilizace trvá nejméně 15 sekund při volnoběžných otáčkách motoru.</p> <p>Po uplynutí doby stabilizace se měří koncentrace NO_x v emisích. Zkouška trvá nejméně 15 sekund (celková doba měření). Výsledkem zkoušky je průměrná koncentrace NO_x po dobu trvání měření.</p> <p>Po dokončení zkušebního postupu přístroj oznámí (a uloží) průměrnou koncentraci NO_x vozidla a zprávu „PASS“ (vyhovuje) nebo „FAIL“ (nevyhovuje):</p> <p>– Pokud je výsledek zkoušky nižší nebo roven mezní hodnotě, přístroj oznámí zprávu „PASS“ (vyhovuje).</p> <p>– Pokud je výsledek zkoušky vyšší než mezní hodnota, přístroj oznámí zprávu „FAIL“ (nevyhovuje).“</p>				
--	---	--	--	--	--

;

xxxiv) v tabulce se bod 8.4.1 nahrazuje tímto:

”

8.4.1 Únik kapalin	Vizuální kontrola	Jakýkoli nadměrný únik kapalin, který by mohl poškodit životní prostředí nebo představovat bezpečnostní riziko pro ostatní účastníky silničního provozu. Neustálá tvorba kapek, které představují velmi závažné nebezpečí.		X	X“
--------------------	-------------------	---	--	---	----

;

xxxiva) v tabulce se bod 9.11.1 nahrazuje tímto:

”					
9.11.1 Dveře, rampy, zdviže a systém snížení výšky podlahy, jsou-li namontovány v souladu s předpisem EHK OSN č. 107	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná(ě) signalizace ukazuje(i) nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X
		i) Není v souladu s požadavky ¹ .		X	“

xxxivb) v tabulce se doplňuje nový bod 9.13, který zní:

“

9.13 Poplašný a hasicí systém	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.13.1 Poplašný systém (je-li nainstalován, v souladu s právními předpisy EU týkajícími se schvalování typu)	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti (případá-li v úvahu) a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Nefunguje vůbec, nefunguje správně.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní.		X	
		c) Chybí		X	
		d) Nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
9.13.2 Hasicí systém (je-li nainstalován, v souladu s právními předpisy EU týkajícími se schvalování typu)	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Chybí, aktivuje se.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
		c) Nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X	
		d) Nádoba s detekční látkou, nádoba s hnacím plynem, nádoba s hasicí látkou bez tlaku, prázdná.		X	
		e) Uplynula lhůta (lhůty) pro inspekci a výměnu nádoby.		X	“

;

xxxv) v tabulce se doplňuje nový bod 10, který zní:

“

10. ADAS A DALŠÍ SYSTÉMY SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ						
<p>10.1 Inteligentní regulace rychlosti (je-li požadována v souladu se schválením typu nebo namontována)</p> <p>Popis inteligentní regulace rychlosti: systém, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu poskytuje specifickou a náležitou zpětnou vazbu, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1958*****.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části nebo zjevně špatně nastavená čidla.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
<p>10.2 Aktivní opěrka hlavy (je-li nainstalována) (X)²</p> <p>Popis: systém snižuje nebezpečí poranění krční páteře v případě nárazu zezadu tím, že mění polohu opěrky hlavy směrem k hlavě.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		

		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X	X	X
10.3 Aktivní kapota (je-li nainstalována) (X) ² Popis: automatickým zvednutím kapoty zajišťuje systém větší deformační prostor pro případ nehody s účastí chodce.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují (např. jsou zastaralé) nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné.		X	

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
10.4 Funkce automatického zabrzdnění (je-li nainstalována) (X) ² Popis: systém samostatně zadržuje vozidlo po zastavení provozní a/nebo parkovací brzdou a automaticky je uvolňuje při rozjezdu.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
10.5 Systém automatického nouzového brzdění (je-li požadováno v souladu se schválením typu nebo namontováno) Popis: systém začne samostatně brzdit, aby se vyhnul srážce	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části nebo zjevně špatně nastavená čidla.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

s překážkou nebo jiným účastníkem silničního provozu nebo aby zmírnil následky nevyhnutelného nárazu.		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například zvukové součásti).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
10.6 Asistované systémy řízení (jsou-li nainstalovány) Asistent řízení Popis: v závislosti na jízdní situaci se úhel rejdu mění automaticky, bez zásahu řidiče. Relevantní, pokud k zásahu do řízení dojde při rychlosti vyšší než 15 km/h, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 79. Asistent změny jízdního pruhu Popis: při změně jízdního pruhu systém upozorní řidiče na vozidlo ve vedlejším pruhu a navede ho zpět. Asistent udržování v jízdním pruhu	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například zvukové součásti).		X	

<p>Popis: systém upozorní řidiče na neúmyslné opuštění jízdního pruhu a navede vozidlo zpět, např. v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2021/646*.</p> <p>Systém automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu (ALKS)</p> <p>Popis: systém, který je aktivován řidičem a který udržuje vozidlo v jízdním pruhu tím, že řídí příčný a podélný pohyb vozidla po delší dobu, aniž by řidič musel do řízení zasahovat (například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 157).</p>		<p>h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz</p> <p>Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla</p> <p>Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	X	X	X
<p>10.7 Přednázorový systém (je-li nainstalován) (X)2</p> <p>Popis: v kritické jízdní situaci je vozidlo připraveno na nehodu tak, aby se snížilo riziko zranění cestujících a/nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	<p>a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.</p> <p>b) Poškozený systém nebo konstrukční části.</p> <p>c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.</p> <p>d) Poškozené elektrické vedení.</p> <p>e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.</p> <p>f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz</p> <p>Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla</p> <p>Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p> <p>g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například elektricky ovládaná okna).</p>	X	X	X

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.8 Ochrana proti převrácení (aktivní) (je-li nainstalována) (X) ² Popis: v případě hrozícího převrácení jsou podpůrné prvky rozšířeny tak, aby byl zajištěn prostor pro přežití, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 21.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.9 Asistent rozjezdu (je-li nainstalován) (X) ² Popis: asistent rozjezdu, například zvednutím zvedací nápravy nebo krátkodobým použitím tlaku v brzdách nebo automatickým uvolněním parkovací brzdy.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.10 Deaktivace uzávěru diferenciálu (je-li nainstalován) (X) ² Popis: po aktivaci tohoto systému se uzávěry diferenciálu odemykají v závislosti na určitých parametrech (např. prokluz kol, úhel rejdu, rychlost).	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení.		X	X

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
10.11 Řídicí brzda (je-li namontována) (X) ² Popis: při zatáčení se na jedno nebo více kol aplikuje dávkované brzdění.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
10.12 Aktivní stabilizace náklonu (je-li namontována) (X) ² Popis: prostřednictvím příslušných regulačních prvků vytváří systém	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	

pohyb náklonu, který v závislosti na aktuální jízdní situaci vyrovnává náklon karoserie vozidla.		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		10.13 Akustický varovný systém vozidla (je-li požadován v souladu se schválením typu nebo instalován) Popis: při nízké rychlosti systém generuje vnější specifický zvuk, aby varoval například chodce.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.	
	b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
	c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
	d) Poškozené elektrické vedení.		X		
	e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
	f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X	
	g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
10.14 Asistenční systém pro odbočování (systému pro detekci mrtvého úhlu) (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který informuje řidiče o možné srážce s účastníkem provozu (např. jízdním kolem) nacházejícím se blízko boku vozidla (např. v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 151).	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.		X	X
g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X			
10.15 Detekce zpětného chodu (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který řidiče upozorňuje na osoby a předměty za vozidlem, přičemž hlavním cílem	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
10.15 Detekce zpětného chodu (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který řidiče upozorňuje na osoby a předměty za vozidlem, přičemž hlavním cílem	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

je zabránit kolizím při couvání, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 158.		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.16 Upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který analýzou systémů vozidla posuzuje řidičovu pozornost a v případě potřeby jej upozorňuje, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1341*****.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.17 Vyspělé upozornění na rozptýlenost řidiče (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který je schopen napomáhat řidiči v tom, aby věnoval pozornost dopravní situaci, a upozornit jej, pokud je rozptýlen, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/2590*****.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
10.18 Zapisovač údajů o události (je-li požadován v souladu se schválením typu) Popis: systém, jehož jediným účelem je zaznamenávat a uchovávat kritické parametry	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

a informace týkající se nárazu krátce před srážkou, v jejím průběhu a bezprostředně po ní, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144, nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/545***** a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 160.		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz.	X		
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například data nejsou přístupná).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz.	X		
10.19 Automatizovaný systém řízení (je-li namontován) (X) ² Popis: systémy, které jsou schopny trvale provádět celou dynamickou funkci řízení plně automatizovaného vozidla, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2022/1426*****.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například HMI).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
10.20 Systémy monitorování dostupnosti řidiče (automatizované řízení) (jsou-li namontovány) (X) ²	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	

<p>Popis: systém, který vyhodnocuje, zda je řidič v případě potřeby schopen převzít funkci řízení samořízeného vozidla v určitých situacích, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 157.</p>	<p>a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například HMI).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X

<p>10.21 Adaptivní tempomat (je-li namontován) (X)²</p> <p>Popis adaptivního tempomatu: Systém udržuje rychlost vozidla v závislosti na preferované rychlosti a vzdálenosti od vozidla vepředu.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X

* Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/646 ze dne 19. dubna 2021, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu (ELKS) (Úř. věst. L 133, 20.4.2021, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/79 ze dne 12. září 2016, kterým se stanoví podrobné technické požadavky a zkušební postupy pro ES schválení typu motorových vozidel, pokud jde o jejich palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112 a palubní samostatné technické celky a konstrukční části využívající linku tísňového volání 112, a kterým se doplňuje a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758, pokud jde o výjimky a použitelné normy (Úř. věst. L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1958 ze dne 23. června 2021, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů inteligentní regulace rychlosti a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení (Úř. věst. L 409, 17.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1341 ze dne 23. dubna 2021, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení (Úř. věst. L 292, 16.8.2021, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/2590 ze dne 13. července 2023, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu některých motorových vozidel z hlediska jejich systémů vyspělého upozorňování na rozptýlenost řidiče a kterým se mění uvedené nařízení (Úř. věst. L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/545 ze dne 26. ledna 2022, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich zapisovače údajů o události a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení (Úř. věst. L 107, 6.4.2022, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1426 ze dne 5. srpna 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu automatizovaného systému řízení (ADS) plně automatizovaných vozidel (Úř. věst. L 221, 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

“

2) Příloha III se mění takto:

a) v části I „Zařízení a vybavení“ se první odstavec mění takto:

i) bod 10) se nahrazuje tímto:

„10) analyzátor čtyř výfukových plynů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/32/EU*;

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/32/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání měřidel na trh (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).“;

ii) bod 15) se nahrazuje a doplňují se nové body 16) až 18), které znějí:

„15) zařízení pro zjištění úniku LPG/CNG/LNG, jsou-li taková vozidla zkoušena;

16) zařízení pro měření počtu částic emitovaných ze vznětových motorů s dostatečnou přesností;

17) zařízení pro měření emisí oxidu dusíku (NO_x) ze vznětových motorů s dostatečnou přesností; Zařízení musí být v provozu ve stanici technické kontroly do data uvedeného v čl. 6 odst. 2;

18) Zařízení pro měření emisí oxidů dusíku (NO_x) a zařízení pro měření počtu emitovaných částic ze zážehových motorů s dostatečnou přesností. Zařízení musí být v provozu ve stanici technické kontroly do data uvedeného v čl. 6 odst. 2.“;

b) v části II se tabulka I nahrazuje tímto:

„Tabulka I (*)

Vybavení požadované pro účely provedení technické prohlídky																					
Vozidla		Kategorie		Vybavení požadované pro každou položku uvedenou v části I																	
	Maximální hmotnost			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Motocykly			1																		
		L1e	P	x								x	x		x	x	x				
		L1e	E	x											x	x	x				
		L3e, L4e	P	x								x	x		x	x	x				
		L3e, L4e	D	x								x		x	x	x	x				
		L3e, L4e	E	x											x	x	x				
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L2e	E	x	x										x	x	x				
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L5e	E	x	x										x	x	x				

		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L6e	E	x	x										x	x	x				
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x				
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x				
		L7e	E	x	x										x	x	x				
2. Vozidla pro osobní dopravu																					

Vozidla		Kategorie		Vybavení požadované pro každou položku uvedenou v části I																	
	Maximální hmotnost			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	Do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	Do 3 500 kg	M ₁ , M ₂	E	x	x		x								x	x	x				
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	M ₁ , M ₂ , M ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
3. Vozidla pro nákladní dopravu																					
	Do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x		x
	Do 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x				
	Do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				

4. Zvláštní vozidla odvozená od vozidel kategorie N, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b																						
	Do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x	x	x	x	x
	Do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x		x	x		
	Do 3 500 kg	N ₁	E	x	x		x								x	x	x					

Vozidla		Kategorie		Vybavení požadované pro každou položku uvedenou v části I																	
	Maximální hmotnost			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x		x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ , N ₃ , M1, T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b	E	x	x	x		x	x	x	x				x	x	x				
5. Přípojná vozidla	Do 750 kg	O ₁		x												x					
	> 750 až 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x					
	> 3 500 kg	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x					

* Kategorie vozidel, které nespádají do oblasti působnosti této směrnice, jsou uvedeny jako vodítko.

¹ P...benzín (zážehový motor); D...nafta (vznětový motor); E...elektrické (BEV – bateriové elektrické vozidlo)⁶;

3) Příloha IV se mění takto:

a) v bodě 2 písm. a) se podbody i) a ii) nahrazují tímto:

„i) technologie vozidel:

- brzdové systémy,
- systémy řízení,
- pole výhledu,
- světla, osvětlovací zařízení a elektronické součásti,
- nápravy, kola a pneumatiky,
- podvozek a karoserie,
- obtěžování okolí a emise,
- alternativní pohony (vysokonapěťové, hybridní, vodíkové systémy);
- dodatečné požadavky pro zvláštní vozidla,

ii) metody kontroly (včetně nezbytného školení pro kontrolu vozidel vybavených vysokonapěťovými systémy);“

b) bod 3 se nahrazuje tímto:

„3. *Osvědčení o odborné způsobilosti*

Osvědčení či rovnocenný doklad vystavený kontrolorovi oprávněnému provádět technické prohlídky musí obsahovat alespoň tyto informace:

- totožnost kontrolora (jméno, příjmení),
- kategorie vozidel, pro které je kontrolor oprávněn provádět technické prohlídky,
- u kontrolorů specializovaných na určité oblasti omezení typů vozidel a/nebo technických prohlídek, k jejichž provádění byl kontrolor oprávněn;
- název orgánu, který osvědčení vydal,
- datum vydání.“

PŘÍLOHA [II]

Přílohy II, III, IV a V směrnice 2014/47/EU se mění takto:

4) příloha II se mění takto:

a) v bodě 1 se doplňuje nový podbod 10), který zní:

„10) ADAS a další systémy související s bezpečností“;

b) bod 3 se mění takto:

i) nadpis se nahrazuje tímto:

„3. OBSAH A METODY KONTROLY, DŮVODY PRO NEVYHOVĚNÍ
A POSOUZENÍ NEDOSTATKŮ VOZIDEL“;

ii) v tabulce se body 1.1.3 až 1.1.6 nahrazují tímto:

„

1.1.3	Vývěva nebo kompresor a zásobníky	Vizuální kontrola součástí za normálního pracovního tlaku. Zkontrolovat čas pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění a funkci výstražné signalizace, víceokruhového jisticího ventilu a odlehčovacího ventilu. Brzděním se rozumí sešlápnutí brzdového pedálu nebo stlačení brzdové páky, které umožní plný průtok vzduchu/kapaliny do brzdových soustav.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně čtyř brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí); nejméně dvou brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).		X		X
			b) Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění je podle požadavků příliš dlouhý ¹ .		X		
			c) Víceokruhový jisticí ventil nebo přetlakový jisticí ventil není funkční.		X		
			d) Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu Únik vzduchu působící kritický pokles tlaku.		X		X
			e) Vnější poškození, které může ovlivnit funkci brzdového systému Nedostatečný účinek nouzového brzdění.		X		X
1.1.4	Výstražná signalizace nízkého tlaku	Kontrola funkce	Nesprávná funkce nebo porucha výstražné signalizace Nízký tlak není možné zjistit.	X			X
1.1.5	Ručně ovládaný brzdíč	Vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Prasklý, poškozený nebo nadměrně opotřeбенý ovladač.		X		
			b) Nespolehlivé ovládání brzdíče nebo nespolehlivý brzdíč.		X		
			c) Volné spoje, vadné upevnění nebo únik ze systému.		X		
			d) Nevyhovující funkce.		X		

<p>1.1.6 Ovladač parkovací brzdy, ovládací páka, západka parkovací brzdy, elektronicky ovládaná parkovací brzda včetně parkovací brzdy na všech čtyřech kolech</p> <p>Popis elektronicky ovládané parkovací brzdy: funkce parkovací brzdy je spouštěna nebo přenášena elektronicky nebo elektromechanicky.</p> <p>Popis parkovací brzdy čtyř kol: systém dosáhne maximálního brzdového tlaku v brzdových válcích na všech čtyřech kolech.</p>	<p>Vizuální kontrola konstrukčních částí během používání brzdového systému doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Západka nearetuje správně.		X		
		b) Opotřeбенí čepu páky nebo západkového mechanismu. Nadměrné opotřeбенí.	X		X	
		c) Nadměrný zdvih páky svědčící o nesprávném seřizení.			X	
		d) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.			X	
		e) Poškozený systém nebo konstrukční část.			X	
		f) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.			X	
		g) Poškozené elektrické vedení.			X	
		h) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.			X	
		i) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		j) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.			X	
		k) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X“

;

iii) v tabulce se bod 1.1.13 nahrazuje tímto:

“

1.1.13	Brzdová obložení a destičky	Vizuální kontrola	a) Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček (dosažena značka MIN).		X	
			Nadměrné opotřebení obložení nebo destiček (značka MIN není viditelná).			X
			b) Obložení nebo destičky jsou znečištěné (olejem, tukem apod.). Narušený brzdový účinek.		X	X
			c) Obložení nebo destičky chybí nebo jsou nesprávně namontované nebo jsou zjevně nesprávného typu.			X
			d) Elektrický svazek indikátoru opotřebení je odpojený nebo poškozený.	X		“

;

iv) v tabulce se bod 1.1.18 nahrazuje tímto:

”

1.1.18	Páky brzdových klíčů a signalizace	Pokud možno vizuální kontrola součástí při funkci brzdového systému	a) Mechanismus je poškozený, zadřený nebo má nenormální pohyb, nadměrné opotřebení nebo nesprávné seřízení.		X	
			b) Mechanismus je vadný.		X	
			c) Nesprávná montáž nebo výměna.		X	

;

v) v tabulce se bod 1.1.19 nahrazuje tímto:

”

<p>1.1.19 Systém odlehčovací brzdy (je-li namontován nebo požadován)</p> <p>Popis: doplňkový brzdový systém, který dokáže po určitou dobu udržet brzdný účinek bez podstatnějšího zmenšení tohoto účinku, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 13 a nařízením (EU) 2019/2144.</p>	<p>Vizuální kontrola (pokud je to možné, s aktivovaným i neaktivovaným ovládním) doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část (například vadné spoje nebo montáž).		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X“

;

vi) v tabulce se bod 1.1.23 nahrazuje těmito body 1.1.23 až 1.1.25:

»						
1.1.23 Nájezdová brzda	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Nefunguje správně, například zdvih oje přesahuje 2/3 celkového nájezdu.		X		
		b) Lanko rozpojovací brzdy je vadné nebo chybí.		X		
1.1.24 Stabilizace přívěsu (je-li jí vozidlo vybaveno) (X) ² Popis: selektivním brzděním přívěsu provozními brzdami se stabilizuje celá souprava vozidel.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
1.1.25 Autobusová zastávková brzda (je-li namontována) (X) ² Popis: systém zajišťuje brzdový tlak při zastavení nezávisle na aktivaci brzdového pedálu. Autobusy se mohou rozjet až po zavření dveří.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X ²

;

vii) v tabulce se body 1.2.1 a 1.2.2 nahrazují tímto:

»					
1.2.1 Výkon	Zkouška na statickém brzdovém stavu, a pokud to není možné, jízdní zkouška s postupným zvyšováním brzdě síly do maxima Pokud je to možné, musí být zajištěno, aby mechanické provozní brzdy byly kontrolovány bez rušivého vlivu rekuperačního brzdění nebo jiného průběžného brzdění.	a) Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech.		X	
		Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech.			X
		b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru.		X	
		Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 50 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy v případě řízených náprav.			X
		c) Nedosáhne se odstupňování brzděného účinku (blokování).		X	
		d) Nadměrná prodleva brzděného účinku na některém kole.		X	
		e) Nadměrné kolísání brzdě síly v průběhu každého úplného otočení kola. Nebo dochází v případě jízdních zkoušek na silnici k nadměrným vibracím na pedálu/páče provozní brzdy nebo na volantů.		X	
1.2.2 Brzděný účinek (E)	Zkouška na statickém brzděm stavu při uvedené hmotnosti nebo, pokud to z technických důvodů není možné, jízdní zkouška s použitím decelerometru se záznamem ⁽¹⁾ .	Nedosahuje se alespoň následujících minimálních hodnot (²): kategorie M ₁ , M ₂ a M ₃ : 50 % (3) kategorie N ₁ : 45 % kategorie N ₂ a N ₃ : 43 % (4) kategorie O ₃ a O ₄ : 40 % (5) kategorie T: 40 %.		X	

		Dosaženo méně než 50 % výše uvedených hodnot			X“
--	--	--	--	--	----

;

viii) v tabulce se bod 1.3.1 nahrazuje tímto:

”

1.3.1 Činnost (E)	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, použije se metoda popsaná v bodě 1.2.1. Pokud je to možné, musí být zajištěno, aby mechanické provozní brzdy byly kontrolovány bez rušivého vlivu rekuperačního brzdění nebo jiného průběžného brzdění.	a) Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech.		X	
		Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech.			X
		b) Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 70 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru. Brzdná síla na kterémkoli kole je menší než 50 % největší síly zjištěné na druhém kole téže nápravy v případě řízených náprav.		X	X
		c) Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování).		X	“

;

ix) v tabulce se bod 1.4.1 nahrazuje tímto:

”

1.4.1	Činnost (E)	Brzda se použije při zkoušce na statickém brzdovém stavu nebo jízdni zkouškou.	Brzda je na jedné straně neúčinná nebo se vozidlo v případě jízdni zkoušky nadměrně vychyluje z přímého směru. V průběhu zkoušky dosaženo méně než 50 % hodnot brzdného účinku uvedených v bodě 1.4.2 ve vztahu ke hmotnosti vozidla.		X	X“
-------	-------------	--	--	--	---	----

;

x) v tabulce se bod 1.5 nahrazuje tímto:

”

1.5	Činnost systému odlehčovací brzdy	Vizuální kontrola a případně zkouška funkce, tj. jízdni zkouškou.	a) Kontrolka vadné funkce signalizuje závadu.		X	
			b) Systém nefunguje.		X	“

;

xi) v tabulce se bod 1.6 nahrazuje tímto:

»

<p>1.6 Protiblokovací systém (ABS)</p> <p>Popis: systém automaticky zabraňuje zablokování kola při brzdění selektivním snížením brzdě síly kola, například v souladu s předpisem EHK OSN č. 13 a nařízením (EU) 2019/2144.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční součásti (např. čidla rychlosti na kolech).		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X

;

xia) v tabulce se bod 1.7 nahrazuje tímto:

»

1.7 Elektronický brzdový systém Popis: čidlo brzdového pedálu a/nebo čidlo tlaku zaznamenává požadavek na brzdění a vypočítává optimální brzdovou sílu pro každé kolo tak, aby došlo k optimální aktivaci brzd všech kol.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní nebo jízdní zkouškou, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
1.7.1 Elektrické rekuperační brzdění	Vizuální kontrola ukazatele elektrického rekuperačního brzdění doplněná použitím elektronického rozhraní vozidla nebo jízdní zkouškou, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Výstražné zařízení signalizuje nesprávnou funkci.		X		
		b) Systém vozidlo znatelně nezpomaluje (s výjimkou případů, kdy jsou baterie úplně nabitě) nebo ukazatel nabíjení (je-li jím vozidlo vybaveno) nezobrazuje při aktivaci rekuperace nápis „nabíjení“.		X		
		c) Rozhraní vozidla signalizuje nesprávnou funkci systému.		X		
		d) Rozhraní vozidla signalizuje nesprávnou funkci systému.		X	“	

;

xib) v tabulce se bod 2.2.2 nahrazuje tímto:

»

<p>2.2.2 Sloupek řízení/třmeny a tlumiče řízení, včetně elektronických tlumičů.</p> <p>Popis elektronického tlumení: Tlumení řízení je řízeno elektronicky.</p>	<p>Volant se zatlačí a zatáhne rovnoběžně se sloupkem, volant se zatlačí různými směry kolmo ke sloupku.</p> <p>Vizuální kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Nadměrná pohyblivost středu volantů směrem nahoru nebo dolů.		X	
		b) Nadměrná pohyblivost horní části sloupku radiálně od osy sloupku.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojů.		X	
		d) Vadné připevnění.		X	
		Velmi vysoké riziko uvolnění.			X
		e) Nebezpečné úpravy ³			X
		f) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		g) Poškozený systém nebo konstrukční části		X	
		h) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		i) Poškozené elektrické vedení.		X	
		j) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému		X	
		k) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla	X		X

	Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
	l) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné: Narušené řízení.		X	
	m) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla	X		
	Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.		X	X“

;

xii) v tabulce se bod 2.6 nahrazuje těmito body 2.6 až 2.8:

»						
<p>2.6 Elektronický posilovač řízení (EPS), včetně superpozičního řízení.</p> <p>Popis: pomocí elektromotoru je generována podpůrná síla pro řízení.</p> <p>Popis superpozičního řízení: v závislosti na jízdní situaci systém mění převodový poměr řízení.</p>	<p>Vizuální kontrola a kontrola shody úhlu volantu a úhlu kol při zapnutí/vypnutí motoru, doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují (např. nefunguje posilovač) nebo je jejich fungování nepravděpodobné (např. nesoulad mezi úhlem natočení volantu a úhlem natočení kol) Vliv na řízení.			X	X
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
<p>2.7 Elektronické řízení všech čtyř kol (je-li instalováno)</p> <p>Popis: dvě nápravy jsou řízené, přičemž úhel rejdu všech řízených kol je větší než 3°, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 79 a nařízením (EU) 2019/2144.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		

		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení.		X	X
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
2.8 Elektronicky řízená přední a přípojná náprava (je-li namontována) (X) ² Popis: řízené nápravy jsou přídavné nápravy s elektronicky ovládaným řízením. Řídicí síla je vytvářena hydraulickým čerpadlem nebo boční silou působící na kola.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení.		X	X
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků	X	X	

		silničního provozu.			X“
--	--	---------------------	--	--	----

;

xiiia) v tabulce se bod 3.1 nahrazuje tímto:

”

<p>3.1 Pole výhledu včetně nepřímého pole výhledu pomocí zařízení kamera-monitor (je-li namontováno).</p> <p>Popis zařízení kamera-monitor: systém, který vytváří alespoň část nepřímého pole výhledu kombinací kamery a monitoru (například v souladu s předpisem EHK OSN č. 46).</p>	<p>Vizuální kontrola ze sedadla řidiče doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	<p>a) Překážka ve výhledu řidiče, která významně narušuje jeho výhled dopředu či do stran (mimo dosah stíračů čelního skla).</p> <p>Narušený výhled v rámci dosahu stíračů čelního skla nebo nejsou viditelná vnější zrcátka.</p>	X		
		b) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		c) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		d) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		e) Poškozené elektrické vedení.		X	
		f) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		g) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla	X		
		Neovlivňuje bezpečný provoz		X	
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
h) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X			
i) Jiná závada	X				
Neovlivňuje bezpečný provoz		X			
Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X			
Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X“		

xiii) v tabulce se bod 4.1.1 nahrazuje tímto:

»

<p>4.1.1 Stav a činnost včetně funkcí, jako je funkce rohových světlometů, asistenta dálkových světel, adaptivních světlometů a natáčecích světlometů.</p> <p>Popis rohového světlometu: při zatáčení se aktivuje přídavný světlomet. Funguje do rychlosti 40 km/h, například v souladu s předpisy EHK OSN č. 48 nebo EHK OSN č. 119</p> <p>Popis asistenta dálkových světel: systém automaticky aktivuje a deaktivuje dálková světla v závislosti na jízdní situaci a světelných podmínkách.</p> <p>Popis adaptivního světlometu: osvětlení okolní vozovky a/nebo přímé osvětlení účastníků silničního provozu v nebezpečném prostoru před vozidlem je optimalizováno dynamickým přizpůsobením světelných paprsků.</p> <p>Popis světlometu k osvětlení zatáčky: při zatáčení se v závislosti na úhlu rejdu a rychlosti natáčí světelný paprsek a/nebo se aktivuje přídavný světlomet, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 48, EHK OSN č. 98, EHK OSN č. 112, nebo EHK OSN č. 123.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	<p>a) Zdroj světla je vadný nebo chybí. Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Viditelnost závažně narušená (jediný zdroj světla nebo v případě LED funguje méně než ze dvou třetin).</p>	X			
		<p>b) Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje mírné závady. Optický systém (světlomet a čočka) vykazuje těžké závady.</p>	X		X	
		<p>c) Svítlna není spolehlivě připevněna.</p>			X	
		<p>d) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.</p>			X	
		<p>e) Poškozený systém nebo jakákoli konstrukční část.</p>			X	
		<p>f) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.</p>			X	
		<p>g) Poškozené elektrické vedení.</p>			X	
		<p>h) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.</p>			X	
		<p>i) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	X		X	X
		<p>j) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.</p>			X	
		<p>k) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	X		X	X ^{cc}

xiv) v tabulce se bod 4.1.5 nahrazuje tímto:

”

4.1.5 Automaticky a ručně ovládané korektory sklonu světlometů (jsou-li povinné) Popis automatického korektoru sklonu světlometů: v závislosti na zatížení a (volitelném) úhlu sklonu reguluje systém svislé nasměrování světlometu, například v souladu s předpisem EHK OSN č. 121.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		i) Ručně ovládané zařízení nelze ovládat ze sedadla řidiče.		X	“

;

xv) v tabulce se body 4.2.1 a 4.2.2 nahrazují tímto:

»						
4.2.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Zdroj světla je vadný nebo chybí.		X	
			Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny); jeden z několika bočních zdrojů světla je vadný.	X	X	
			Jediný zdroj světla: v případě LED funguje méně než 2/3; dva nebo více z několika bočních zdrojů světla vadné.			
			b) Vadný optický systém.		X	
4.2.2	Spínače	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	c) Svítidla není spolehlivě připevněna.	X		
			Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	
			a) Spínač nefunguje v souladu s požadavky ¹ .		X	
4.2.2.1	Automatické světlo (je-li požadováno)	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	Je možné zhasnout zadní obrysové svítidlo a boční obrysové svítidlo, jsou-li rozsvíceny světlomety.		X	
			b) Narušená funkce ovládacího zařízení.		X	
			a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
			b) Poškozený systém nebo konstrukční část.		X	
4.2.2.1	Automatické světlo (je-li požadováno)	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	c) Nesprávná verze nebo integrity softwaru.		X	
			d) Poškozené elektrické vedení.		X	
Popis: v závislosti na okolním jasů systém automaticky zapíná a vypíná denní svítidlo.						

		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X“

;

xvi) v tabulce se bod 4.3.1 nahrazuje tímto:

»

4.3.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	<p>a) Zdroj světla je vadný nebo chybí.</p> <p>Vícenásobný zdroj světla; v případě LED nefunguje až z jedné třetiny.</p> <p>Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.</p> <p>Všechny zdroje světla nefungují</p>	X	X	X
		<p>b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo).</p> <p>Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).</p>	X	X	
		<p>c) Svítidla není spolehlivě připevněna.</p> <p>Velmi vysoké riziko odpadnutí.</p>	X	X	“

;

xvii) v tabulce se bod 4.4.1 nahrazuje tímto:

»

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
4.4.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	(a) Zdroj světla je vadný nebo chybí Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin. Nefunguje žádný zdroj světla.	X	X	X
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo). Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).	X	X	
		c) Svítidla není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	“

;

xviii) v tabulce se bod 4.5.1 nahrazuje tímto:

”

4.5.1 Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	a) Zdroj světla je vadný nebo chybí			
		Vícenásobný zdroj světla; v případě LED nefunguje až z jedné třetiny.	X		
		Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.		X	
		b) Optický systém vykazuje mírné vady (žádný vliv na vyzařované světlo).	X		
		Optický systém vykazuje těžké vady (vliv na vyzařované světlo).		X	
		c) Svítidla není spolehlivě připevněna.	X		
Velmi vysoké riziko odpadnutí nebo oslnění protijedoucích vozidel.		X	“		

;

xix) v tabulce se bod 4.6.1 nahrazuje tímto:

”

4.6.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	(a) Zdroj světla je vadný nebo chybí Vícenásobný zdroj světla (v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Jediný zdroj světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin.	X		
			(b) Vadný optický systém.	X		
			(c) Svítidla není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	“

;

xx) v tabulce se bod 4.7.1 nahrazuje tímto:

”

4.7.1	Stav a funkce	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	a) Svítidla vyzařuje přímé nebo bílé světlo směrem dozadu.	X		
			b) Zdroj světla je vadný nebo chybí. (Vícenásobný zdroj světla; v případě LED nefunguje až z jedné třetiny). Zdroj světla je vadný nebo chybí. (v případě jediného zdroje světla; v případě LED funguje méně než ze dvou třetin).	X	X	
			c) Svítidla není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.	X	X	“

;

xxi) v tabulce se v bodě 4.11 název v prvním sloupci nahrazuje tímto:

„Elektrická vedení (kromě vysokonapěťových)“;

xxia) v tabulce se bod 4.12 nahrazuje tímto:

»

<p>4.12 Nepovinné svítilny a odrazky, například základní vnější světla (X)²</p> <p>Popis základních vnějších světel: systém zapíná/vypíná základní světelná zařízení (např. signalizaci).</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	<p>a) Svítilna/odrazka není v souladu s požadavky¹. Vyzářování/odráženi červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.</p>	X		X
		<p>b) Funkce svítilny není v souladu s požadavky¹. Počet zároveň rozsvícených světlometů překračuje přípustnou jasnost světla; vyzářování červeného světla směrem dopředu nebo bílého světla směrem dozadu.</p>	X		X
		<p>c) Svítilna/odrazka není spolehlivě připevněna. Velmi vysoké riziko odpadnutí.</p>	X		X
		<p>d) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.</p>			X
		<p>e) Poškozený systém nebo konstrukční části.</p>			X
		<p>f) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.</p>			X
		<p>g) Poškozené elektrické vedení.</p>			X
		<p>h) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.</p>			X
		<p>i) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla</p>	X		X

	Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
	j) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
	k) Jiná závada			
	Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
	Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
	Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X“

;

xxii) v tabulce se v bodě 4.13 název v prvním sloupci nahrazuje tímto:

„Baterie (kromě vysokonapěťových baterií)“;

xxiii) vkládají se nové body 4.14 a 4.15, které znějí:

»

4.14 Vysokonapěťové systémy					
4.14.1 Elektrická bezpečnost	Vizuální kontrola doplněná použitím rozhraní vozidla (pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou k dispozici nezbytná data).	a) Signalizace nebo rozhraní vozidla ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		b) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
4.14.2 Krytí trakční baterie	Vizuální kontrola.	a) Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav.	X		
		b) Vadné upevnění Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X
		c) Ucpaný větrací otvor (otvory).	X		
4.14.3 Dobíjecí systém pro uchovávání energie (REESS), trakční baterie a systém řízení baterie Popis: dobíjecím systémem pro uchovávání energie (REESS) se rozumí systém pro uchovávání elektrické energie, který poskytuje energii pro elektrický pohon. Systém REESS může zahrnovat subsystém(y) spolu s nezbytnými pomocnými systémy pro fyzické upevnění, řízení teploty, elektronické ovládání a krytí.	Vizuální kontrola doplněná použitím rozhraní vozidla (pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou k dispozici nezbytná data).	a) Znamky úniku Únik (přítomnost kapek).		X	X
		b) Nesprávný software nebo hardware nebo neaktivní kód připravenosti.		X	
4.14.4 Vysokonapěťová elektrická vedení					
4.14.4.1 Vysokonapěťový kabelový svazek a konektor	Vizuální kontrola s vozidlem nad montážní jámou nebo na zvedáku, případně včetně motorového a zavazadlového prostoru	a) Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav Riziko zkratu.	X		X
		b) Vedení je nespolehlivé nebo je nesprávně připevněno Uvolněná připevnění, kontakt s ostrými hranami, konektory, u nichž hrozí rozpojení Vedení se mohou dotknout horkých dílů, rotujících dílů nebo země, rozpojené konektory.	X	X	X

		c) Významné riziko požáru, vzniku jisker.			X
4.14.4.2 Zemnicí opletení včetně jejich upevnění	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav.	X	X	
4.14.4.3 Kontinuita uzemnění (X) ²	Měření pomocí ohmmetru	Zkouška není proveditelná Příliš vysoký odpor (více než 100 Ω (ohmů)).	X	X	
4.14.4.4 Kryt nabíjecího vstupu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zhoršený stav Chybí.	X	X	
4.14.4.5 Nabíjecí vstup	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zhoršený stav Stopy počátku tavení nebo elektrických oblouků Cizí materiál, manipulace, nebo vlhkost.	X	X X	
4.14.4.6 Nabíjecí kabel (je-li k dispozici)	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	Zhoršený stav.	X		
4.14.5 Vysokonapěťová elektrická a elektronická zařízení (X) ²					
4.14.5.1 Vysokonapěťová elektrická a elektronická zařízení	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	a) Mírně zhoršený stav Značně zhoršený stav.	X	X	
		b) Vadné připevnění.		X	
		c) Netěsní.		X	
4.14.5.2 Trakční motor	Vizuální kontrola Kontrola provozní připravenosti systémů pomocí příslušného rozhraní (OBD nebo OBM) Měření vyrovnaní potenciálů, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla	a) Štít je deformovaný, není na místě nebo je poškozený či zkorodovaný.		X	
		b) Chybějící nebo nečitelné výstražné značení.		X	
		c) Připojení kabelového svazku je nespolehlivé nebo zkorodované.		X	
		d) Elektrická izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu při kontaktu s ní může dojít ke zranění.		X	X
		e) Připravenost trakčního motoru na poruchy.		X	

		f) Nesprávná verze typově schváleného hardwaru a softwaru, která není v souladu s požadavky ¹ .		X		
4.14.5.3 Elektronické měniče, motor a střídač	Vizuální kontrola	a) Nejsou v souladu s požadavky ¹ .		X		
	Kontrola provozní připravenosti systémů pomocí příslušného rozhraní (OBD nebo OBM)	b) Nedostatečně zajištěné.		X		
		c) Poškozené nebo zkorodované součásti Mohou způsobit zranění nebo odpadnout.	X		X	
		d) Štíty nejsou na svém místě nebo jsou poškozené.			X	
	Měření vyrovnání potenciálů, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla	e) Elektrická izolace je poškozená nebo ve zhoršeném stavu.			X	
		f) Připravenost měničových a střídačových systémů na poruchy.			X	
		g) Nesprávná verze typově schváleného hardwaru a softwaru.			X	
4.14.6 Izolační odpor (X) ²						
4.14.6.1 Izolační odpor nabíjecího vstupu vozidla a odpor ochranného uzemnění	Zjištění izolačního odporu pomocí elektronického rozhraní vozidla, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Izolační odpor není v souladu s požadavky nebo předem stanovenými hodnotami výrobce vozidla.		X		
		b) Odpor ochranného uzemnění není v souladu s požadavky ¹ .		X		
4.14.6.2 Izolační odpor mezi vysokonapěťovým systémem a podvozkem	Vizuální kontrola Zjištění izolačního odporu pomocí elektronického rozhraní vozidla, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Systém monitorování izolace ukazuje nesprávnou funkci.		X		
		b) Hodnota izolačního odporu není v souladu s požadavky ¹ .		X		
4.14.7 Imobilizér						

4.14.7.1 Imobilizér (je-li požadován)	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti Kontrola funkčnosti spočívá v ověření, zda se vozidlo nemůže samo pohybovat v případě, kdy je zapojen nabíjecí kabel a váha řidiče nezatěžuje sedadlo	Nesprávná funkce signalizace.	X		
4.15 Signál nouzového brzdění Popis: při prudkém zpomalení se aktivují výstražná světla a/nebo přídavné světelné plochy a/nebo jsou následující vozidla varována blikajícími brzdovými světly, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 48 nebo EHK OSN č. 13.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X“		

;

xxiv) v tabulce se bod 5.1.3 nahrazuje tímto:

»

5.1.3 Ložiska kol (+ E)	Vizuální kontrola. Pohybuje se kolem nebo se vyvíjí síla na každé kolo z boku a sleduje se míra pohyblivosti kola směrem nahoru vůči čepu nápravy.	a) Nadměrná vůle v ložisku kola. Zhoršená schopnost udržet směr; nebezpečí zničení.		X	X
		b) Ložisko kola obtížně pohyblivé, zadřené. Nebezpečí přehřátí; nebezpečí zničení.		X	X
		c) Slyšitelné známky opotřebení nebo poškození ložisek.		X	“

xxiva) v tabulce se bod 5.2.3 nahrazuje tímto:

»

5.2.3 Pneumatiky	Vizuální kontrola celé pneumatiky otočením kola nad zemí, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák nebo se s vozidlem přejezdí nad montážní jámou dopředu a dozadu.	a) Velikost pneumatiky, únosnost, značka schválení nebo kategorie rychlosti není v souladu s požadavky ¹ a má vliv na bezpečnost silničního provozu. Nedostatečná únosnost nebo kategorie rychlosti pro skutečné použití, pneumatika se dotýká jiných pevných částí vozidla, takže je ohrožena bezpečnost jízdy.		X	X
		b) Pneumatiky na těžce nápravě nebo na dvojmontáži jsou různé velikosti.		X	
		c) Pneumatiky na těžce nápravě jsou různé konstrukce (radiální/diagonální).		X	
		d) Jakékoli závažné poškození nebo profíznutí pneumatiky. Nosná kostra pneumatiky je viditelná nebo poškozená.		X	X
		e) Indikátor opotřebení vzorku pneumatiky je viditelný. Hloubka vzorku pneumatiky není v souladu s požadavky ¹ .		X	X
		f) Pneumatika dře o jiné části vozidla (ohebná zařízení proti rozstříku). Pneumatika dře o jiné funkční části vozidla (není ohrožena bezpečnost jízdy).	X		X
		g) Pneumatiky s obnoveným drážkováním nejsou v souladu s požadavky ¹ . Narušená nosná kostra pneumatiky.		X	X
		h) Pneumatika je zjevně podhuštěná.	X		

<p>5.2.3.1 Upozornění na tlak v pneumatikách Popis: systém zjistí ztrátu tlaku v pneumatikách pomocí integrovaných čidel a/nebo na základě nepravděpodobných hodnot rychlosti otáčení kola, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem EHK OSN č. 141.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují fyzické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data,</p>	<p>a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Poškozený systém nebo konstrukční části.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Poškozené elektrické vedení.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X“</p>

xxivb) v tabulce se body 5.3.2 a 5.3.2.1 nahrazují tímto:

»						
5.3.2 Tlumiče včetně elektronického tlumení (jsou-li instalovány) Popis tlumiče: v závislosti na jízdní situaci systém upravuje fázi odrazu a fázi stlačení tlumičů.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	
		i) Nespolehlivé připevnění tlumičů k podvozku nebo nápravě Uvolněný tlumič.	X		X	
		j) Poškozený tlumič se známkami výrazného úniku média nebo nesprávné funkce.		X		
5.3.2.1 Zkouška účinnosti tlumení (X) ²	Použití zvláštního vybavení a srovnání rozdílů mezi levou a pravou stranou nebo na základě chování při kmitání nebo tlumení vozidla	a) Výrazný rozdíl mezi levou a pravou stranou.		X		
		b) Předepsané minimální hodnoty nejsou splněny.		X	“	

;

xxivc) v tabulce se bod 5.3.5 nahrazuje tímto:

”

5.3.5 Pneumatické odpružení, včetně vyrovnávání výšky (je-li k dispozici) Popis vyrovnávání výšky: systém mění vzdálenost mezi podvozkem vozidla a vozovkou.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		i) Slyšitelný únik média ze systému.		X	“

;

		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla	X		
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.		X	X ^{cc}

;

xxive) v tabulce se doplňuje nový bod 6.1.10, který zní:

”

6.1.10 Stabilizace posuvného kloubu (je-li namontována) (X) ² Popis: Kloubový spoj je stabilizován tlumením v závislosti na rychlosti vozidla, tlaku ve válcích kloubových tlumičů, řízení a úhlu kloubu.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X ^{cc}

;

xxivf) v tabulce se bod 7.1.3 nahrazuje tímto:

“

<p>7.1.3 Předpínač bezpečnostních pásů a omezovač síly pásů</p> <p>Popis: V případě nehody se bezpečnostní pásy napnou tak, aby se cestující dostali do stanovené polohy a/nebo se omezí síla pásu, elektricky řízená, a tím se omezí síly působící na osoby, například v souladu s předpisem EHK OSN č. 16 nebo EHK OSN č. 94.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část, nebo nejsou pro dané vozidlo vhodné.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X“

;

xxv) v tabulce se bod 7.1.5 nahrazuje tímto:

”

7.1.5 Airbag Popis: V případě nehody snižují nafukovací airbagy svým absorpčním účinkem riziko zranění, například v souladu s předpisy EHK OSN č. 12, EHK OSN č. 14, nebo EHK OSN č. 16.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Systém nebo konstrukční části (například detekce obsazenosti sedadel) zjevně chybí		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části zjevně nefungují (například nejsou pro dané vozidlo vhodné).		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X“

;

xxva) v tabulce se body 7.1.4 a 7.1.6 nahrazují tímto:

xxvi) v tabulce se bod 7.8 nahrazuje tímto:

”

7.8	Rychloměr	Vizuální kontrola nebo zkouška činnosti při jízdě zkoušce nebo použití elektronického rozhraní vozidla, případně jejich kombinace.	a) Není osazen v souladu s požadavky ¹ . Chybí (je-li požadován).	X		X
			b) Nefunguje správně. Nefunguje vůbec.	X		X
			c) Není dostatečně osvětlen nebo jej nelze dostatečně osvětlit. Není vůbec osvětlen.	X		X

;

xxvii) v tabulce se bod 7.9 nahrazuje tímto:

»

<p>7.9 Záznamové zařízení (je-li osazeno/požadováno)</p> <p>Popis: systém pro zaznamenávání doby řízení, přestávek, doby odpočinku i doby jiné práce vykonávané řidičem, například v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014****.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část (například plomby, štítky) nebo nejsou osazeny v souladu s požadavky (například štítek má propadlou platnost).		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části (například nečitelný štítek).		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (např. u nich byly provedeny neoprávněné zásahy nebo s nimi bylo manipulováno, nebo velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace nebo je nesprávně nastavena rychlost, pokud je kontrolováno).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X“

;

xxviii) v tabulce se bod 7.10 nahrazuje tímto:

”

<p>7.10 Omezovač rychlosti (je-li osazen/požadován) (+E)</p> <p>Popis: Během jízdy systém zabraňuje překročení stanovené maximální rychlosti. Relevantní (pokud je to povinné) například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 89 a nařízením (EU) 2019/2144.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část (například plomby, štítky) nebo nejsou osazeny v souladu s požadavky.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (např. u nich byly provedeny neoprávněné zásahy nebo s nimi bylo manipulováno, nebo velikost pneumatik neodpovídá parametrům kalibrace nebo je nesprávně nastavena rychlost, pokud je kontrolováno).			X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X“

;

xxviii) v tabulce se bod 7.11 nahrazuje tímto:

”

7.11 Počítadlo ujetých kilometrů, je-li instalováno	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní (OBD nebo OBM) Pokud kontrola prokáže, že s počítadlem ujetých kilometrů bylo manipulováno, kontrolor tuto skutečnost uvede v osvědčení o technické způsobilosti vozidla jako oznámení vlastníkovu vozidla	Zjevně nefunguje.		X	“
---	--	-------------------	--	---	---

;

xxix) v tabulce se bod 7.12 nahrazuje tímto:

”

7.12 Systém elektronické kontroly stability (ESC), je-li osazen/požadován (X) ¹ Popis: systém stabilizuje vozidlo nebo celou soupravu vozidel v kritických, dynamických jízdních situacích, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 140.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční součást (např. čidlo rychlosti na kolech).		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční součásti (např. čidla rychlosti na kolech).		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrity softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X ^{cc}

;

xxixa) v tabulce se doplňuje nový bod 7.13, který zní:

»

7.13 Systém eCall (je-li nainstalován, v souladu s právními předpisy EU týkajícími se schvalování typu)	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek	
Automatický systém eCall Popis: systém se spouští automaticky prostřednictvím palubních senzorů, nebo manuálně, přenáší minimální soubor údajů (EN 15722) prostřednictvím mobilní komunikační sítě a na základě (tísňového) volání navazuje zvukové spojení mezi cestujícími ve vozidle a centrem tíšňového volání v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758** a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/79***.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data U systémů eCall, které využívají starší celulární sítě (2g/3g) a tyto sítě již nejsou v provozu a systém eCall signalizuje nesprávnou funkci, nesmí to být důvod k selhání.	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace (kontrolka vadné funkce systému eCall) ukazuje nesprávnou funkci systému		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné: – zvukové součásti (například neúspěšný echo test);			X	

		h) Jiná závada (například závada zařízení mobilní komunikační sítě, elektronické řídicí jednotky nebo signálu GPS) Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle.			X“

xxxixb) v tabulce se doplňuje nový bod 7.14, který zní:

7.14 – Konektor diagnostického napojení vozidla (OBD port) (je-li k dispozici)	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
7.14.1 – Konektor diagnostického napojení vozidla (OBD port)	Vizuální kontrola doplněná o použití elektronického rozhraní.	a) Rozhraní není přístupné.		X	
		b) Zjevně nefunkční.		X	
		c) Poškozený systém nebo konstrukční část.		X	
		d) Chybí systém nebo konstrukční část.		X	“

xxx) v tabulce se body 8.1 a 8.2 nahrazují tímto:

8.1 Hluk

8.1.1	Systém omezení hluku (+E)	Subjektivní hodnocení (pokud kontrolor neusoudí, že je hlučnost podprůměrná, může se uplatnit zkouška hluku stojícího vozidla s použitím zvukoměru)	a) Úroveň hluku přesahuje úroveň povolenou požadavky ¹ .		X	
			b) Některá část systému omezení hluku je uvolněná, poškozená, nesprávně namontovaná, chybí nebo je zjevně změněná tak, že to může mít nežádoucí vliv na úroveň hluku. Velmi vysoké riziko odpadnutí.		X	X
		Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami.	c) Měření dálkově ovládaným zařízením ukazuje výrazný nesoulad s požadavky.		X	

8.2 Emise z výfuku

8.2.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní (zjištění z OBD nebo OBM), pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data.	a) Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené.		X	
			b) Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí.		X	
			c) Vadná funkce výstražného zařízení, výstražná signalizace / kontrolka nefunguje.		X	
			d) Aktivována kontrolka vadné funkce, výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
			e) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
			f) Úprava řídicí jednotky zařízení k omezení emisí z výfuku, která má vliv na bezpečnost a/nebo životní prostředí.		X	
			g) Úprava jakékoli jiné řídicí jednotky související s emisemi, která má vliv na bezpečnost a/nebo životní prostředí.		X	

		h) Přítomnost elektronických zařízení, která nejsou povolena výrobcem vozidla ani schválena při homologaci a která mění signály do nebo z motoru nebo do nebo z jednotky (jednotek) pro regulaci znečištění.		X	
		i) Nedostatečné množství činidla, je-li relevantní.		X	
		j) Zjištění z OBD nebo OBM značí zjevně nesprávnou funkci.		X	
Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.2 Měření emisí z výfuku – zážehové motory	<p>Postupy zkoušky:</p> <p>U vozidel, pro něž byla při schvalování typu stanovena mezní hodnota počtu částic (PN); Euro VI, Euro 6c a novější nebo pro M1 a N1 poprvé registrovaná po 31. srpnu 2019 a M2, M3, N2 a N3 poprvé registrovaná po 31. prosinci 2013:</p> <p>Měření počtu částic podle bodu 8.2.2.1.</p> <p>U všech vozidel:</p> <p>Zkouška plynných emisí podle bodu 8.2.2.2.</p> <p>Pro vozidla specifikovaná v souladu s prováděcími akty:</p> <p>Měření NO_x podle bodu 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Měření počtu částic (E)	<p>Příprava vozidla:</p> <p>– [upřesní se v souladu s prováděcími akty]</p> <p>Příprava měřicího přístroje:</p> <p>– zařízení na měření PN je zapnuté minimálně po dobu zahřívání uvedenou výrobcem;</p> <p>– automatické kontroly přístroje [budou upřesněny v souladu</p>	Výsledek měření překračuje mezní hodnoty, které mají být upřesněny v souladu s prováděcími akty.		X	

<p>s prováděcími akty] monitorují správnou funkci přístroje během provozu a v případě chybné funkce spustí varování nebo hlášení.</p> <p>Před každou zkouškou se ověří dobrý stav systému odběru vzorků, včetně kontroly, zda není poškozena odběrová hadice a odběrová sonda.</p> <p>Postup zkoušky:</p> <ul style="list-style-type: none"> – software čítače částic automaticky provádí obsluhu přístroje zkušebním postupem, – sonda se zasune nejméně 0,20 m do výstupu výfukového systému. V odůvodněných výjimkách, kdy odběr vzorků v této hloubce není možný, se sonda zasune alespoň do hloubky 0,05 m. Odběrová sonda se nedotýká stěn výfukové trubky, – pokud má výfukový systém více než jeden výstup, zkouška se provede na všech výstupech. V tomto případě se za koncentraci PN vozidla považuje nejvyšší naměřená koncentrace PN naměřená na různých výstupech výfukového systému, – Vozidlo je v provozu [jak je upřesněno v souladu s prováděcími akty]. V případě, že se motor vozidla při statických podmínkách nenastartuje, operátor zkoušky deaktivuje systém start/stop. U hybridních a plug-in hybridních vozidel se zapne spalovací motor, <p>Po dokončení zkušebního postupu přístroj oznámí (a uloží) koncentraci PN vozidla a zprávu „PASS“ (vyhovuje) nebo „FAIL“ (nevyhovuje):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pokud je výsledek zkoušky nižší nebo roven mezní hodnotě, přístroj oznámí zprávu „PASS“ (vyhovuje). – Pokud je výsledek zkoušky vyšší než mezní hodnota, přístroj oznámí zprávu „FAIL“ (nevyhovuje). 				
--	--	--	--	--

8.2.2.2 Plynné emise (E)	<p>Měření s pomocí analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky¹.</p> <p>Měření se nepoužije na dvoutaktní motory.</p> <p>Nebo měření dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami.</p>	<p>a) Emise překračují určené hodnoty udané výrobcem;</p> <p>b) nebo, nejsou-li tyto údaje k dispozici, je překročena povolená hodnota emisí CO</p> <p>i) u vozidel, která nemají technicky pokročilý systém k omezení emisí,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5 % nebo - 3,5 % <p>podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích¹.</p> <p>ii) u vozidel s technicky pokročilým systémem k omezení emisí,</p> <ul style="list-style-type: none"> - při volnoběžných otáčkách motoru: 0,5 % - při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,3 % nebo - při volnoběžných otáčkách motoru: 0,3 % (⁷) - při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,2 % nebo - při volnoběžných otáčkách motoru: 0,2 % (⁸) - při vysokých volnoběžných otáčkách: 0,1 % <p>podle data první registrace nebo použití uvedeného v požadavcích¹.</p> <p>c) Lambda koeficient je mimo rozpětí $1 \pm 0,03$ nebo neodpovídá specifikaci výrobce.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	
8.2.2.3 Měření NO _x (E)	<p>Příprava vozidla, příprava měřicího přístroje, kontrola systému odběru vzorků a zkušební postup budou dále upřesněny prováděcím aktem odrážejícím zkušební prostředí zážehového motoru a zohledňujícím stávající metody měření plynných emisí.</p> <p>Nebo měření dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami v souladu s bodem 8.2.2. v této tabulce nebo s bodem v souladu s bodem 8.2.2 v bodě 3 přílohy I směrnice 2014/45/EU.</p>	<p>a) Výsledek měření překračuje mezní hodnotu, která má být upřesněna v souladu s prováděcími akty.</p>	<p>X</p>	

		b) Zjištění z OBD nebo OBM značí zjevně nesprávnou funkci.		X	
--	--	--	--	---	--

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.3 Měření emisí z výfuku – vznětové motory	<p>Postupy zkoušky:</p> <p>U vozidel od emisních tříd Euro 5b a Euro VI a novějších nebo pro M1 a N1 poprvé registrovaných po 31. prosinci 2012 a M2, M3, N2 a N3 poprvé registrovaných po 31. prosinci 2013: Měření počtu částic (PN) podle bodu 8.2.3.1</p> <p>U vozidel do emisních tříd Euro 5a a Euro V: Měření opacity podle bodu 8.2.3.2. U vozidel vybavených filtry částic nebo u vozidel M1 poprvé registrovaných po 2. červenci 2007 a u vozidel N1 poprvé registrovaných po 31. srpnu 2010 a u vozidel M2, M3, N2 a N3 poprvé registrovaných po 1. lednu 2014 mohou členské státy namísto měření opacity použít měření počtu částic (PN) v souladu s bodem 8.2.3.1.</p> <p>U vozidel od emisních tříd Euro 6d-TEMP a Euro VI a novějších nebo tříd M1 a N1 poprvé registrovaných po 31. srpnu 2019 a M2, M3, N2 a N3 poprvé registrovaných po 1. lednu 2014: Měření NO_x podle bodu 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Měření počtu částic (E)	<p>Příprava vozidla:</p> <p>Na začátku zkoušky by měl být motor vozidla:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zahřátý, tj. teplota chladicí kapaliny motoru nad 60 °C, nejlépe však nad 70 °C – kondicionován tím, že po určitou dobu pracuje při nízkých volnoběžných otáčkách, a/nebo několikerým zrychlením otáček v klidovém stavu nejvýše do 2 000 ot./min., nebo v důsledku jízdy. Doporučená celková doba kondicionování je nejméně 300 sekund. <p>Během zkoušky nesmí vozidlo provádět aktivní regeneraci filtru částic.</p> <p>Je možná zrychlená zkouška při teplotě chladicí kapaliny</p>	<p>Výsledek měření je vyšší než 250 000 (1/cm³).</p> <p>U vozidel do emisních tříd Euro 5a a Euro V, která jsou vybavena filtry částic, mohou členské státy použít limit až 1 000 000 (1/cm³).</p>		X	

motoru nižší než 60 °C. Pokud však vozidlo zkouškou neprojde, zkouška se opakuje a vozidlo by mělo splnit požadavky stanovené pro teplotu chladicí kapaliny motoru a kondicionování.

Příprava měřicího přístroje (jak je uvedeno v oddílech 3, 4 a 5 doporučení Komise (EU) 2023/688 přijatého dne 20. března 2023):

- přístroj je zapnutý minimálně po dobu zahřívání uvedenou výrobcem,
- automatické kontroly přístroje stanovené v části 5 doporučení Komise (EU) 2023/688 přijatého dne 20. března 2023 monitorují správnou funkci přístroje během provozu a v případě chybné funkce spustí varování nebo hlášení.

Před každou zkouškou se ověří dobrý stav systému odběru vzorků, včetně kontroly, zda není poškozena odběrová hadice a odběrová sonda.

Postup zkoušky:

- software čítače částic automaticky provádí obsluhu přístroje zkušebním postupem,
- sonda se zasune nejméně 0,20 m do výstupu výfukového systému. V odůvodněných výjimkách, kdy odběr vzorků v této hloubce není možný, se sonda zasune alespoň do hloubky 0,05 m. Odběrová sonda se nedotýká stěn výfukové trubky,
- pokud má výfukový systém více než jeden výstup, zkouška se provede na všech výstupech. V tomto případě se za koncentraci PN vozidla považuje nejvyšší naměřená koncentrace PN naměřená na různých výstupech výfukového systému,
- vozidlo pracuje při nízkých volnoběžných otáčkách. V případě, že se motor vozidla při statických podmínkách nenastartuje, operátor zkoušky deaktivuje systém start/stop. U hybridních a plug-in hybridních vozidel se zapne spalovací motor,
- po vložení sondy do výfukové trubky se postupuje podle následujících kroků:

3. doba stabilizace trvá nejméně 15 sekund při volnoběžných otáčkách motoru. Před dobou stabilizace se případně

	<p>provedou 2–3 zrychlení otáček motoru na nejvýše 2 000 ot./min.</p> <p>4. Po uplynutí doby stabilizace se měří koncentrace PN v emisích. Zkouška trvá nejméně 15 sekund (celková doba měření). Výsledkem zkoušky je průměrná koncentrace PN po dobu trvání měření. Pokud je naměřená koncentrace PN vyšší než dvojnásobek mezní hodnoty, může být měření okamžitě zastaveno, aniž by bylo nutné čekat, až uplyne 15 sekund. Oznámi se výsledek zkoušky.</p> <p>Po dokončení zkušebního postupu přístroj oznámí (a uloží) průměrnou koncentraci PN vozidla a zprávu „PASS“ (vyhovuje) nebo „FAIL“ (nevyhovuje):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pokud je výsledek zkoušky nižší nebo roven mezní hodnotě, přístroj oznámí zprávu „PASS“ (vyhovuje). – Pokud je výsledek zkoušky vyšší než mezní hodnota, přístroj oznámí zprávu „FAIL“ (nevyhovuje). 				
<p>8.2.3.2 Opacita</p> <p>Tento požadavek se nevztahuje na vozidla registrovaná nebo uvedená do provozu před 1. lednem 1980</p>	<p>Měření opacit výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou v neutrálu a se zapnutou spojkou a, pokud je to stanoveno v souladu s předpisy pro schvalování typu, zjištěním z OBD v souladu s doporučeními výrobce a dalšími požadavky.</p> <p>Stabilizace vozidla:</p> <p>1. Vozidla se mohou zkoušet bez stabilizace, ačkoliv z bezpečnostních důvodů by se mělo ověřit, že je motor teplý a je ve vyhovujícím mechanickém stavu.</p>	<p>a) Platí pro vozidla registrovaná nebo uvedená poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích¹: opacita přesahuje úroveň uvedenou na štítku výrobce.</p>		<p>X</p>	

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	<p>2. Požadavky na stabilizaci:</p> <p>i) Motor musí mít plnou provozní teplotu, například teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měrky hladiny oleje musí být nejméně 80 °C, nebo musí mít běžnou provozní hodnotu, jestliže je nižší, nebo teplota bloku motoru měřená hladinou infračerveného záření musí mít nejméně ekvivalentní teplotu. Jestliže toto měření není proveditelné vzhledem ke konfiguraci vozidla, může se určit běžná provozní teplota motoru jiným způsobem, například z činnosti chladicího ventilátoru motoru.</p> <p>ii) Výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem.</p>	<p>b) Pokud tato informace není k dispozici nebo požadavky¹ nepřipouštějí použití referenčních hodnot,</p> <ul style="list-style-type: none"> — u motorů s atmosférickým sáním: 2,5 m⁻¹, — u přeplňovaných motorů: 3,0 m⁻¹, nebo — nebo u vozidel specifikovaných v požadavcích¹ nebo registrovaných poprvé nebo uvedených poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích¹: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ nebo 0,7 m⁻¹ ⁽⁸⁾. 			
	<p>Postup zkoušky:</p> <p>Před začátkem každého cyklu volné akcelerace musí mít motor a popřípadě přeplňovací turbodmychadlo volnoběžné otáčky. U vznětových motorů těžkých vozidel to znamená, že je nutno vyčkat nejméně 10 sekund po uvolnění pedálu akcelérátoru.</p> <p>Na začátku každého cyklu volné akcelerace musí být pedál akcelérátoru plně sešlápnut rychle a rovnoměrně (v době kratší než jedna sekunda), avšak nenásilně, aby byla dosažena maximální dodávka ze vstřikovacího čerpadla.</p>				

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
	<p>Při každém cyklu volné akcelerace musí motor dosáhnout maximálních regulovaných otáček nebo otáček specifikovaných výrobcem, nebo není-li tento údaj k dispozici, dvou třetin maximálních regulovaných otáček předtím, než je uvolněn pedál akcelarátoru. To lze zkontrolovat například sledováním otáček motoru nebo tak, že se od začátku sešlapování pedálu akcelarátoru do jeho uvolnění nechá uplynout dostatečná doba. U vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ nebo N₃ by měla tato doba být nejméně dvě sekundy.</p> <p>Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr z nejméně tří posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchyľují od střední hodnoty změřených hodnot, nebo se zjistí jiným způsobem statistického výpočtu, při kterém se uvažuje rozptyl měřených hodnot. Členské státy mohou omezit počet zkušebních cyklů.</p> <p>S cílem zamezit zbytečnému zkoušení mohou členské státy hodnotit jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení rovněž mohou členské státy hodnotit jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech.</p> <p>Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami v souladu s bodem 8.2.3 této tabulky nebo s bodem 8.2.3 v bodě 3 přílohy I směrnice 2014/45/EU.</p>				

Položka	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Posouzení nedostatků		
			Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
8.2.3.3 Měření NO _x (E)	<p>Příprava vozidla:</p> <p>Pro podmínky nižší než -10 °C: Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p> <p>Je-li venkovní teplota -10 °C nebo vyšší:</p> <p>Před zkouškou se systém následného zpracování výfukových plynů vozidla zahřeje na podmínky, které umožňují účinné snížení emisí NO_x systémem ke snížení emisí NO_x vozidla. Přípravenost vozidla ke zkoušce se pokud možno zjišťuje podle kontrolky na přístrojové desce nebo prostřednictvím rozhraní vozidla (zjištění z OBD nebo OBM).</p> <p>Během zkoušky nesmí vozidlo provádět aktivní regeneraci filtru částic.</p> <p>Příprava měřicího přístroje:</p> <p>– zařízení na měření emisí NO_x je zapnuté minimálně po dobu zahřívání uvedenou výrobcem,</p> <p>— automatické kontroly přístroje budou upřesněny v souladu s prováděcími akty monitorují správnou funkci přístroje během provozu a v případě chybné funkce spustí varování nebo hlášení;</p>	Výsledek měření je vyšší než 40 ppm nebo elektronické rozhraní udává nesprávnou funkci.		X	

	<p>Před každou zkouškou se ověří dobrý stav systému odběru vzorků, včetně kontroly, zda není poškozena odběrová hadice a odběrová sonda.</p> <p>Postup zkoušky:</p> <ul style="list-style-type: none"> – software analyzátoru NO_x automaticky provádí obsluhu přístroje zkušebním postupem, – sonda se zasune nejméně 0,20 m do výstupu výfukového systému. V odůvodněných výjimkách, kdy odběr vzorků v této hloubce není možný, se sonda zasune alespoň do hloubky 0,05 m. Odběrová sonda se nedotýká stěn výfukové trubky, – pokud má výfukový systém více než jeden výstup, zkouška se provede na všech výstupech. V tomto případě se za koncentraci NO_x vozidla považuje nejvyšší naměřená koncentrace NO_x naměřená na různých výstupech výfukového systému, – vozidlo pracuje při nízkých volnoběžných otáčkách. – po vložení sondy do výfukové trubky se postupuje podle následujících kroků: <p>doba stabilizace trvá nejméně 15 sekund při volnoběžných otáčkách motoru.</p> <p>Po uplynutí doby stabilizace se měří koncentrace NO_x v emisích. Zkouška trvá nejméně 15 sekund (celková doba měření). Výsledkem zkoušky je průměrná koncentrace NO_x po dobu trvání měření.</p> <p>Po dokončení zkušebního postupu přístroj oznámí (a uloží) průměrnou koncentraci NO_x vozidla a zprávu „PASS“ (vyhovuje) nebo „FAIL“ (nevyhovuje):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pokud je výsledek zkoušky nižší nebo roven mezní hodnotě, přístroj oznámí zprávu „PASS“ (vyhovuje). – Pokud je výsledek zkoušky vyšší než mezní hodnota, přístroj oznámí zprávu „FAIL“ (nevyhovuje). 				
--	--	--	--	--	--

	<p>Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami v souladu s bodem 8.2.3 v této tabulce nebo s bodem 8.2.3 v bodě 3 přílohy I směrnice 2014/45/EU.</p>				
--	---	--	--	--	--

xxxi) v tabulce se bod 8.4.1 nahrazuje tímto:

8.4.1 Únik kapalin	Vizuální kontrola	Jakýkoli nadměrný únik kapalin, který by mohl poškodit životní prostředí nebo představovat bezpečnostní riziko pro ostatní účastníky silničního provozu. Neustálá tvorba kapek, které představují velmi závažné nebezpečí.		X	X
--------------------	-------------------	---	--	---	---

xxxia) v tabulce se bod 9.11.1 nahrazuje tímto:

“

9.11.1 Dveře, rampy, zdviže a systém snížení výšky podlahy, jsou-li namontovány v souladu s předpisem EHK OSN č. 107	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná(é) signalizace ukazuje(i) nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X		X	X
		i) Není v souladu s požadavky ¹ .		X		“

xxxib) v tabulce se doplňuje nový bod 9.13, který zní:

“

9.13 Poplašný a hasicí systém	Metoda	Důvody pro nevyhovění	Menší nedostatek	Závažný nedostatek	Nebezpečný nedostatek
9.13.1 Poplašný systém (je-li nainstalován, v souladu s právními předpisy EU týkajícími se schvalování typu)	Případná vizuální kontrola a zkouška činnosti (případá-li v úvahu) a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Nefunguje vůbec, nefunguje správně.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní.		X	
		c) Chybí		X	
		d) Nejsou v souladu s požadavky ¹		X	
9.13.2 Hasicí systém (je-li nainstalován, v souladu s právními předpisy EU týkajícími se schvalování typu)	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní	a) Chybí, aktivuje se.		X	
		b) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.		X	
		c) Nejsou v souladu s požadavky ¹		X	
		d) Nádoba s detekční látkou, nádoba s hnacím plynem, nádoba s hasicí látkou bez tlaku, prázdná.		X	
		e) Uplynula lhůta (lhůty) pro inspekci a výměnu nádoby.		X	“

;

xxxii) v tabulce se doplňuje nový bod 10, který zní:

”

10. ADAS A DALŠÍ SYSTÉMY SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ						
<p>10.1 Inteligentní regulace rychlosti. (je-li požadováno v souladu se schválením typu nebo namontováno)</p> <p>Popis inteligentní regulace rychlosti: systém, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu poskytuje specifickou a náležitou zpětnou vazbu, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1958*****.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části nebo zjevně špatně nastavená čidla.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X		
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X	X
<p>10.2 Aktivní opěrka hlavy (je-li nainstalována) (X)²</p> <p>Popis: systém snižuje nebezpečí poranění krční páteře v případě nárazu zezadu tím, že mění polohu opěrky hlavy směrem k hlavě.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X		
		d) Poškozené elektrické vedení.		X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X		

		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle.	X	X	X
10.3 Aktivní kapota (je-li nainstalována) (X) ² Popis: automatickým zvednutím kapoty zajišťuje systém větší deformační prostor pro případ nehody s účastí chodce.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují (např. jsou zastaralé) nebo je případně jejich fungování nepravděpodobné.		X	

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
10.4 Funkce automatického zabrzdění (je-li nainstalována) (X) ² Popis: systém samostatně zadržuje vozidlo po zastavení provozní a/nebo parkovací brzdou a automaticky je uvolňuje při rozjezdu.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X			
h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X				
Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X			
Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X		
10.5 Systém automatického nouzového brzdění (je-li požadováno v souladu se schválením typu nebo namontováno) Popis: systém začne samostatně brzdít, aby se vyhnul srážce	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části nebo zjevně špatně nastavená čidla.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

s překážkou nebo jiným účastníkem silničního provozu nebo aby zmírnil následky nevyhnutelného nárazu.		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například zvukové součásti).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
10.6 Asistované systémy řízení (jsou-li nainstalovány) Asistent řízení Popis: v závislosti na jízdní situaci se úhel rejdu mění automaticky, bez zásahu řidiče. Relevantní, pokud k zásahu do řízení dojde při rychlosti vyšší než 15 km/h, například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 79. Asistent změny jízdního pruhu Popis: při změně jízdního pruhu systém upozorní řidiče na vozidla ve vedlejším pruhu a navede ho zpět. Asistent udržování v jízdním pruhu	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například zvukové součásti).		X	

<p>Popis: systém upozorní řidiče na neúmyslné opuštění jízdního pruhu a navede vozidlo zpět, např. v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2021/646*.</p> <p>Systém automatizovaného udržování vozidla v jízdním pruhu (ALKS)</p> <p>Popis: systém, který je aktivován řidičem a který udržuje vozidlo v jízdním pruhu tím, že řídí příčný a podélný pohyb vozidla po delší dobu, aniž by řidič musel do řízení zasahovat (například v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 157).</p>		<p>h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz</p> <p>Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla</p> <p>Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	X	X	X
<p>10.7 Přednázový systém (je-li nainstalován) (X)²</p> <p>Popis: v kritické jízdní situaci je vozidlo připraveno na nehodu tak, aby se snížilo riziko zranění cestujících a/nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	<p>a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.</p> <p>b) Poškozený systém nebo konstrukční části.</p> <p>c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.</p> <p>d) Poškozené elektrické vedení.</p> <p>e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.</p> <p>f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz</p> <p>Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla</p> <p>Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.</p> <p>g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například elektricky ovládaná okna).</p>	X	X	X

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.8 Ochrana proti převrácení (aktivní) (je-li nainstalována) (X) ² Popis: v případě hrozícího převrácení jsou podpůrné prvky rozšířeny tak, aby byl zajištěn prostor pro přežití, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 21.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
10.9 Asistent rozjezdu (je-li nainstalován) (X) ² Popis: asistent rozjezdu, například zvednutím zvedací nápravy nebo krátkodobým použitím tlaku v brzdách nebo automatickým	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

uvolněním parkovací brzdy.		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.10 Deaktivace uzávěru diferenciálu (je-li nainstalován) (X) ² Popis: po aktivaci tohoto systému se uzávěry diferenciálu odemykají v závislosti na určitých parametrech (např. prokluz kol, úhel rejdu, rychlost).	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení.		X	X

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.11 Řídicí brzda (je-li namontována) (X) ² Popis: při zatažení se na jedno nebo více kol aplikuje dávkované brzdění.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné Narušené řízení.		X	X
10.12 Aktivní stabilizace náklonu (je-li namontována) (X) ²	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla	h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	

<p>Popis: prostřednictvím příslušných regulačních prvků vytváří systém pohyb náklonu, který v závislosti na aktuální jízdní situaci vyrovnává náklon karoserie vozidla.</p>	<p>a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		10.13 Akustický varovný systém vozidla (je-li požadován v souladu se schválením typu nebo instalován) Popis: při nízké rychlosti systém generuje vnější specifický zvuk, aby varoval například chodce.	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.	
b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X			
c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X			
d) Poškozené elektrické vedení.		X			
e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X			
f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X		
g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X			

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
10.14 Asistenční systém pro odbočování (systému pro detekci mrtvého úhlu) (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který informuje řidiče o možné srážce s účastníkem provozu (např. jízdním kolem) nacházejícím se blízko boku vozidla (např. v souladu s předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 151).	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz	X		
		Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X	
		Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X
g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X			
h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz	X				
Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla		X			
Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.			X		
10.15 Detekce zpětného chodu (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který řidiče upozorňuje na osoby a předměty za vozidlem, přičemž hlavním cílem	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	

je zabránit kolizím při couvání, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 158.		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
10.16 Upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který analýzou systémů vozidla posuzuje řidičovu pozornost a v případě potřeby jej upozorňuje, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1341*****.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	

		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X		
10.17 Vyspělé upozornění na rozptýlenost řidiče (je-li požadováno v souladu se schválením typu) Popis: systém, který je schopen napomáhat řidiči v tom, aby věnoval pozornost dopravní situaci, a upozornit jej, pokud je rozptýlen, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/2590*****.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.			X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.			X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.			X		
		d) Poškozené elektrické vedení.			X		
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.			X		
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.			X		
10.18 Zapisovač údajů o události (je-li požadován v souladu se schválením typu) Popis: systém, jehož jediným účelem je zaznamenávat a uchovávat kritické parametry a informace týkající se nárazu krátce	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X		X
		a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.			X		
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.			X		
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.			X		
		d) Poškozené elektrické vedení.			X		

před srážkou, v jejím průběhu a bezprostředně po ní, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144, nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/545***** a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 160.		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz.	X		
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například data nejsou přístupná).		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz.	X		
10.19 Automatizovaný systém řízení (je-li namontován) (X) ² Popis: systémy, které jsou schopny trvale provádět celou dynamickou funkci řízení plně automatizovaného vozidla, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2022/1426*****.	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například HMI).		X	
10.20 Systémy monitorování dostupnosti řidiče (automatizované řízení) (jsou-li namontovány) (X) ² Popis: systém, který vyhodnocuje,	Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X		X

zda je řidič v případě potřeby schopen převzít funkci řízení samořízeného vozidla v určitých situacích, například v souladu s nařízením (EU) 2019/2144 a předpisem Evropské hospodářské komise EHK OSN č. 157.	c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
	d) Poškozené elektrické vedení.		X	
	e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
	f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
	g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné (například HMI).		X	
	h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X

<p>10.21 Adaptivní tempomat (je-li namontován) (X)²</p> <p>Popis adaptivního tempomatu: Systém udržuje rychlost vozidla v závislosti na preferované rychlosti a vzdálenosti od vozidla vpředu.</p>	<p>Vizuální kontrola doplněná použitím elektronického rozhraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vozidla a jsou zpřístupněna nezbytná data</p>	a) Chybí systém nebo jakákoli konstrukční část.		X	
		b) Poškozený systém nebo konstrukční části.		X	
		c) Nesprávná verze nebo integrita softwaru.		X	
		d) Poškozené elektrické vedení.		X	
		e) Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému.		X	
		f) Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X
		g) Systém nebo konstrukční části nefungují nebo je jejich fungování nepravděpodobné.		X	
		h) Jiná závada Neovlivňuje bezpečný provoz Negativní dopad na bezpečný provoz vozidla Ohrožení zdraví osob ve vozidle nebo ostatních účastníků silničního provozu.	X	X	X

”

* Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/646 ze dne 19. dubna 2021, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů pro nouzové udržování vozidla v jízdním pruhu (ELKS) (Úř. věst. L 133, 20.4.2021, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758 ze dne 29. dubna 2015 o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému eCall využívajícího linku tísňového volání 112 a o změně směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/79 ze dne 12. září 2016, kterým se stanoví podrobné technické požadavky a zkušební postupy pro ES schválení typu motorových vozidel, pokud jde o jejich palubní systémy eCall využívající linku tísňového volání 112 a palubní samostatné technické celky a konstrukční části využívající linku tísňového volání 112, a kterým se doplňuje a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/758, pokud jde o výjimky a použitelné normy (Úř. věst. L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1958 ze dne 23. června 2021, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů inteligentní regulace rychlosti a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení (Úř. věst. L 409, 17.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1341 ze dne 23. dubna 2021, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich systémů upozorňování na ospalost a nedostatek pozornosti řidiče a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení (Úř. věst. L 292, 16.8.2021, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/2590 ze dne 13. července 2023, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu některých motorových vozidel z hlediska jejich systémů vyspělého upozorňování na rozptýlenost řidiče a kterým se mění uvedené nařízení (Úř. věst. L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/545 ze dne 26. ledna 2022, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 stanovením podrobných pravidel týkajících se zvláštních zkušebních postupů a technických požadavků pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich zapisovače údajů o události a pro schvalování typu těchto systémů jako samostatných technických celků a kterým se mění příloha II uvedeného nařízení (Úř. věst. L 107, 6.4.2022, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1426 ze dne 5. srpna 2022, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144, pokud jde o jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu automatizovaného systému řízení (ADS) plně automatizovaných vozidel (Úř. věst. L 221, 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

5) Příloha III se mění takto:

V kapitole II oddíle 3 se první věta nahrazuje tímto:

„V tabulce 1 jsou uvedena pravidla, která se použijí při kontrole zabezpečení nákladu za účelem zjištění, zda jsou podmínky přepravy přijatelné.“;

6) Příloha IV se mění takto:

a) na přední straně formuláře se bod 6 nahrazuje tímto:

„6. Kategorie vozidla^(a)

a) N1 (do 3,5 t)

b) N2 (3,5 až 12 t)

c) N3 (více než 12 t)

d) O3 (3,5 až 10 t)

e) O4 (více než 10 t)

f) M2 (více než 9 sedadel(b), do 5 t)

g) M3 (více než 9 sedadel(b), více než 5 t)

h) T1b

i) T2b

j) T3b

k) T4.1b

l) T4.2b □

m) T4.3b □

n) Jiná kategorie vozidel:

(upřesněte).“;

b) bod 10 se mění takto:

i) bod 10 se nahrazuje tímto:

„10. ADAS a další systémy související s bezpečností^(f)“;

ii) doplňuje se nový bod 11), který zní:

„11) zabezpečení nákladu^(f)“;

c) zadní strana formuláře se mění takto:

i) vkládá se nový bod 4.14, který zní:

„4.14 Vysokonapěťové systémy

4.14.1 Elektrická bezpečnost

4.14.2 Kryt trakční baterie

4.14.3 Trakční baterie

4.14.4 Vysokonapěťová elektrická vedení

4.14.5 Vysokonapěťová elektrická a elektronická zařízení

4.14.6 Izolační odpor

4.14.7 Imobilizér“;

ii) body 8.2.1 až 8.2.2.2 se nahrazují tímto:

„8.2.1 Zařízení k omezení emisí z výfuku

8.2.2 Měření emisí z výfuku – zážehové motory

8.2.2.1 Měření počtu částic

8.2.2.2 Plynné emise

Měření NO_x

8.2.3 Měření emisí z výfuku – vznětové motory

8.2.3.1 Měření počtu částic

8.2.3.2 Opacita

8.2.3.3 Měření NO_x;

iii) doplňuje se nový bod 10, který zní:

„10. ADAS a další systémy související s bezpečností podle přílohy II směrnice 2014/47/EU“.

7) Příloha V se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA V

STANDARDNÍ FORMULÁŘ PRO PODÁVÁNÍ ZPRÁV KOMISI

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

Každý členský stát vypracuje obě následující tabulky:

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

Souhrnná tabulka
všech (prvotních a podrobnějších) kontrol
rok [X]

Členský stát podávající zprávu: Sledované období

Kategorie vozidla:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, a T4.3b		Jiné kategorie (nepovinné)		Celkem	
	Počet zkontrolovaných vozidel ⁽¹⁾	Počet nevyhovujících vozidel ⁽²⁾	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel
Belgie																				
Bulharsko																				
Česká republika																				
Dánsko																				
Německo																				
Estonsko																				
Irsko																				
Řecko																				
Španělsko																				
Francie																				
Chorvatsko																				
Itálie																				
Kypr																				
Lotyšsko																				
Litva																				

Kategorie vozidla:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, a T4.3b		Jiné kategorie (nepovinné)		Celke m	
	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel
Lucembursko																				
Maďarsko																				
Malta																				
Nizozemsko																				
Rakousko																				
Polsko																				
Portugalsko																				
Rumunsko																				
Slovinsko																				
Slovensko																				
Finsko																				
Švédsko																				
Albánie																				
Andorra																				
Arménie																				
Ázerbájdžán																				

Kategorie vozidla:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, a T4.3b		Jiné kategorie (nepovinné)		Celkem	
	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel
Bělorusko																				
Bosna a Hercegovina																				
Gruzie																				
Kazachstán																				
Lichtenštejnsko																				
Monako																				
Černá Hora																				
Severní Makedonie																				
Norsko																				
Moldavská republika																				
Ruská federace																				
San Marino																				
Srbsko																				
Švýcarsko																				
Tádžikistán																				
Turecko																				
Turkmenistán																				

Kategorie vozidla:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, a T4.3b		Jiné kategorie (nepovinné)		Celke m		
	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	
Ukrajina																					
Spojené království																					
Uzbekistán																					
Jiné třetí země (prosím upřesněte)																					

(¹) Celkový počet zkontrolovaných vozidel (při prvotní a podrobnější kontrole), včetně vozidel bez nedostatků a vozidel s drobnými, závažnými nebo nebezpečnými nedostatky.

(²) Nevyhovující vozidla se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky podle přílohy IV.

Výsledky podrobnějších kontrol

Členský stát podávající zprávu:

Název členského státu podávajícího zprávu

Země registrace:

Název země, v níž je vozidlo registrováno

OBDOBÍ:

rok [x]

Kategorie vozidla:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, a T4.3b		Jiné kategorie (nepovinné)		Celkem		
	Počet zkontrolovaných vozidel ⁽¹⁾	Počet nevyhovujících vozidel ⁽²⁾	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	Počet zkontrolovaných vozidel	Počet nevyhovujících vozidel	

Podrobné informace o vadách

	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo	Zkontrolováno	Nevyhovělo
0) identifikace																				
1) brzdové zařízení																				
2) řízení																				
3) výhled																				
4) osvětlovací zařízení a elektrický systém																				
5) nápravy, kola, pneumatiky, zavěšení náprav																				
6) podvozek a části připevněné k podvozku																				

Kategorie vozidla:	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, a T4.3b		Jiné kategorie (nepovinné)		Celkem	
	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel	Počet zkontrol ovaných vozidel	Počet nevyhov ujících vozidel
	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo	Zkontrolo váno	Nevyho vělo
7) jiné vybavení, včetně tachografu a omezovačů rychlosti																				
8) obtěžování okolí vč. emisí a unikání paliva a/nebo oleje																				
9) doplňkové kontroly u vozidel kategorie M ₂ a M ₃																				
10) elektronické bezpečnostní systémy																				
11) zabezpečení nákladu																				
Celkový počet případů, kdy vozidlo nevyhovělo požadavkům																				

(¹) Celkový počet zkontrolovaných vozidel (při prvotní a podrobnější kontrole), včetně vozidel bez nedostatků a vozidel s drobnými, závažnými nebo nebezpečnými nedostatky.

(²) Nevyhovující vozidla se závažnými nebo nebezpečnými nedostatky podle přílohy IV.