

V Bruseli 5. decembra 2025
(OR. en)

16420/25

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

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

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od: Generálny sekretariát Rady
Komu: Delegácie

Č. predch. dok.: 15613/25 + ADD 1

Predmet: Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a smernica 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii
– výsledok rokovania

Delegáciám v prílohe na informačné účely zasielame znenie, v súvislosti s ktorým Rada pre dopravu, telekomunikácie a energetiku (doprava) dospela 4. decembra 2025 k dohode o všeobecnom smerovaní

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a smernica 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

- (1) Ustanovenia týkajúce sa kontroly technického stavu sú súčasťou právnych predpisov Únie už desaťročia. Podliehajú však postupnej harmonizácii. Právo Únie bolo v tomto smere naposledy revidované v roku 2014 „balíkom predpisov o kontrole technického stavu“³. S cieľom zlepšiť presadzovanie sa postupnými revíziami týchto pravidiel postupne rozšíril rozsah vozidiel, ktoré sa majú kontrolovať, a rozsah harmonizovaných pravidiel vrátane pravidiel o cestných kontrolách a dokladoch o evidencii vozidla. Špecifikovali a aktualizovali sa nimi požadované skúšobné metódy, postupy a súvisiace dokumenty, aby sa zohľadnil technologický pokrok.
- (2) V smernici 2014/45/EÚ sa stanovuje minimálny obsah a frekvencia kontrol pre každú kategóriu vozidiel s výnimkou motocyklov, v prípade ktorých majú členské štáty širšiu diskrečnú právomoc. V uvedenej smernici sa stanovujú aj minimálne požiadavky na nezávislosť kontrolných centier a odborný výcvik kontrolných technikov, skúšobné vybavenie a obsah osvedčenia o kontrole technického stavu. Platnosť uvedeného osvedčenia, ako aj akéhokoľvek iného dokladu o kontrole, musia členské štáty uznať na účely voľného pohybu a opätovného prihlásenia do evidencie v prípade vozidla, ktoré už bolo prihlásené do evidencie v inom členskom štáte.

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Smernica 2014/47/EÚ dopĺňa smernicu 2014/45/EÚ tým, že sa v nej vyžaduje, aby členské štáty vykonávali cestné kontroly ťažkých úžitkových vozidiel nad 3,5 tony vrátane autobusov, nákladných vozidiel a ich prípojných vozidiel s cieľom skontrolovať každý rok 5 % vozového parku Únie. Tieto kontroly zahŕňajú počiatočnú cestnú kontrolu, a ak to kontrolný technik považuje za potrebné, podrobnejšiu cestnú technickú kontrolu. Položky kontrolované pri podrobných kontrolách sú rovnaké ako položky kontrolované pri pravidelných kontrolách technického stavu a môžu zahŕňať aj kontrolu upevnenia nákladu. Ak sa pri cestnej kontrole zistí vážna alebo nebezpečná chyba, členský štát, v ktorom sa kontrola uskutočnila, je povinný oznámiť to členskému štátu evidencie, aby sa vynútila oprava vozidla, ktoré bolo vyradené z premávky.
- (4) Vzhľadom na rýchly technologický pokrok sa niektoré súčasné pravidlá kontroly vozidiel stali zastaranými a mali by sa zmeniť, aby sa prispôbili novším technológiám a vozidlám vrátane elektrických vozidiel a hybridných elektrických vozidiel. Skúšobný rámec by mal ďalej prispieť k zníženiu emisií z dopravy a k urýchleniu a využívaniu digitalizácie v odvetví dopravy. Rámec by sa mal takisto lepšie prispôbiť vývoju technológie vozidiel, zloženia vozového parku a skúšobných metód.
- (5) Jednou z priorít Únie je digitálna transformácia. V súvislosti s aktualizáciou súčasných pravidiel kontroly vozidiel je takisto dôležité vo veľkej miere harmonizovať, zjednodušiť a digitalizovať administratívne postupy a odstrániť zostávajúce prekážky voľného pohybu. Medzi uvedené prekážky patrí neuznávanie pravidelných kontrol technického stavu vykonaných v iných členských štátoch, než je členský štát evidencie. To môže brániť voľnému pohybu osôb v rámci Únie a ich právu usadiť sa v inom členskom štáte, než v ktorom je vozidlo v súčasnosti prihlásené do evidencie.
- (5a) Kontroly počas životného cyklu vozidla by mali byť relatívne jednoduché, rýchle a nenákladné a súčasne účinné z hľadiska plnenia cieľov daných smerníc.

- (6) Niektoré zo súčasných skúšobných metód na meranie emisií nie sú vhodné na skúšanie vozidiel s modernou technológiou regulácie emisií znečisťujúcich látok a nízkymi základnými emisiami. Existuje tiež potenciál na ďalšie zníženie emisií znečisťujúcich látok prostredníctvom vhodnejších skúšok a kontrol. Uplatňovanie najlepších dostupných, primeraných a vhodných skúšobných metód by členským štátom pomohlo splniť prísnejšie normy kvality ovzdušia, konkrétne hraničné hodnoty na účely ochrany ľudského zdravia stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2881⁴, najmä pre jemné tuhé častice a oxidy dusíka (NO_x).
- (7) Počet úmrtí a vážnych zranení na cestách Únie zostáva na neprijateľne vysokej úrovni, pričom v roku 2023 zomrelo na cestách 20 400 osôb. Preto sú potrebné ďalšie opatrenia na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky stanovených v rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na roky 2021 – 2030⁵.
- (8) Kontrola technického stavu motocyklov má jednoznačný prínos pre bezpečnosť cestnej premávky. Svedčí o tom aj počet členských štátov, ktoré už zaradili motocykle do svojich režimov kontroly technického stavu. Členské štáty môžu z povinnej pravidelnej kontroly technického stavu vyňať motocykle s objemom motora nad 125 cm³ alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom nad 11 kW, ak zaviedli účinné alternatívne opatrenia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ako sú napríklad cestné kontroly.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2881 z 23. októbra 2024 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ 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) Podľa spätnej väzby získanej od členských štátov a zástupcov odvetvia sa preukázala neúčinnosť súčasných právnych požiadaviek, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby kontrolné centrá mali k dispozícii technické údaje potrebné na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu. Vzhľadom na požiadavky na poskytovanie informácií podľa článku 61 nariadenia (EÚ) 2018/858 a jeho prílohy X je preto potrebné spresniť, že minimálny súbor informácií by sa mal bezplatne a bez zbytočného odkladu sprístupniť príslušným orgánom alebo centralizovaným dátovým subjektom, ktoré orgány jedného alebo viacerých členských štátov poverili riadením prístupu k týmto informáciám a ktoré by následne mali zabezpečiť, že aj kontrolné centrá budú mať požadovaný prístup.
- (10) V prípade vozidiel kategórie M1 a N1 by členský štát evidencie mal počas obdobia šiestich mesiacov uznávať dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom pod podmienkou, že následná pravidelná kontrola technického stavu sa vykoná v členskom štáte evidencie. To znamená, že vozidlo sa musí vrátiť do členského štátu evidencie počas obdobia platnosti dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu, aby sa podrobilo následnej pravidelnej kontrole technického stavu. Prispeje to k uľahčeniu voľného pohybu osôb pri dodržaní základnej požiadavky, že kontroly vozidiel sa vo všeobecnosti vykonávajú v členskom štáte evidencie. S cieľom zabezpečiť jasné informácie o stave vozidla, členský štát, ktorý vykonáva kontrolu, oznámi výsledok kontroly v krátkom čase prostredníctvom platformy MOVE-HUB členskému štátu evidencie.
- (11) Z rovnakého dôvodu by členský štát evidencie mal mať možnosť uznať osvedčenie o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom. Ak sa tak rozhodne, mal by o tom informovať ostatné členské štáty a Komisiu. Príslušné osvedčenia o kontrole technického stavu by mali všetky členské štáty považovať za rovnocenné s osvedčeniami vydanými členským štátom evidencie.

- (12) V rámci boja proti podvodom súvisiacim s údajmi o celkovej prejdenej vzdialenosti v prípade ojazdených vozidiel je súčasťou pravidelných kontrol technického stavu aj zaznamenávanie údajov odčítaných z odometra. Manipulácia s odometrom môže mať vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, keďže kupujúci sú nesprávne informovaní o opotrebení a teda aj o potrebnej údržbe, a na vozidle sa pravdepodobne nevykoná požadovaná údržba. Účinnosť tohto opatrenia je však obmedzená, pretože prvá kontrola technického stavu vozidiel kategórie M1 alebo N1 sa vo väčšine členských štátov vykonáva až štyri roky po prvom prihlásení do evidencie a v mnohých z nich následne len každé dva roky. Vzhľadom na dodatočnú skúsenosť týkajúcu sa rôznych kategórií vozidiel vo viacerých členských štátoch by tieto mali zabezpečiť aspoň to, aby sa údaje z odometra odčítavali vždy, keď opravovne autorizované výrobcami vozidiel vykonávajú údržbu alebo opravu vozidla kategórie M1 alebo N1, a aby sa odčítané údaje zaznamenávali vo vnútroštátnej databáze alebo v registri vozidiel. Autorizované opravovne pôsobia v rámci distribučného systému výrobcu. S cieľom ďalej zvýšiť počet údajových bodov v histórii záznamov z odometra vozidla môžu členské štáty poskytnúť prístup s oprávnením na zaznamenávanie do tej istej vnútroštátnej databázy alebo registra vozidiel iným poskytovateľom služieb, najmä nezávislým opravárenským alebo údržbárskym dielňam, a môžu zahŕňať aj iných spoľahlivých poskytovateľov údajov odčítaných z odometra, ako sú poisťovne alebo požičovne automobilov. Členské štáty by mali tieto odčítané údaje sprístupňovať príslušným orgánom a držiteľovi osvedčenia o evidencii a celkové záznamy z odometra (údaje a/alebo hodnotenie) by mali sprístupňovať kontrolným technikom.
- (12a) Okrem toho by členské štáty mali od výrobcov alebo ich zástupcov vyžadovať, aby každé tri mesiace zasielali údaje z odometra prepojených vozidiel. Keďže členské štáty nemajú priamy prístup k týmto údajom, nie sú zodpovedné za ich kvalitu. S cieľom umožniť spotrebiteľom odhaliť podvody spojené s odometrom by členské štáty mali informovať spotrebiteľov aj o dostupnosti histórie záznamov z odometra pre držiteľa osvedčenia o evidencii, najmä v súvislosti s predajom vozidiel. Členské štáty sa môžu rozhodnúť účtovať správny poplatok za poskytovanie histórie záznamov z odometra držiteľovi osvedčenia o evidencii. S cieľom zlepšiť dostupnosť štatistík o používaní vozidiel bez dodatočného vykazovacieho zaťaženia vnútroštátnych správnych orgánov by členské štáty mali sprístupňovať údaje odčítané z odometra národným štatistickým úradom a Komisii (Eurostatu).

- (13) Hoci elektrické vozidlá vrátane hybridných elektrických vozidiel sú v prevádzke už mnoho rokov a ich počet sa neustále zvyšuje, neexistujú harmonizované pravidlá o kontrole technického stavu vysokonapäťových systémov takýchto vozidiel, čo vedie k tomu, že členské štáty vypracúvajú odlišné skúšobné protokoly. Aby sa zaistila bezpečná prevádzka takýchto vozidiel počas celej ich životnosti a predišlo sa nekompatibilným skúšobným postupom v členských štátoch, mali by sa príslušné kontrolované položky zahrnúť do minimálnych požiadaviek na obsah a odporúčané metódy kontroly.
- (13a) Na zabezpečenie správnej kontroly elektrických a hybridných elektrických vozidiel vrátane nových pokročilých elektronických systémov je dôležité, aby boli kontrolní technici riadne vyškolení počas počiatočnej aj aktualizáčnej odbornej prípravy. S cieľom umožniť kontrolu rôznych nových typov vozidiel a systémov by členské štáty mali mať možnosť udeliť oprávnenie kontrolným technikom, ktorí sa špecializujú len na kontrolu konkrétnych typov vozidiel alebo na vykonávanie len určitých typov kontrol. Členské štáty, ktoré chcú túto možnosť využiť, by mali zabezpečiť, aby sa v osvedčení vydanom týmto kontrolným technikom jasne uvádzalo obmedzenie kontrolného technika pri vykonávaní kontrol technického stavu.

- (14) V súčasnosti sú moderné vozidlá vybavené početnými pokročilými elektronickými systémami, ktoré zvyšujú ich bezpečnosť a pomáhajú vodičovi. Tieto systémy môžu byť nepovinné alebo povinné na účely typového schválenia, ak sa na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144⁶ vyžaduje inštalácia rôznych pokročilých asistenčných systémov pre vodičov, ktoré sú navrhnuté tak, aby sa zabránilo nehodám a znížil počet obetí a ťažkých zranení. Očakávané prínosy sa však nedosiahnu, ak sa funkčnosť týchto systémov časom zhorší alebo ak sa s nimi neoprávnenne manipuluje. Preto by sa tieto nové elektronické systémy mali zahrnúť do rozsahu pravidelných kontrol technického stavu a cestných kontrol, aby sa zabezpečilo, že prinášajú očakávané výsledky z hľadiska bezpečnosti. S cieľom zaistiť bezpečnú prevádzku automatizovaných vozidiel a kontrolu elektronických bezpečnostných systémov počas ich životnosti by sa príslušné položky, ktoré sa majú kontrolovať, mali zahrnúť do minimálnych požiadaviek týkajúcich sa obsahu a odporúčaných skúšobných metód stanovených v príslušných prílohách k smerniciam 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ.
- (15) Hoci sa cestná doprava významnou časťou podieľa na škodlivých emisiách znečisťujúcich látok, najmä NO_x a jemných častíc, súčasné skúšobné metódy týkajúce sa výfukových emisií nie sú prispôbené najnovším vozidlám a technológiám. Odporúčanie Komisie (EÚ) 2023/688⁷ bolo prvým krokom k harmonizácii merania počtu častíc počas kontrol technického stavu. V záujme verejného zdravia, ochrany životného prostredia a spravodlivej hospodárskej súťaže by príslušné položky, ktoré sa majú kontrolovať počas pravidelných kontrol technického stavu a cestných kontrol a ktoré sú stanovené v prílohách k smerniciam 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ, mali teraz zahŕňať meranie počtu častíc a meranie NO_x.

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁷ Odporúčanie Komisie (EÚ) 2023/688 z 20. marca 2023 týkajúce sa merania počtu častíc pri pravidelných technických kontrolách vozidiel vybavených vznetrovými motormi (Ú. v. EÚ L 90, 28.3.2023, s. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Pokiaľ ide o meranie NO_x z vozidiel so vznetrovým motorom pri pravidelnej kontrole technického stavu, pred tým, ako sa tieto vozidlá budú môcť zahrnúť do rozsahu emisných skúšok, by Komisia mala prostredníctvom vykonávacích aktov špecifikovať požiadavky na predbežnú prípravu vozidiel na základe štúdií potvrdzujúcich vhodnosť metód a ktoré normy EURO by sa mali zahrnúť do rozsahu pôsobnosti. Meranie NO_x z vozidiel so vznetrovým motorom pri cestných kontrolách sa môže vykonávať jednoduchšie, keďže vozidlá sa na kontrolu vyberajú a ich motory sú zahriate. V prípade, že sa predpokladá následná skúška v kontrolnom centre, ktoré vykonáva kontroly technického stavu, táto následná skúška závisí od vykonávania vhodných metód emisných skúšok v súlade s vykonávacími aktmi.
- (15b) Pokiaľ ide o meranie počtu častíc v prípade vozidiel so zážihovým motorom, skôr než sa budú môcť zahrnúť do rozsahu emisných skúšok, by Komisia mala prostredníctvom vykonávacích aktov špecifikovať metódy merania a limitné hodnoty. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov špecifikovať metódu, limitné hodnoty a normy EURO, ktoré by sa mali zahrnúť do merania NO_x zo zážihových motorov.
- (15c) Účinnosť kampaní na stiahnutie vozidiel od používateľa v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o dohľade nad trhom s nimi a s nariadením (EÚ) 2023/988 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov závisí od toho, či budú na ne vlastníci vozidiel alebo držiteľia osvedčení o evidencii reagovať. Kontroly technického stavu by mohli uľahčiť kampane na stiahnutie vozidiel od používateľov v prípade, že chyba, ktorá viedla k danej kampani, predstavuje závažné riziko z hľadiska bezpečnosti alebo zdravia osôb vo vozidle alebo iných účastníkov cestnej premávky alebo pre životné prostredie. Malo by sa preto vytvoriť prepojenie medzi kampaňami na stiahnutie vozidiel od používateľov a kontrolami technického stavu. Prostredníctvom tohto prepojenia by členské štáty mali mať možnosť určiť, či má konkrétna kampaň na stiahnutie vozidiel od používateľov podliehať kontrole technického stavu a či chyba, ktorá túto kampaň spôsobila, predstavuje vážnu alebo nebezpečnú chybu. Klasifikácia chyby môže ovplyvniť výsledok kontroly technického stavu a môže viesť k tomu, že vozidlo sa na základe kontroly bude považovať za nevyhovujúce, kým sa chyba neodstráni a kým sa jej odstránenie neoverí pri následnej kontrole technického stavu.

- (15d) Vytvorenie prepojenia medzi kampaniami na stiahnutie vozidiel od používateľov a kontrolou technického stavu závisí od spoľahlivého a aktuálneho toku informácií od výrobcov k príslušným orgánom a následne ku kontrolným centrá. Týmto prepojením nie sú dotknuté pravidlá zabezpečujúce, že vlastník vozidla alebo držiteľ osvedčenia o evidencii je o kampani náležite informovaný a má možnosť predložiť vozidlo na overenie a opravu, a nemení sa ním, ani sa ním na orgány verejnej moci neprenáša zodpovednosť výrobcov a iných hospodárskych subjektov v dodávateľskom reťazci za prijatie primeraných nápravných opatrení vrátane stiahnutia vozidiel od používateľov, ak vozidlo, systém, komponent alebo samostatná technická jednotka predstavuje závažné riziko z hľadiska bezpečnosti alebo zdravia osôb vo vozidle alebo iných účastníkov cestnej premávky alebo pre životné prostredie.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Okrem plánovaných pravidelných kontrol technického stavu by sa vozidlá mali podrobiť kontrole technického stavu aj po významnej zmene alebo modifikácii bezpečnostných alebo environmentálnych systémov a komponentov vozidla. To zahŕňa prípady, keď dôjde k zmene kategórie vozidla alebo úrovne emisií, napríklad po inštalácii filtra častíc, pri prestavbe vozidla na alternatívne palivo alebo pri zmene systému riadenia. To členským štátom nebráni ani ich to neobmedzuje v tom, aby prijímali vnútroštátne predpisy týkajúce sa schvaľovania modifikovaných alebo zmenených vozidiel v ich evidencii.
- (19) V záujme uľahčenia digitálnej transformácie a zníženia nákladov pre kontrolné centrá by sa osvedčenia o kontrole technického stavu mali vydávať v štandardizovanom elektronickom formáte. Osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, by sa mal na požiadanie vydať aj papierový výtlačok osvedčenia o kontrole technického stavu. V prípade zmeny vlastníctva vozidla alebo pri opätovnom prihlásení vozidla do evidencie v inom členskom štáte by členské štáty mali uznávať oba formáty. To isté platí, aj pokiaľ ide o správu o podrobnejšej cestnej kontrole.

- (20) Malo by sa zaistiť, aby spracúvanie osobných údajov na účely vykonávania tejto smernice bolo v súlade s rámcom Únie pre ochranu osobných údajov, najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁸. V súlade so zásadou štandardnej ochrany údajov by sa na overovanie osvedčení o kontrole technického stavu mali používať techniky overovania, ktoré si nevyžadujú prenos osobných údajov z jednotlivých osvedčení.
- (21) S cieľom zabezpečiť primeranú následnú kontrolu chýb v prípade, že vozidlo nevyhoví pri pravidelnej kontrole technického stavu z dôvodu jednej alebo viacerých vážnych alebo nebezpečných chýb v inom členskom štáte, než je členský štát evidencie, výsledok kontroly a lehota na absolvovanie následnej kontroly by sa mali oznámiť členskému štátu evidencie a zaznamenať v registri vozidiel. Lehota na absolvovanie následnej kontroly by nemala byť dlhšia ako dva mesiace a kontrola by sa mala uskutočniť v jednom z uvedených dvoch členských štátov. Navyše keď vozidlo nevyhovelo pri pravidelnej kontrole technického stavu z dôvodu jednej alebo viacerých nebezpečných chýb, aby sa predišlo bezprostredným rizikám pre bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie, členský štát alebo príslušný orgán by mal mať možnosť rozhodnúť, že dané vozidlo sa nesmie používať na verejných cestách, a požiadať členský štát evidencie o pozastavenie povolenia na používanie vozidla v cestnej premávke, pokiaľ sa chyby neodstránia a ich odstránenie sa neoverí pri následnej kontrole technického stavu. Pozastavenie by sa malo zaznamenať v registri vozidiel členského štátu evidencie.
- (22) Neoprávnený zásah do systému regulácie emisií vozidla, vysokonapäťového systému vrátane systému riadenia batérie, tlmiča či systémov súvisiacich s bezpečnosťou alebo manipulácia s nimi môže spôsobiť vážne alebo nebezpečné chyby a malo by byť možné ukladať za ňu účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné sankcie. Neoprávnený zásah alebo manipulácia zahŕňa okrem iného zámernú deaktiváciu, modifikáciu alebo nastavenie systémov a komponentov vozidla s cieľom zmeniť funkciu pôvodne špecifikovanú výrobcom, aby sa obišli regulačné alebo technické požiadavky.

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Súčasnú požiadavku stanovenú v smerniciach 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ, pokiaľ ide o vzájomnú spoluprácu členských štátov pri vykonávaní uvedených smerníc, neumožňujú členským štátom kontrolovať právny a technický stav vozidla v cezhraničných situáciách. Na zabezpečenie väčšej účinnosti, a to aj v takýchto situáciách, by si členské štáty mali systematickejšie navzájom pomáhať pri vykonávaní uvedených smerníc. Preto je potrebné stanoviť pravidlá výmeny informácií a údajov vozidla, aby si členské štáty mohli navzájom nahliadať do registrov vozidiel a databáz kontrol technického stavu vozidiel vrátane obsahu osvedčení o kontrole technického stavu a správ o cestnej technickej kontrole. Táto výmena by sa mala vzťahovať aj na osvedčenie o zhode vydávané podľa nariadenia (EÚ) 2018/858. Členské štáty môžu zabezpečiť prístup k údajom v súlade s pravidlami výmeny údajov stanovenými v uvedenom nariadení.
- (24) Na výmenu informácií o vozidlách evidovaných v Únii Komisia vyvinula platformu na výmenu správ MOVE-HUB, ktorá prepája vnútroštátne elektronické registre členských štátov⁹. Platforma v súčasnosti zabezpečuje vzájomné prepojenie registrov podnikov cestnej dopravy (ERRU), registrov vodičských preukazov (RESPER), registrov odborného výcviku vodičov (ProDriveNet), registrov kariet vodičov do tachografov (TACHOnet) a oznamovania chýb pri cestných kontrolách vozidiel (RSI)¹⁰.

⁹ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/480 z 1. apríla 2016, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa vzájomného prepojenia vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1213/2010 (Ú. v. EÚ L 87, 2.4.2016, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁰ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2205 z 29. novembra 2017 o podrobných pravidlách postupov oznamovania úžitkových vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami zistenými počas cestnej technickej kontroly (Ú. v. EÚ L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Funkcie platformy MOVE-HUB by sa mali rozšíriť tak, aby umožňovali potrebnú výmenu informácií a údajov vozidla na účely smerníc 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ. Členské štáty by preto mali prepojiť svoje elektronické systémy obsahujúce informácie o osvedčeniach o kontrole technického stavu, dočasných osvedčeniach EÚ o kontrole technického stavu a histórii záznamov z odometra s platformou MOVE-HUB na účely výmeny správ. Členské štáty môžu na pripojenie k elektronickému systému MOVE-HUB naďalej používať svoje vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS). Výmena informácií a údajov prostredníctvom platformy MOVE-HUB by mala byť funkčná do dvoch rokov od prijatia príslušných vykonávacích aktov podľa článku 16 smernice 2014/45/EÚ a článku 18a smernice 2014/47/EÚ.
- (26) Krízy spôsobené závažnými udalosťami, ktoré sa vyskytnú v Únii alebo mimo nej, môžu výrazne narušiť fungovanie jej systému kontroly technického stavu. V čase krízy by členské štáty mali mať možnosť predĺžiť platnosť osvedčení o kontrole technického stavu vrátane dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu. Za predpokladu povolenia zo strany Komisie by členské štáty mali mať možnosť predĺžiť administratívnu platnosť osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu, ktorým sa končí platnosť, o šesť mesiacov. Ak kríza pretrváva, malo by byť možné platnosť ďalej predĺžiť.
- (27) Ľahké úžitkové vozidlá kategórie N1 sa používajú intenzívnejšie ako súkromné automobily a často v husto osídlených oblastiach. Vzhľadom na zvýšený počet ľahkých úžitkových vozidiel kategórie N1 v prevádzke v Únii a v záujme podpory rovnakých podmienok pre prevádzkovateľov úžitkových vozidiel v celej Únii a ďalšieho zlepšenia ich bezpečnosti a environmentálnych vlastností by cestným kontrolám mali podliehať aj ľahké úžitkové vozidlá kategórie N1.

- (28) Pri cestných kontrolách je účinným opatrením na identifikáciu vozidiel s vysokými emisiami preverovanie výfukových emisií veľkého počtu vozidiel pomocou diaľkového snímacieho zariadenia. Skúsenosti z niektorých členských štátov ukázali, že miera detekcie sa v porovnaní s povinnými skúšobnými metódami výrazne zvyšuje. Diaľkové snímacie zariadenia sa môžu systematicky používať na kontrolu veľkej časti vozového parku v reálnych podmienkach na cestách. Emisie vozidiel sú dynamické, pričom najväčšie emisie sa vyskytujú častejšie v špecifických podmienkach, napríklad pri studenom štarte. Jedno stacionárne meranie diaľkovým snímaním môže úspešne indikovať vozidlo s vysokými emisiami, ktoré má chybu alebo do ktorého sa neoprávnene zasiahlo. V závislosti od rozsahu nameraného prekročenia sa na potvrdenie toho, že vozidlo je zdrojom vysokých emisií, môžu vyžadovať viaceré stacionárne merania diaľkovým snímaním. Keďže takéto chyby a zmeny spôsobujú nadmerné emisie, ktoré predstavujú riziko pre ľudské zdravie a životné prostredie, mali by sa opraviť a každá neoprávnená manipulácia by mala byť sankcionovaná.
- (28a) Diaľkové snímanie nemôže nahradiť cestnú kontrolu, ale môže sa používať na výber vozidiel na ďalšiu cestnú kontrolu. Overenie hodnôt nameraných diaľkovým snímaním sa môže uskutočniť buď ako cestná kontrola bezprostredne po meraní diaľkovým snímaním, alebo v kontrolnom centre. Vzhľadom na to, že diaľkovým snímaním sa identifikujú vozidlá s vysokými emisiami bez ohľadu na ich členský štát evidencie, členský štát, ktorý vozidlo identifikoval, a členský štát evidencie by mali spolupracovať s cieľom zabezpečiť primerané následné opatrenia založené na harmonizovaných hodnotách pre vozidlá s vysokými emisiami.

- (28b) Overovanie na cestách alebo v stanici technickej kontroly by sa malo vykonávať podľa skúšobných metód stanovených v položkách 8.1 a 8.2 prílohy II k smernici 2014/47/EÚ a v položke 8.2 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ. To napríklad znamená, že ak existuje podozrenie, že naftové vozidlo alebo ľahké úžitkové vozidlo kategórie N1 vybavené motorom triedy Euro 5b alebo novším motorom alebo ťažké úžitkové vozidlo či autokar vybavené motorom triedy Euro VI emitujú v čase ich schválenia jemné častice nad zákonom stanovený limit, ich emisie by sa mali overovať meraním počtu častíc v súlade s položkou 8.2.3.1 príslušnej prílohy. V prípade naftových vozidiel bez filtra častíc sa emisie overia meraním opacity. Overovanie emisií NO_x z naftových vozidiel sa riadi novou metódou merania v súlade s položkou 8.2.3.3 v príslušnej prílohe. Členské štáty by mali určiť metódu overovania výfukových emisií vozidiel kategórie L. Emisie hluku by sa mali overovať pomocou merača hluku.
- (29) [...]
- (30) V smernici 2014/47/EÚ sa stanovuje minimálny podiel ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sa majú každoročne podrobiť cestnej kontrole v Únii, ale nestanovuje sa žiaden cieľ na úrovni členských štátov, v dôsledku čoho je náročné zabezpečiť dodržiavanie tohto minimálneho podielu. S cieľom zabezpečiť, aby cestné kontroly úžitkových vozidiel prispeli k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky a zníženiu znečistenia ovzdušia v celej Únii, by mal každý členský štát každoročne vykonať celkový počet počiatočných cestných technických kontrol, ktorý zodpovedá aspoň 5 % celkového počtu ťažkých úžitkových vozidiel. Okrem toho by členské štáty mali vykonávať počiatočné cestné technické kontroly ľahkých úžitkových vozidiel kategórie N1, ktoré zodpovedajú aspoň 10 % celkového počtu počiatočných cestných technických kontrol ťažkých úžitkových vozidiel.
- (31) V záujme podpory digitálnej transformácie a zníženia nákladov v odvetví dopravy by členské štáty mali od svojich príslušných orgánov vyžadovať, aby uznávali elektronický dôkaz o cestných kontrolách.

- (32) Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky má zásadný význam upevnenie nákladu. Vizualne posúdenie upevnenia nákladu by malo byť povinnou súčasťou počítačových cestných kontrol vo všetkých členských štátoch. Na základe výsledku počítačovej cestnej kontroly môže nasledovať podrobnejšia kontrola upevnenia nákladu.
- (33) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom určiť: a) súbor technických informácií a údajov potrebných na kontrolu technického stavu, ktoré sa musia sprístupniť príslušným orgánom, b) prvky interoperability a bezpečnostné opatrenia uplatniteľné na QR kódy zavedené na osvedčeniach o kontrole technického stavu, c) potrebné prvky a požiadavky na formát a obsah informácií a údajov, ktoré sa majú vymieňať, d) formát, v ktorom sa majú oznamovať údaje o pravidelných technických kontrolách a cestných kontrolách, e) požiadavky na predbežnú prípravu vozidiel a špecifikovať, ktoré normy EURO by kontrolné centrá mali zahrnúť do meraní oxidov dusíka (NO_x) zo vznetových motorov, f) špecifikovať metódy a limitné hodnoty pre meranie počtu častíc a merania oxidov dusíka (NO_x) zo zážihových motorov a g) stanoviť spoločné limity pre výfukové emisie alebo emisie hluku, prípadne obidva limity, ktoré by sa mali používať pri diaľkovom snímaní na identifikáciu vozidiel s vysokými emisiami, keď by takáto identifikácia mala viesť k cezhraničným následným opatreniam. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹¹.
- (34) [...]

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Ciele tejto smernice, a to zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, uľahčenie voľného pohybu osôb a zníženie emisií znečisťujúcich látok, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ktoré konajú jednotlivo, pretože vnútroštátne pravidlá upravujúce tieto kontroly vozidiel by viedli k rozdielnym požiadavkám. Takéto ciele sa preto lepšie dosiahnu na úrovni Únie stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa pravidelných kontrol technického stavu a cestných technických kontrol vozidiel premávajúcich v rámci Únie. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (36) Členské štáty by pri vykonávaní smernice 2014/45/EÚ mali Komisii pravidelne nahlasovať kľúčové údaje o celkovom počte kontrolovaných vozidiel podľa kategórie, o skontrolovaných oblastiach a položkách s nevyhovujúcim stavom. V prípade cestných kontrol sa vyžaduje menej časté nahlasovanie.
- (37) S cieľom minimalizovať administratívne zaťaženie a zároveň zabezpečiť užitočnosť nahlasovaných informácií by členské štáty mali každé tri roky podávať správy o vykonávaní smerníc 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ.
- (38) Systém kontroly technického stavu má priamy dosah na bezpečnosť cestnej premávky, hluk a emisie, a preto by sa mal pravidelne preskúmavať. Na základe podkladov od orgánov členských štátov by Komisia mala Európskemu parlamentu a Rade predložiť správu o účinnosti ustanovení smernice 2014/45/EÚ vrátane ustanovení o rozsahu pôsobnosti, frekvencii kontrol a uznávaní dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu a ustanovení smernice 2014/47/EÚ. Osobitný dôraz by sa mal klásť na skúsenosti získané pri diaľkovom snímaní, aby sa v náležitých prípadoch vo všeobecnosti začlenilo do systému kontroly technického stavu.

- (39) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1725 sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý [DD/MM/RRRR] vydal svoje stanovisko.
- (40) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom¹² sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (41) Smernice 2014/45/EÚ a 2014/47/EÚ by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

¹² Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

Článok 1

Zmeny smernice 2014/45/EÚ

Smernica 2014/45/EÚ sa mení takto:

1. Článok 2 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa šiesta zarážka nahrádza takto:

- „– dvoj- alebo trojkolesové vozidlá – kategórie vozidiel L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora viac ako 125 cm³ alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom vyšším ako 11 kW,
- kolesové traktory kategórií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy.“;

b) v odseku 2 sa siedma zarážka nahrádza takto: „

- vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora nad 125 cm³ alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom nad 11 kW, ak členské štáty zaviedli účinné alternatívne opatrenia pre bezpečnosť cestnej premávky pre dvoj- alebo trojkolesové vozidlá, najmä s prihliadnutím na príslušné štatistiky z oblasti bezpečnosti cestnej premávky za posledných päť rokov. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii.“

2. Článok 3 sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

„1. „vozidlo“ je akékoľvek nekoľajové motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo okrem trolejbusov, t. j. vozidiel napojených na elektrický vodič;“

b) vkladá sa tento bod 6a:

„6a. „prepojené vozidlo“ je akékoľvek vozidlo vyrobené s bezdrôtovým pripojením, ktoré je schopné prenášať údaje z odometra;“

c) bod 10 sa nahrádza takto:

„10. „schválenie“ je postup, ktorým členský štát osvedčuje, že vozidlo spĺňa príslušné administratívne ustanovenia a technické požiadavky uvedené v nariadeniach (EÚ) č. 167/2013, (EÚ) č. 168/2013 a (EÚ) 2018/858;“

d) bod 12 sa nahrádza takto:

„12. „osvedčenie o kontrole technického stavu“ je správa o kontrole technického stavu v digitálnom formáte alebo jej výtlačok overiteľný v súlade s článkom 8 ods. 2, ktorú vydal príslušný orgán alebo kontrolné centrum;“

e) vkladá sa tento bod 12a:

„12a. „dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu“ je osvedčenie o kontrole technického stavu, ktorý vydal príslušný orgán alebo kontrolné centrum so sídlom v inom členskom štáte, než je členský štát evidencie vozidla v súlade s článkom 8;“.

3. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Povinnosti

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa vozidlá prihlásené do evidencie na jeho území pravidelne kontrolovali podľa tejto smernice.
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, kontroly technického stavu vykonáva členský štát evidencie vozidla alebo verejný orgán poverený touto úlohou uvedeným členským štátom, alebo orgány či zariadenia určené uvedeným členským štátom a pod jeho dozorom vrátane schválených verejných alebo súkromných subjektov.

3. Členské štáty môžu uznať osvedčenie o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom, než je členský štát evidencie vozidla. V takýchto prípadoch sa uvedené osvedčenie o kontrole technického stavu považuje za rovnocenné s osvedčením o kontrole technického stavu vydaným členským štátom evidencie vozidla. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uznávať osvedčenie o kontrole technického stavu vydané iným členským štátom, o tom zodpovedajúcim spôsobom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.
4. V prípade vozidiel kategórie M₁ a N₁ sa v súlade s článkom 8 môžu kontroly technického stavu vykonávať aj v inom členskom štáte, než je členský štát evidencie vozidla. Členský štát evidencie uznáva platnosť dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu vydaného v danom inom členskom štáte.
5. Výrobcovia vozidiel bezplatne a bez zbytočného odkladu sprístupňujú technické informácie vo formáte stanovenom vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 6 relevantným príslušným orgánom, a to nediskriminačným spôsobom a v strojovo čitateľnom formáte. Tieto príslušné orgány sa môžu rozhodnúť poveriť centralizované orgány pre správu dát, aby organizovali tok údajov od výrobcov a spravovali prístup k technickým informáciám. Príslušné orgány alebo poverené centralizované orgány pre správu dát sprístupňujú tieto technické informácie kontrolným centráam.
6. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých určí súbor technických informácií na použitie pri kontrole technického stavu jednotlivých položiek, ktoré sa majú preverovať, vykonávacie akty o použití odporúčaných kontrolných metód a vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobné pravidlá týkajúce sa formátu údajov, ako aj postupy týkajúce sa prístupu k príslušným technickým informáciám, ktorými sa zabezpečí, že dané informácie umožnia jasnú identifikáciu vozidla a výsledný zoznam výbavy namontovanej výrobcom. Takéto technické informácie môžu zahŕňať najmä pokyny a údaje na používanie elektronického rozhrania vozidla, diagnostické poruchové kódy, identifikáciu integrity a správnej verzie softvéru, ako aj opis a znázornenie výstražných ukazovateľov alebo kontroliek.

V uvedených vykonávacích aktoch sa zohľadnia podmienky a opatrenia týkajúce sa prístupu k informáciám systému OBD stanovené v súlade s dodatkom 4 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2018/858; poskytovanie technických informácií identifikovaných Komisiou v súlade s prvým pododsekom je však bezplatné.

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

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

4. Vkladá sa tento článok 4a:

„Článok 4a

Zaznamenávanie údajov odčítaných z odometra

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa údaje odčítané z odometra zaznamenávali vo vnútroštátnej databáze alebo registri vozidiel pri pravidelných kontrolách technického stavu vozidiel kategórie M₁ a N₁ a v prípade, keď opravu alebo údržbu takéhoto vozidla vykonávajú opravovne autorizované výrobcami vozidiel. Členské štáty musia takisto vyžadovať, aby výrobcovia vozidiel alebo ich zástupcovia zasielali údaje odčítané z odometra prepojených vozidiel, ktoré vyrobili, každé tri mesiace od dátumu prvého prihlásenia vozidla do evidencie. Tieto údaje z odometra sa zaznamenajú do uvedenej vnútroštátnej databázy alebo vnútroštátneho registra vozidiel.

2. Členské štáty môžu tiež vyžadovať, aby údaje z odometra zaznamenávali v databáze alebo vnútroštátnom registri vozidiel uvedenom v odseku 1 iní poskytovatelia služieb, napríklad tí, ktorí vykonávajú opravy alebo údržbu takéhoto vozidla.

3. Členské štáty musia históriu záznamov z odometrov, ktoré sú v nich prihlásené do evidencie, sprístupniť kontrolným technikom, držiteľovi osvedčenia o evidencii a príslušným orgánom členských štátov zodpovedným za kontrolu technického stavu, za opätovné prihlásenie vozidla do evidencie, za schvaľovanie vozidiel a za register alebo databázu uvedenú v odseku 1. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že kontrolným technikom sprístupnia len posúdenie histórie záznamov z odometra.
4. Členské štáty prijímú vhodné opatrenia na informovanie potenciálnych kupujúcich ojazdených vozidiel o tom, že držiteľ osvedčenia o evidencii má prístup k histórii záznamov z odometra daného vozidla uvedenej v odseku 3.
5. Členské štáty musia údaje z odometrov uložené vo vnútroštátnych databázach alebo vnútroštátnych registroch vozidiel uvedených v odseku 1 sprístupniť aj národným štatistickým úradom a Komisii (Eurostatu) v súlade s článkami 17a a 17b nariadenia (ES) č. 223/2009*.
6. V prípade neoprávneného zásahu alebo manipulácie s odometrom s cieľom znížiť alebo skresliť počet kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo, sa takýto neoprávnený zásah alebo manipulácia trestá účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 223/2009 z 11. marca 2009 o európskej štatistike a o zrušení nariadenia (ES, Euratom) č. 1101/2008 o prenose dôverných štatistických údajov Štatistickému úradu Európskych spoločenstiev, nariadenia Rady (ES) č. 322/97 o štatistike Spoločenstva a rozhodnutia Rady 89/382/EHS, Euratom o založení Výboru pre štatistické programy Európskych spoločenstiev (Ú. v. EÚ L 87, 31.3.2009, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Termín a frekvencia kontrol

1. Vozidlá sa podrobia kontrole technického stavu minimálne v týchto intervaloch bez toho, aby bolo dotknuté obdobie flexibility uplatňované v členských štátoch v súlade s odsekom 4:
 - a) vozidlá kategórie M1 a N1: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky;
 - b) vozidlá kategórie M₁ používané ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄: jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne;
 - c) kolesové traktory kategórií T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky.

Na účely prvého pododseku písm. a) členské štáty v prípade kontrol technického stavu uvedených v článku 4 ods. 4 naplánujú ďalšiu kontrolu technického stavu tak, aby sa dodržalo obdobie platnosti dočasného osvedčenia o kontrole technického stavu.

2. Členské štáty stanovujú vhodné intervaly, v ktorých sa vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora nad 125 cm³ alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom vyšším ako 11 kW majú podrobiť kontrole technického stavu.
3. Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu vozidla sa vozidlá podrobia kontrole technického stavu, ak boli bezpečnostné a environmentálne systémy a komponenty vozidla významne zmenené alebo upravené.

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

6. Článok 6 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Pri kategóriách vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, s výnimkou kategórií L3e, L4e, L5e a L7e, členské štáty zabezpečia, aby sa kontroly technického stavu zameriavali minimálne na oblasti uvedené v bode 2 prílohy I.“;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

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

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

Do [VLOŽTE DÁTUM: 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví:

a) metódy predbežnej prípravy vozidla na meranie emisií oxidov dusíka (NO_x) zo vznetrových motorov a určí emisné triedy EURO, ktorých sa dané metódy týkajú;

b) metódy a limitné hodnoty na meranie počtu emitovaných častíc zo zážihových motorov,

ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy I. Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov.

Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom špecifikovať metódy a limitné hodnoty na meranie NO_x zo zážihových motorov, ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy I, a určiť emisné triedy EURO, ktorých sa dané metódy týkajú. Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov.

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

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Členské štáty stanovujú oblasti, položky a vhodné metódy kontroly v prípade vozidiel kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora nad 125 cm³ alebo s maximálnym trvalým menovitým alebo čistým výkonom vyšším ako 11 kW.“;

a) dopĺňa sa tento odsek:

„4. Na účely vydania dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu podľa článku 4 ods. 4, ak je vozidlo vyrobené na jazdu na druhej strane cesty, nepodlieha kontrolám položiek v prílohe I, keď vozidlo nie je vyrobené tak, aby spĺňalo požiadavky daných položiek v členskom štáte, ktorý vykonáva kontrolu.“

7. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Osvedčenie o kontrole technického stavu a dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu

1. Členské štáty zabezpečia, aby kontrolné centrá alebo v relevantnom prípade príslušné orgány, ktoré vykonali kontrolu technického stavu vozidla, vystavili pre takéto vozidlo osvedčenie o kontrole technického stavu alebo v prípade uvedenom v článku 4 ods. 4 dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu, ktoré obsahuje prinajmenšom štandardizované prvky príslušných harmonizovaných kódov Únie uvedené v prílohe II.

Členské štáty s účinnosťou od [nadobudnutie účinnosti + 4 roky + 1 deň] zabezpečia, aby sa osvedčenia o kontrole technického stavu a dočasné osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu vydávali ako elektronické osvedčenia atribútov do európskych peňaženiek digitálnej identity v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014**.

Členské štáty zabezpečia, aby osvedčenia o kontrole technického stavu a dočasné osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu obsahovali informácie potrebné na autentifikáciu a potvrdenie platnosti týchto osvedčení.

Členské štáty informujú Komisiu o dôveryhodných vydavateľoch osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu, pričom tieto informácie musia aktualizovať. Komisia zverejní zoznam týchto vydavateľov prostredníctvom zabezpečeného kanála a v elektronicky podpísanej alebo zapečatenej forme vhodnej na automatizované spracúvanie.

- 1a. Dočasné osvedčenie EÚ o kontrole technického stavu má platnosť šesť mesiacov. Príslušný orgán bez zbytočného odkladu a najneskôr do piatich kalendárnych dní oznámi výsledok kontroly členskému štátu evidencie.

Ak členský štát evidencie neuznáva v súlade s článkom 4 ods. 3 osvedčenia o kontrole technického stavu vydané dotknutým členským štátom, následná kontrola technického stavu sa uskutoční v členskom štáte evidencie; tieto informácie sa uvedú v dočasnom osvedčení EÚ o kontrole technického stavu.

2. Členské štáty musia vyžadovať, aby kontrolné centrá alebo v relevantnom prípade príslušné orgány poskytli na požiadanie osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, výťahok osvedčenia o kontrole technického stavu alebo dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu. Uvedené výťahky musia byť používateľsky ústretové a musia obsahovať interoperabilný QR kód umožňujúci overiť ich pravosť, platnosť a integritu. Tento QR kód musí začať spĺňať technické špecifikácie stanovené vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 8 do jedného roka od ich prijatia. Informácie obsiahnuté v osvedčení sa musia zobrazovať aj vo formáte čitateľnom ľudským okom a musia byť poskytnuté aspoň v úradnom jazyku alebo jazykoch vydávajúceho členského štátu.

3. Bez ohľadu na článok 5, v prípade opätovného prihlásenia vozidla do evidencie, ktoré už je prihlásené do evidencie v inom členskom štáte, každý členský štát uzná osvedčenie o kontrole technického stavu vydané uvedeným iným členským štátom, či už v elektronickej alebo papierovej podobe, akoby uvedené osvedčenie vydal sám, pod podmienkou, že osvedčenie o kontrole technického stavu je stále platné vzhľadom na stanovené intervaly pravidelných kontrol technického stavu v členskom štáte opätovného prihlásenia.
- 3a. Členské štáty bez zbytočného odkladu oznámia Komisii a ostatným členským štátom každý nový vzor osvedčenia o kontrole technického stavu alebo dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu a opis súboru údajov vydaných k osvedčeniam o kontrole technického stavu ako elektronické osvedčenia atribútov. Komisia uverejní tieto vzory a opisy súborov údajov.
4. Okrem ustanovení odseku 3 členské štáty uznávajú platnosť osvedčenia o kontrole technického stavu, či už v digitálnej alebo papierovej podobe, v prípade zmeny vo vlastníctve vozidla, ktoré má platný doklad o pravidelných kontrolách technického stavu.
5. Kontrolné centrá elektronickejšie oznamujú príslušnému orgánu dotknutého členského štátu informácie uvedené v osvedčeniach o kontrole technického stavu alebo dočasných osvedčeniach EÚ o kontrole technického stavu, ktoré vystavujú. Toto oznámenie uskutočnia bez zbytočného odkladu po vydaní každého osvedčenia o kontrole technického stavu alebo dočasného osvedčenia EÚ o kontrole technického stavu. Členské štáty určia obdobie, počas ktorého má príslušný orgán tieto informácie uchovávať. Uvedené obdobie nesmie byť kratšie ako 36 mesiacov, bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne daňové systémy členských štátov.
6. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa kontrolným technikom sprístupňujú informácie uvedené v prechádzajúcom osvedčení o kontrole technického stavu alebo dočasnom osvedčení EÚ o kontrole technického stavu.
7. Členské štáty zabezpečia, aby sa výsledky kontroly technického stavu čo najskôr oznámili alebo elektronickejšie sprístupnili orgánu, ktorý je zodpovedný za evidenciu vozidla. Uvedené oznámenie musí obsahovať informácie uvedené v osvedčení o kontrole technického stavu.

8. Komisia do [dátum nadobudnutia účinnosti + 2 roky] prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú technické špecifikácie a pravidlá týkajúce sa:
- a) zabezpečeného vystavovania a overovania osvedčení uvedených v odsekoch 1 a 2;
 - b) zabezpečenia ochrany a bezpečnosti osobných údajov;
 - c) stanovenia spoločnej dátovej štruktúry osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu;
 - d) vydávania a overovania platného, chráneného a interoperabilného QR kódu;
 - e) nahlasovania dôveryhodných vydavateľov osvedčení o kontrole technického stavu a dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu.

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

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 910/2014 z 23. júla 2014 o elektronickej identifikácii a dôveryhodných službách pre elektronické transakcie na vnútornom trhu a o zrušení smernice 1999/93/ES (Ú. v. EÚ L 257, 28.8.2014, s. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).“

8. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Následná kontrola chýb

1. Kontrola sa považuje za úspešnú len v prípade ľahkých chýb, chyby sa odstránia a vozidlo sa opätovne nekontroluje.
2. V prípade vážnych chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán rozhodne o období, počas ktorého sa môže dané vozidlo používať, skôr než sa musí podrobiť ďalšej kontrole technického stavu, ktorá sa uskutoční najneskôr dva mesiace po vykonaní počiatočnej kontroly. Výsledok kontroly a lehota do vykonania nasledujúcej kontroly sa oznámia členskému štátu prihlásenia vozidla do evidencie a zaznamenajú v registri vozidiel v súlade s článkom 3a ods. 1 smernice Rady 1999/37/ES***. Následná kontrola sa môže uskutočniť v členskom štáte, v ktorom vozidlo nevyhovelo pri počiatočnej kontrole, alebo v členskom štáte prihlásenia do evidencie.
3. V prípade nebezpečných chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán môže rozhodnúť, že sa dané vozidlo nesmie používať na verejných pozemných komunikáciách a že povolenie na jeho používanie v cestnej premávke sa na obmedzenú dobu pozastavuje bez toho, aby sa vyžadoval nový proces prihlásenia do evidencie. Takáto žiadosť o pozastavenie sa oznámi členskému štátu prihlásenia do evidencie a pozastavenie sa zaznamená v registri vozidiel v súlade s článkom 3a ods. 1 smernice 1999/37/ES. Keď sa chyby odstránia, príslušný orgán v členskom štáte evidencie bezodkladne vydá nové osvedčenie o kontrole technického stavu preukazujúce, že vozidlo je spôsobilé na používanie v cestnej premávke.

4. Neoprávnený zásah do systému regulácie emisií vozidla, vysokonapäťového systému vrátane systému riadenia batérie, tlmiča či systémov súvisiacich s bezpečnosťou alebo manipulácia s nimi, ktoré spôsobujú vážne alebo nebezpečné chyby, sa trestajú účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

*** Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).“

- 8a. V článku 10 sa prvý pododsek odseku 1 nahrádza takto:

„1. Kontrolné centrum alebo v náležitom prípade príslušný orgán členského štátu, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla evidovaného na jeho území alebo kontrolu technického stavu v súlade s článkom 4 ods. 4, vystaví pre každé vozidlo, ktoré úspešne absolvovalo kontrolu, dôkaz, ako je záznam v doklade o evidencii vozidla, nálepka, osvedčenie, overenie elektronickými prostriedkami alebo akákoľvek iná ľahko dostupná informácia. Takýto dôkaz musí obsahovať dátum, dokia sa má uskutočniť nasledujúca kontrola technického stavu.“

9. Článok 16 sa nahrádza takto:

„Článok 16

Výmena údajov medzi orgánmi členských štátov

1. Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Vymieňajú si informácie a údaje najmä s cieľom skontrolovať v čase kontroly technického stavu vozidla jeho právny a technický stav, a to v prípade potreby v členskom štáte, v ktorom je vozidlo prihlásené do evidencie.
 - a) Členské štáty poskytnú príslušným orgánom a oprávneným kontrolným centrámi iných členských štátov prístup k údajom o evidencii vozidiel, údajom o obsahu osvedčení o zhode, ak sú k dispozícii, k výsledku uvedenom v poslednom osvedčení o kontrole technického stavu alebo v prípade uvedenom v článku 4 ods. 4 v dočasnom osvedčení EÚ o kontrole technického stavu vydanom za posledné tri roky, k správam o cestnej technickej kontrole aspoň z posledných troch rokov a k histórii záznamov z odometra vozidla, ktoré sú uložené vo vnútroštátnych databázach a ktoré sa vzťahujú aspoň na posledné tri roky.
 - b) Členské štáty prepoja svoje elektronické systémy, ktoré sa týkajú údajov z osvedčení o kontrole technického stavu, z dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu a z histórie záznamov z odometrov, prostredníctvom elektronického systému MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia, takým spôsobom, aby príslušné orgány a oprávnené kontrolné centrá ktoréhokoľvek členského štátu mohli v reálnom čase nahliadať do príslušnej databázy alebo národného registra vozidiel ktoréhokoľvek iného členského štátu.
 - c) Povinnosť ustanovená v písmene b) sa považuje za splnenú, ak členské štáty na výmenu údajov a na pripojenie sa k elektronickému systému MOVE-HUB používajú svoje vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS).

2. Komisia do [VLOŽIŤ DÁTUM: 2 roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] prijme vykonávacie akty s cieľom stanoviť potrebné opatrenia na vykonávanie funkcií elektronického systému MOVE-HUB a určiť minimálne požiadavky na formát a obsah informácií a údajov, ktoré si majú členské štáty vymieňať v súvislosti s vozidlami, ktoré sa podrobujú kontrolám technického stavu. Týmito vykonávacími aktmi sa zabezpečí ochrana osobných údajov, pričom sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2. 3.
3. Prepojenia elektronických systémov stanovené v odseku 1 sa sfunkčnia do dvoch rokov od prijatia vykonávacích aktov uvedených v odseku 2.“

10. Článok 17 sa mení takto:

a) prvá zarážka sa nahrádza takto:

„–aktualizovať podľa potreby iba označenia kategórie vozidiel uvedené v článku 2 ods. 1, článku 5 ods. 1 a 2 a článku 6 ods. 1 a 2 v prípade zmien kategórií vozidiel vyplývajúcich zo zmien právnych predpisov týkajúcich sa typového schválenia uvedených v článku 2 ods. 1 bez toho, aby to malo vplyv na rozsah a frekvenciu vykonávania kontrol,“;

b) tretia zarážka sa nahrádza takto:

„–upraviť bod 3 prílohy I v nadväznosti na kladné hodnotenie nákladov a prínosov, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontroly, opisov porúch/chýb a hodnotenie chýb.“

11. Článok 20 sa nahrádza takto:

„Článok 20

Podávanie správ

Komisia do 31. marca 2032 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä pokiaľ ide o účinnosť ustanovení o jej rozsahu pôsobnosti, najmä v súvislosti s vozidlami kategórie L, frekvenciu kontrol, vzájomné uznávanie osvedčení o kontrole technického stavu v prípade opätovného prihlásenia vozidiel pochádzajúcich z iného členského štátu do evidencie a uznávanie dočasných osvedčení EÚ o kontrole technického stavu. V správe sa tiež uvedie, či je potrebné aktualizovať prílohy, najmä vzhľadom na technický pokrok a prax.“

12. Vkladá sa tento článok 20a:

„Článok 20a

Oznamovanie informácií Komisii

1. Členské štáty do 31. marca 2030 a potom každé tri roky do 31. marca oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na podávanie správ uvedenej v článku 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999**** (ďalej len „e-platforma“) zhromaždené údaje, ktoré sa týkajú každého z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a vozidiel kontrolovaných na ich území. Uvedené údaje musia obsahovať tieto údaje (za kalendárny rok):
- celkový počet kontrolovaných vozidiel,
 - počet kontrolovaných vozidiel podľa jednotlivých kategórií;
 - skontrolované oblasti a nevyhovujúce položky, v súlade s bodom 3 prílohy I k tejto smernici.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanoví formát, ktorý majú členské štáty používať na oznamovanie údajov uvedených v odseku 1 prostredníctvom e-platformy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2. 3.
3. Komisia podáva Európskemu parlamentu a Rade správu o údajoch zhromaždených podľa odseku 1.

**** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

13. Článok 22 sa nahrádza takto:

„Článok 22

Predĺženie platnosti osvedčení o kontrole technického stavu v prípade krízy

1. Na účely tohto článku sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
 - a) „krízová situácia“ je výnimočná, neočakávaná a náhla prírodná alebo človekom spôsobená udalosť mimoriadnej povahy a rozsahu, ktorá sa stane v Únii alebo mimo nej, s významnými priamymi alebo nepriamymi vplyvmi na oblasť cestnej dopravy, a ktorá takisto bráni možnosti, aby vlastníci alebo držitelia vozidiel evidovaných v členských štátoch alebo príslušné vnútroštátne orgány vykonávali kontroly technického stavu, alebo takúto možnosť výrazne obmedzuje;
 - b) „krízové obdobie“ je obdobie, počas ktorého Komisia v súlade s postupom uvedeným v odseku 2 povolí členskému štátu prijať opatrenia uvedené v tomto článku.

2. V prípade krízovej situácie, ktorá sa vzťahuje na celé územie členského štátu alebo jeho časť, môže tento členský štát prostredníctvom riadne odôvodnenej žiadosti postúpiť vec Komisii v záujme prijatia rozhodnutia, ktorým sa tento členský štát oprávňuje prijať opatrenia uvedené v tomto článku na celom svojom území alebo jeho časti. Takéto opatrenia sa smú uplatňovať najviac šesť mesiacov. Komisia môže na žiadosť členského štátu povoliť predĺženie platnosti opatrení na ďalšie šesťmesačné obdobia, pokiaľ krízová situácia pretrváva.
 3. Komisia môže rozhodnúť, že krízové obdobie sa začalo pred tým, ako príslušný členský štát postúpil vec podľa odseku 2.
 4. Ak sa Komisii doručia riadne odôvodnené žiadosti dvoch alebo viacerých členských štátov týkajúce sa jednej krízovej situácie, ktorá sa vzťahuje na celé ich územie alebo jeho časť, Komisia môže prijať jediné rozhodnutie, ktoré sa vzťahuje na všetky tieto členské štáty.
 5. Bez ohľadu na článok 5 ods. 1, článok 10 ods. 1 a bod 8 prílohy II môžu príslušné orgány členských štátov predĺžiť obdobie platnosti osvedčení o kontrole technického stavu všetkých alebo určitých kategórií vozidiel, ktorých platnosť uplynula alebo by inak uplynula počas krízového obdobia, najviac o šesť mesiacov. Uvedené obdobie sa môže predlžovať o ďalšie nadväzujúce šesťmesačné obdobia, pokiaľ kríza pretrváva a Komisia to schváli.
 6. Opatrenia prijaté členskými štátmi na základe tohto článku sa bezodkladne oznámia Komisii, ktorá informuje ostatné členské štáty a uverejní oznámenie v Úradnom vestníku Európskej únie.“
14. Príloha I, príloha III a príloha IV sa menia v súlade s prílohou I k tejto smernici.

Článok 2

Zmeny smernice 2014/47/EÚ

Smernica 2014/47/EÚ sa mení takto:

1) Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy

Touto smernicou sa stanovujú minimálne požiadavky na systém cestných technických kontrol úžitkových vozidiel a na postupné využívanie diaľkového snímania vozidiel prevádzkovaných na území členských štátov.“

2) Článok 2 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa vkladá toto písmeno aa):

„aa) motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu tovaru, s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel N1;“

b) vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Členské štáty, ktoré na vozidlách kategórie N1 evidovaných na ich území vykonávajú každoročné pravidelné kontroly technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ po dvoch rokoch od prvého zápisu vozidla do evidencie, môžu vyňať uvedenú kategóriu vozidiel z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.“;

c) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Táto smernica nemá vplyv na právo členských štátov vykonávať cestné technické kontroly vozidiel, ktoré nie sú uvedené v odseku 1, a kontrolovať iné aspekty cestnej dopravy a bezpečnosti cestnej premávky alebo vykonávať kontroly mimo verejných ciest. Žiadne ustanovenie tejto smernice nebráni členskému štátu, aby obmedzil používanie konkrétneho typu vozidla na určitých častiach svojej cestnej siete z dôvodu bezpečnosti cestnej premávky.“

3) Článok 3 sa mení takto:

a) bod 13 sa nahrádza takto:

„13. „osvedčenie o kontrole technického stavu“ je správa o kontrole technického stavu v zmysle vymedzenia v článku 3 bodu 12 smernice 2014/45/EÚ;“

b) bod 18 sa vypúšťa;

c) dopĺňajú sa tieto body 21 a 22:

„21. „diaľkové snímanie“ je preverovanie vozidiel meraním výfukových emisií na cestách vrátane oxidov dusíka a tuhých častíc alebo úrovni hluku vozidiel prechádzajúcich v blízkosti stacionárnych alebo mobilných cestných zariadení, alebo sledovaním oblaku výfukových plynov v prípade preverovania vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok;

„22. „sledovanie oblaku výfukových plynov“ je cestné meranie emisií znečisťujúcich látok z vozidiel, za ktorými sa pohybuje vozidlo vybavené vhodným zariadením na odber vzoriek a meradlom.“

6. V článku 5 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

„1. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a), b), c) a d), členské štáty za kalendárny rok vykonajú celkový počet počiatočných cestných technických kontrol zodpovedajúci minimálne 5 % celkového počtu týchto vozidiel, ktoré sú prihlásené do evidencie na ich území.

2. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. aa), členské štáty za kalendárny rok vykonajú celkový počet počiatočných cestných technických kontrol zodpovedajúci minimálne 10 % celkového počtu počiatočných cestných technických kontrol vozidiel uvedených v odseku 1.“

7) V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

„Na určenie rizikového profilu podniku môžu členské štáty použiť kritériá stanovené v prílohe I. Uvedené informácie sa použijú na to, aby sa podniky s vysokou hodnotou rizikivosti kontrolovali podrobnejšie a častejšie.

System hodnotenia rizikivosti prevádzkujú príslušné orgány členských štátov. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a) až c), členské štáty zabezpečia, aby sa informácie o počte a závažnosti chýb uvedených v prílohe II a v príslušných prípadoch v prílohe III k tejto smernici zistených na vozidlách, ktoré prevádzkujú jednotlivé podniky, vkladali do systému hodnotenia rizikivosti zriadeného podľa článku 9 smernice 2006/22/ES.“

8. V článku 7 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty vyžadujú, aby mali vodiči k dispozícii osvedčenie o kontrole technického stavu, ktoré zodpovedá poslednej pravidelnej kontrole technického stavu, a správu o poslednej podrobnej cestnej technickej kontrole. Členské štáty vyžadujú, aby ich orgány uznávali elektronický dôkaz o takýchto kontrolách technického stavu a cestných kontrolách.“

9. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Výber vozidiel na počiatočnú cestnú technickú kontrolu

Pri určovaní vozidiel, ktoré sa majú podrobiť počiatočnej cestnej technickej kontrole, sa kontrolní technici môžu prednostne zamerať na vozidlá prevádzkované podnikmi s vysokým rizikovým profilom v súlade s kritériami stanovenými v prílohe I k tejto smernici alebo podľa smernice 2006/22/ES. Vozidlá je takisto možné vybrať na účely vykonania kontroly náhodne alebo vtedy, keď existuje odôvodnené podozrenie, že vozidlo ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie.

9a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 9a

Diaľkové snímanie

1. Členské štáty môžu používať technológiu diaľkového snímania na kontrolu emisií znečisťujúcich látok a emisií hluku z motorových vozidiel a môžu na základe diaľkového snímania vybrať vozidlá na počiatočnú cestnú technickú kontrolu. Členské štáty môžu diaľkové snímanie používať aj na identifikáciu vozidiel s potenciálne vysokými emisiami, ktorých emisie možno overiť v kontrolnom centre v zmysle vymedzenia v smernici 2014/45/EÚ. Členské štáty, ktoré používajú technológiu diaľkového snímania, to oznámia Komisii.
2. Komisia môže na základe informácií, ktoré jej v súlade s článkom 20 ods. 3 poskytujú členské štáty používajúce diaľkové snímanie, prijať vykonávacie akty, ktorými stanoví súbor spoločných limitov diaľkového snímania pre výfukové emisie alebo emisie hluku alebo oboje a súvisiace požiadavky na presnosť, ako je napríklad opakované meranie, ktoré sa majú použiť na identifikáciu vozidiel s vysokými emisiami, pri ktorých sa vyžadujú následné opatrenia v inom členskom štáte v súlade s článkom 18 ods. 3; môžu sa stanoviť rôzne požiadavky na pevné alebo mobilné zariadenia diaľkového snímania alebo sledovanie oblaku výfukových plynov a môžu sa stanoviť limity na identifikáciu vozidiel s chybnými systémami regulácie emisií a vozidiel s neoprávnene pozmenenými systémami regulácie emisií.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.“

10. Článok 10 sa mení takto:

a) v odseku 1 sa druhý pododsek mení takto:

aa) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) kontroluje posledné osvedčenie o kontrole technického stavu a správu o cestnej technickej kontrole, ak sú k dispozícii, v súlade s článkom 7 ods. 1 a článkom 18a ods. 1;“

bb) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) vykonáva vizuálne hodnotenie technického stavu vozidla.

Toto vizuálne hodnotenie môže doplniť použitím špecifického vybavenia;“

cc) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) vykonáva vizuálne hodnotenie upevnenia nákladu vozidla;“

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2.Kontrolný technik na základe výsledku počiatočnej kontroly rozhodne o tom, či sa má vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo podrobiť podrobnejšej cestnej kontrole a kontrole upevnenia nákladu v súlade s článkom 13.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

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

Do [VLOŽTE DÁTUM: 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví metódy a limitné hodnoty na meranie počtu emitovaných častíc zo zážihových motorov, ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy II. Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať

používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť metódy a limitné hodnoty na meranie NOx zo zážihových motorov, ako sa uvádza v bode 3 položke 8.2 prílohy I, a určiť emisné triedy EURO, ktorých sa dané metódy týkajú.

Kontrolné centrá musia tieto skúšobné postupy začať používať do štyroch rokov od prijatia vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.“

11. Článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Kontrola upevnenia nákladu

1. Počas cestných kontrol možno vozidlo podrobiť podrobnejšej kontrole upevnenia jeho nákladu podľa prílohy III, aby sa zaistilo, že náklad je upevnený tak, že neznemožňuje bezpečné vedenie vozidla ani neohrozuje život, zdravie, majetok alebo životné prostredie. Kontroly sa vykonávajú s cieľom overiť, že pri akomkoľvek druhu prevádzkovania vozidla vrátane núdzových situácií alebo rozbiehania v kopci:
 - a) kusy nákladu môžu iba minimálne zmeniť svoju vzájomnú polohu alebo polohu vo vzťahu k stenám alebo podlahovým plochám vozidla;
 - b) kusy nákladu nemôžu opustiť úložný priestor alebo sa pohybovať mimo nakladacieho priestoru.
2. Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uplatniteľné na prepravu určitých kategórií tovaru, ako napríklad tovaru, na ktorý sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES*****, upevnenie nákladu a kontroly upevnenia nákladu sa vykonávajú v súlade so zásadami a prípadne normami stanovenými v oddiele I prílohy III k tejto smernici. Môže sa použiť najnovšia verzia noriem stanovených v bode 5 uvedeného oddielu.

3. Následné opatrenia uvedené v článku 14 sa uplatnia aj v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb, ktoré sa týkajú upevnenia nákladu.
4. Členské štáty zabezpečia, aby pracovníci podieľajúci sa na kontrolách upevnenia nákladu boli na tento účel riadne vyškolení.

*****Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“

12. V článku 14 sa dopĺňa tento odsek 4:

„4. Neoprávnený zásah do systému regulácie emisií vozidla, vysokonapäťového systému vrátane systému riadenia batérie, tlmiča či systémov súvisiacich s bezpečnosťou alebo manipulácia s nimi, ktoré spôsobujú vážne alebo nebezpečné chyby, sa trestajú účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.“

13. V článku 16 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Kontrolný technik po ukončení podrobnejšej kontroly vypracuje správu v súlade s prílohou IV. Členské štáty zabezpečia, aby sa vodičovi vozidla poskytla elektronická kópia správy o kontrole.“

14. Článok 18 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. V prípade, že sa na vozidle, ktoré nie je prihlásené v evidencii v členskom štáte, v ktorom sa vykonáva kontrola, zistia vážne alebo nebezpečné chyby alebo chyby, ktoré vedú k obmedzeniu alebo zákazu používania daného vozidla, kontaktné miesto oznámi výsledky tejto kontroly kontaktnému miestu členského štátu prihlásenia do evidencie. Uvedené oznámenie musí obsahovať prvky správy o cestnej kontrole stanovené v prílohe IV a odošle sa kontaktnému miestu členského štátu prihlásenia do evidencie prostredníctvom systému zasielania správ (systém cestnej kontroly) uvedeného v článku 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2205*****.

Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné predpisy týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami kontaktnému miestu členského štátu prihlásenia do evidencie podľa prvého pododseku tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.“

***** Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2205 z 29. novembra 2017 o podrobných pravidlách postupov oznamovania úžitkových vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami zistenými počas cestnej technickej kontroly (Ú. v. EÚ L 314, 30.11.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).“;

b) dopĺňa sa tento odsek:

„3. V prípadoch, keď členský štát, ktorý používa diaľkové snímanie v súlade s článkom 9a, identifikoval na základe prahových hodnôt a úrovni presnosti stanovených vo vykonávacom akte uvedenom v článku 9a ods. 2 vozidlo evidované v inom členskom štáte ako vozidlo s vysokými emisiami, prostredníctvom kontaktného miesta uvedeného v článku 17 oznámi príslušnému orgánu členského štátu evidencie výsledky merania diaľkovým snímaním a v relevantných prípadoch výsledky následnej cestnej technickej kontroly. Ak sa následná cestná kontrola nevykonala, členský štát, ktorý meral emisie, môže požiadať príslušný orgán členského štátu evidencie, aby prijal následné opatrenia, ktoré členský štát evidencie považuje za primerané, ako napríklad podrobenie vozidla cestnej kontrole alebo kontrole technického stavu zahŕňajúcej meranie príslušných emisií.“

15. Vkladá sa tento článok 18a:

„Článok 18a

Výmena údajov medzi orgánmi členských štátov

1. Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Vymieňajú si informácie a údaje najmä s cieľom skontrolovať v čase cestnej kontroly vozidla jeho právny a technický stav, a to v prípade potreby v členskom štáte, v ktorom je prihlásenie do evidencie.
 - a) Členské štáty poskytnú príslušným orgánom a oprávneným kontrolným centram iných členských štátov prístup k údajom o evidencii vozidiel, údajom o obsahu osvedčení o zhode, ak sú k dispozícii, k výsledku z kontroly uvedenom v poslednom osvedčení o kontrole technického stavu, k akémukoľvek dočasnému osvedčeniu EÚ o kontrole technického stavu vydanému za posledné tri roky, k správam o cestnej technickej kontrole aspoň z posledných troch rokov a k histórii záznamov z odometra vozidla, ktoré sú uložené vo vnútroštátnych databázach.

- b) Členské štáty prepoja svoje elektronické systémy, ktoré sa týkajú údajov z osvedčení o kontrole technického stavu a z histórie záznamov z odometra, prostredníctvom elektronického systému MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia, takým spôsobom, aby príslušné orgány ktoréhokoľvek členského štátu mohli v reálnom čase nahliadať do príslušnej databázy alebo národného registra vozidiel ktoréhokoľvek iného členského štátu.
- c) Povinnosť ustanovená v písmene b) sa považuje za splnenú, ak členské štáty na výmenu údajov a na pripojenie sa k elektronickému systému MOVE-HUB používajú svoje vlastné aplikácie alebo aplikácie tretích strán vrátane európskeho informačného systému vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS).
2. Komisia do [VLOŽIŤ DÁTUM: 2 roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] prijme vykonávacie akty s cieľom stanoviť potrebné opatrenia na vykonávanie funkcií elektronického systému MOVE-HUB a určiť minimálne požiadavky na formát a obsah informácií a údajov, ktoré si majú členské štáty vymieňať v súvislosti s vozidlami, ktoré sa podrobujú cestným kontrolám. Týmto vykonávacími aktmi sa zabezpečí ochrana osobných údajov, pričom sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.
3. Prepojenia elektronických systémov stanovené v odseku 1 sa sfunkčnia do dvoch rokov od prijatia vykonávacích aktov uvedených v odseku 2.“

16. Článok 20 sa nahrádza takto:

„Článok 20

Oznamovanie informácií Komisii

1. Členské štáty do 31. marca 2030 a potom každé tri roky do 31. marca oznámia Komisii prostredníctvom online platformy na podávanie správ uvedenej v článku 28 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 ***** (ďalej len „e-platforma“) zhromaždené údaje, ktoré sa týkajú každého z predchádzajúcich troch kalendárnych rokov a vozidiel kontrolovaných na ich území. Tieto údaje zahŕňajú za kalendárny rok tieto informácie:
 - a) celkový počet kontrolovaných vozidiel,
 - b) počet kontrolovaných vozidiel podľa jednotlivých kategórií;
 - c) krajina prihlásenia každého kontrolovaného vozidla do evidencie;
 - d) v prípade podrobnejších kontrol skontrolované oblasti a nevyhovujúce položky v súlade s bodom 10 prílohy IV k tejto smernici.

Komisia poskytuje správu o zhromaždených údajoch Európskemu parlamentu a Rade.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá týkajúce sa formátu na oznamovanie údajov uvedených v odseku 1 prostredníctvom e-platformy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2. Do nadobudnutia účinnosti takýchto pravidiel členské štáty používajú štandardný formulár hlásenia uvedený v prílohe V.

3. Členské štáty, ktoré oznámili Komisii používanie diaľkového snímania v súlade s článkom 9a ods. 1, nahlásia Komisii do jedného roka od takéhoto oznámenia úroveň výfukových emisií alebo emisií hluku, ak je to relevantné, podľa kategórie vozidiel, ako aj požiadavky na presnosť, ako je napríklad opakované meranie, ktoré stanovili na účely identifikácie vozidiel s vysokými emisiami, spolu so súhrnmi súvisiacich výsledkov merania. Členské štáty oznámia Komisii všetky zmeny týchto úrovní a požiadaviek.“;

***** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

- 17) V článku 21 sa druhá a tretia zarážka nahrádzajú takto:

- „– aktualizácie bodu 3 prílohy II, pokiaľ ide o efektívnejšie a účinnejšie skúšobné metódy, ktoré sa stali dostupnými, a to bez rozšírenia zoznamu položiek, ktoré sa majú kontrolovať,
- úpravy bodu 3 prílohy II v nadväznosti na kladné hodnotenie nákladov a prínosov, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontroly, opisov porúch/chýb a hodnotenie chýb v prípade zmien povinných požiadaviek na typové schválenie v právnych predpisoch Únie v oblasti bezpečnosti a ochrany životného prostredia,“.

18. Článok 24 sa nahrádza takto:

„Článok 24

Podávanie správ

Komisia do 31. marca 2032 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice. Správa sa bude v prvom rade zaoberať jej účinkami, pokiaľ ide o zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a zníženie emisií.“

18a. Vkladá sa tento článok 24a:

„Článok 24a

Preskúmanie

Po tom, čo minimálne päť členských štátov doručí Komisii správy podľa článku 20 ods. 3, ktoré sa týkajú diaľkového snímania, Komisia posúdi účinnosť diaľkového snímania v súlade s článkom 9a.“

19. Prílohy II, III, IV a V sa menia v súlade s prílohou II k tejto smernici.

Článok 3

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do [VLOŽTE DÁTUM: 3 roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice]. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 4

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

Článok 5

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

PRÍLOHA I

Prílohy I, III a IV k smernici 2014/45/EÚ sa menia takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) v bode 1 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Kontrola musí zahŕňať prinajmenšom položky uvedené v bode 3 za predpokladu, že dané systémy a komponenty sú namontované na vozidle. Kontrola môže zahŕňať aj overovanie skutočnosti, či príslušné časti a komponenty vozidla spĺňajú požiadavky na bezpečnostné a environmentálne vlastnosti platné v čase schválenia, prípadne v čase montáže dodatočného vybavenia.“;

b) v bode 2 sa dopĺňa tento bod:

„10. ADAS a iné systémy súvisiace s bezpečnosťou.“;

c) bod 3 sa mení takto:

i) nadpis a úvod sa nahrádzajú takto:

„3. OBSAH A METÓDY KONTROLY, OPIS PORUCHY/CHÝB A HODNOTENIE CHÝB VOZIDIEL

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

Komponenty a systémy vozidla sa kontrolujú vizuálne alebo prostredníctvom elektronického rozhrania, prípadne obomi spôsobmi, pričom sa použijú tieto kontrolné kritériá:

- a) kontrola montáže zahŕňa vyhodnotenie všetkých príslušných diagnostických poruchových kódov, ktoré sprístupnili výrobcovia vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 5 a 6, a preskúmanie, či namontované systémy a komponenty spĺňajú napríklad tieto požiadavky:
 - daný dizajn, špecifikované upevnenie/číslo, špecifikovaný obvod, požadované označenie,
 - platná verziu softvéru vrátane funkcie integrity;
- b) kontrola stavu zahŕňa napríklad preskúmanie, či namontované systémy a komponenty napríklad:
 - sú poškodené, skorodované alebo zostarnuté,
 - sú správne upevnené, zaistené, zmontované a vedené,
 - fungujú voľne a ľahko,
 - signalizujú poruchu prostredníctvom svetelnej kontrolky nesprávneho fungovania (MIL) alebo prípadne prostredníctvom palubného monitorovacieho systému (OBM),
 - sú pripravené na kontrolu (pripravenosť systému OBD),
- c) kontrola fungovania zahŕňa kontrolu ovládania a/alebo aktivácie vrátane ovládania a/alebo aktivácie pedálov, pák, spínačov alebo ovládacích zariadení, ktoré spúšťajú činnosť, a elektronicky riadených systémov a komponentov, napríklad aktuátorov, aby sa overilo ich správne fungovanie z hľadiska načasovania a funkcie;
- d) kontrola výkonnosti a účinnosti je metrologická kontrola komponentu alebo systému z hľadiska dodržania alebo dosiahnutia stanovených limitných hodnôt, ktorá môže zahŕňať aj výpočet, napríklad:
 - skúšanie bŕzd na skúšobni bŕzd a výpočet účinnosti,
 - aktivácia bezpečnostného systému a vyhodnotenie hodnôt snímačov a/alebo meranie výkonnosti pomocou externého skúšobného vybavenia.

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

Chyby, ktoré sa neuvádzajú v tejto prílohe, sa hodnotia podľa rizík, ktoré predstavujú pre bezpečnosť cestnej premávky alebo pre životné prostredie.“;“

ia) do tabuľky sa vkladá táto položka 0.3:

”

0.3. Vozidlo, ktorého sa týka prebiehajúca kampaň na stiahnutie od používateľov (X) ²	Členské štáty môžu overiť vozidlo, ktorého sa týka prebiehajúca kampaň na stiahnutie od používateľa, ak zistili chyby, ktoré sú dôvodom kampane, lebo:	a) Majú vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla alebo životné prostredie. b) Predstavujú bezprostredné ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.		X	X
--	--	--	--	---	---

“
,

ii) v tabuľke sa položky 1.1.3 až 1.1.6 nahrádzajú takto:

»

1.1.3. Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	Vizuálna kontrola komponentov pri normálnom pracovnom tlaku. Skontrolovať čas potrebný na to, aby podtlak alebo tlak vzduchu dosiahol bezpečnú prevádzkovú hodnotu, a fungovanie výstražného zariadenia, viacokruhového bezpečnostného ventilu a tlakového poistného ventilu. Použitie brzd znamená stlačenie brzdového pedála/páky, čím sa umožní plný prietok pracovného tlaku vzduchu/kvapaliny do brzdových sústav.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatočný na to: aby sa brzdy mohli použiť minimálne štyrikrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo); aby sa brzdy mohli použiť minimálne dvakrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo).		X		X
		b) Čas potrebný na dosiahnutie tlaku vzduchu/podtlaku na bezpečnú prevádzkovú hodnotu v súlade s požiadavkami ¹ je príliš dlhý.		X		
		c) Viacokruhový bezpečnostný ventil alebo tlakový poistný ventil nefunguje.		X		
		d) Unikanie vzduchu spôsobujúce značný pokles tlaku alebo počuteľné unikanie vzduchu. Unikanie vzduchu spôsobujúce kritický pokles tlaku.		X		X
		e) Vonkajšie poškodenie, ktoré by mohlo negatívne ovplyvniť funkciu brzdového systému. Nedostatočný výkon núdzového brzdenia.		X		X
1.1.4. Výstražné zariadenie signalizujúce nízky tlak	Kontrola funkčnosti.	Nesprávne fungujúce alebo chybné výstražné zariadenie. Neidentifikovateľný nízky tlak.	X			
1.1.5. Ovládací ventil ručne ovládanej brzdy	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému.	a) Prasknutý, poškodený alebo nadmerne opotrebovaný ovládač.		X		
		b) Nedostatočne zaistený ovládač na ventile alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu.		X		
		c) Voľné spoje, chybné upevnenie alebo netesnosť v systéme.		X		
		d) Neuspokojivá funkčnosť.		X		

<p>1.1.6. Ovládač parkovacej brzdy, pákový ovládač a západka parkovacej brzdy, elektronicky ovládaná parkovacia brzda vrátane parkovacej brzdy na štyroch kolesách</p> <p>Opis elektronicky ovládanej parkovacej brzdy: funkcia parkovacej brzdy sa aktivuje alebo prenáša elektronicky alebo elektromechanicky.</p> <p>Opis parkovacej brzdy na štyroch kolesách: systém vyvinie maximálny brzdný tlak vo valcoch kolies na všetkých štyroch kolesách.</p>	<p>Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.</p>	a) Západka parkovacej brzdy dostatočne nedrží.		X	
		b) Opatrebovanie čapu páky alebo mechanizmu západky.	X		
		Nadmerné opotrebovanie.		X	
		c) Nadmerný zdvih páky naznačujúci nesprávne nastavenie.		X	
		d) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		e) Poškodený systém alebo komponent		X	
		f) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru		X	
		g) Poškodené vedenie		X	
		h) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		i) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla	X		
Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku					
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla					
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky		X			
			X		
j) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť		X			
k) Iná porucha	X				
Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku					
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla			X		
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky			X		

“.

iii) v tabuľke sa položka 1.1.13 nahrádza takto:

”

1.1.13. Brzdové obloženia a doštičky	Vizuálna kontrola	a) Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (dosiahnutá značka MIN)		X	
		Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (značka MIN nie je viditeľná).			X
		b) Znečistenie obloženia alebo doštičiek (olej, mazivo atď.).		X	
		Narušená brzdná funkcia.			X
		c) Obloženia alebo doštičky chýbajú alebo sú nesprávne namontované, alebo je ich typ zjavne nesprávny.			X
		d) Odpojený alebo poškodený zväzok vodičov ukazovateľa opotrebenia.	X		

“
,

iv) v tabuľke sa položka 1.1.18 nahrádza takto:

”

1.1.18. Samonastavovací mechanizmus vymedzenia vôle brzdových pák a ukazovateľa opotrebenia brzd	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systému.	a) Samonastavovací mechanizmus je poškodený, zadretý alebo má príliš veľkú dráhu, je nadmerne opotrebovaný alebo zle nastavený.		X	
		b) Samonastavovací mechanizmus je chybný.		X	
		c) Nesprávne namontovaný alebo vymenený.		X	

“
,

v) v tabuľke sa položka 1.1.19 nahrádza takto:

”

<p>1.1.19. Odľahčovací brzdový systém (ak je namontovaný alebo sa požaduje)</p> <p>Opis: prídavný brzdový systém, ktorý dokáže trvalo brzdiť počas určitej doby bez výrazného zníženia výkonu, napríklad v súlade s nariadením EHK OSN č. 13 a nariadením (EÚ) 2019/2144.</p>	<p>Vizuálna kontrola (s aktivovaným a neaktivovaným príkazom, ak je to možné) doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad nespoľahlivé spoje alebo montáž)		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru		X	
		d) Poškodené vedenie		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky	X	X	X

“

vi) v tabuľke sa položka 1.1.23 nahrádza týmito položkami 1.1.23 až 1.1.25:

»

1.1.23. Nájazdová brzda	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Nefunguje správne, napríklad pohyb oja presahuje 2/3 celkového rozsahu pohybu ovládania nájazdovej brzdy.		X	
		b) Chybné alebo chýbajúce poistné lanko pre prípad odpojenia.		X	
1.1.24 Stabilizácia prípojného vozidla (ak je namontovaná) (X) ² Opis: selektívnym brzdením prípojného vozidla prevádzkovými brzdami sa stabilizuje celá jazdná súprava.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky	X		X
1.1.25 Brzda pri zastavení na autobusovej zastávke (ak je namontovaná) (X) ² Opis: systém zabezpečuje vyvíjanie brzdného tlaku pri stojacom vozidle nezávisle od aktivácie brzdového pedála. Autobusy sa môžu rozbehnúť, až keď sú dvere zatvorené.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky	X		X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X

“
”

vii) v tabuľke sa položky 1.2.1 a 1.2.2 nahrádzajú takto:

»					
1.2.1. Pôsobenie	Počas skúšky na skúšobni brzd, alebo ak to nie je možné, počas cestnej skúšky postupne pôsobiť brzdou na kolesá až po dosiahnutie maximálnej brzdnnej sily. Ak je to možné, musí sa zabezpečiť, aby sa mechanické prevádzkové brzdy kontrolovali bez vplyvu/spolupôsobenia regeneratívneho brzdenia alebo iného priebežného brzdenia.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	
		Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.			X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.		X	
		Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.			X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	
		d) Abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies.		X	
e) Nadmerné kolísanie brzdnnej sily počas každej úplnej otáčky kolesa. Alebo v prípade skúšania na ceste dochádza k nadmerným vibráciám na pedáli/páke prevádzkovej brzdy alebo volante.		X			

1.2.2. Účinnok	<p>Skúška na skúšobni bŕzd, alebo ak sa z technických dôvodov nedá použiť, cestná skúška s použitím zariadenia zaznamenávajúceho spomalenie na stanovenie brzdneho pomeru zodpovedajúceho</p> <p>a) najväčšej povolenej hmotnosti alebo</p> <p>b) v prípade návesov súčtu povoleného zaťaženia náprav, alebo</p> <p>c) referenčným hodnotám.</p> <p>Vozidlá alebo prípojné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony musia byť skontrolované podľa noriem stanovených v ISO 21069 alebo rovnocennými metódami.</p> <p>V prípade vozidiel, ktoré sa nekontrolujú podľa noriem stanovených v ISO 21069 alebo rovnocennými metódami, ak sa nedosiahne minimálna hodnota brzdneho pomeru, musí sa vykonať aspoň zmysluplná skúška bŕzd.</p> <p>Zmysluplná skúška bŕzd sa vykoná, ak je účinok bŕzd nižší ako hodnoty predpísané pre prevádzkovú, núdzovú alebo parkovaciu brzdú v položke 1.2.2 alebo 1.3.2 alebo 1.4.2, ale sú splnené všetky tieto podmienky:</p> <ul style="list-style-type: none"> — brzdový systém je v dobrom stave bez zjavných chýb, — kolesá všetkých náprav sa zablokujú, pretože adhézia medzi pneumatikou a povrchom skúšobne bŕzd sa počas skúšky bŕzd vyčerpala; ak sa kolesá na niektorých nápravách nezablokujú, treba bezpečne vyvodit' záver, že by sa hodnoty brzdneho 	<p>Nedosiahnu sa aspoň tieto minimálne hodnoty ⁽¹⁾:</p> <p>1. Vozidlá prihlásené do evidencie prvýkrát po 1. 1. 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kategória M₁: 58 % — Kategória M₂ a M₃: 50 % — Kategória N₁: 50 % — Kategória N₂ a N₃: 50 % — Kategória O₂, O₃ a O₄: <ul style="list-style-type: none"> — pre návesy: 45 % ⁽²⁾ — pre ojové prívesy: 50 % 		X	
		<p>2. Vozidlá prihlásené do evidencie prvýkrát pred 1. 1. 2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kategória M₁, M₂ a M₃: 50 % ⁽³⁾ — Kategória N₁: 45 % — Kategória N₂ a N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Kategória O₂, O₃ a O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Ostatné kategórie</p> <p>kategórie L (obe brzdy spolu):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Kategória L1e: 42 % — Kategória L2e, L6e: 40 % — Kategória L3e: 50 % — Kategória L4e: 46 % — Kategória L5e, L7e: 44 % <p>Kategória L (brzda zadného kolesa): všetky kategórie: 25 % celkovej hmotnosti vozidla</p> <p>Kategória T: 40 %</p>		X	

	<p>účinku predpísané v položke 1.2.2 alebo 1.3.2 alebo 1.4.2 dosiahli pri zaťažení vozidla,</p> <p>— úroveň ovládania brzdy kontrolným technikom musí byť vždy úmerná aktuálnemu zaťaženiu nápravy.</p> <p>Informácie o systémových hodnotách možno získať pomocou elektronického rozhrania vozidla.</p> <p>Cestné skúšky by sa mali vykonať za suchých podmienok na priamej ceste bez stúpania alebo klesania. V prípadoch, keď sa vozidlá kategórie T skúšajú na ceste alebo na skúšobni bŕzd a nedosiahne sa minimálna hodnota brzdneho pomeru, vykoná sa aspoň zmysluplné skúšanie bŕzd. Pri všetkých metódach skúšania bŕzd sa v prípade pochybností brzdny účinok preukáže v zaťaženom alebo čiastočne zaťaženom stave.</p>	<p>Dosiahne sa menej ako 50 % uvedených hodnôt.</p>			<p>X</p>
--	---	---	--	--	----------

“.
”

viii) v tabuľke sa položka 1.3.1. nahrádza takto:

”

1.3.1. Pôsobenie	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od prevádzkového brzdového systému, použiť metódu uvedenú v položke 1.2.1. Ak je to možné, musí sa zabezpečiť, aby sa mechanické brzdy kontrolovali bez vplyvu/spolupôsobenia regeneratívneho brzdzenia alebo iného priebežného brzdzenia.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	
		Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.			X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.		X	
		Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.			X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	

“
,

ix) v tabuľke sa položka 1.4.1. nahrádza takto:

”

1.4.1. Pôsobenie	Aktivovať brzdu pri skúške na skúšobni brzd alebo pri cestnej skúške.	Nefunkčnosť brzdy na jednej strane alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Dosiahne sa menej ako 50 % hodnôt brzdnej sily uvedených v položke 1.4.2 vo vzťahu k hmotnosti vozidla počas kontroly.		X	X
------------------	---	---	--	---	---

“
”

x) v tabuľke sa položka 1.5 nahrádza takto:

”

1.5. Činnosť odľahčovacieho brzdového systému	Vizuálna kontrola, a ak je to možné, skúška funkčnosti systému, t. j. cestnou skúškou.	a) Indikátor poruchy signalizuje poruchu.		X	
		b) Systém nefunguje.		X	

“
”

xi) v tabuľke sa položka 1.6 nahrádza takto:

»

<p>1.6. Protiblokovací brzdový systém (ABS)</p> <p>Opis: systém automaticky zabraňuje zablokovaniu kolesa počas brzdenia selektívnym znížením brzdného sily kolesa, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 13 a nariadením (EÚ) 2019/2144.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty (napríklad snímač rýchlosti na kolese).		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
,

xii) v tabuľke sa položka 1.7 nahrádza takto:

”						
<p>1.7. Elektronický brzdomý systém</p> <p>Opis: snímač brzdomého pedála a/alebo snímač tlaku zaznamenáva požiadavku na brzdenie a vypočítava optimálnu brzdnú silu pre každé koleso tak, aby sa optimálne aktivovali brzdy na všetkých kolesách.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje, alebo cestnou skúškou.</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X		
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
<p>1.7.1 Elektrické regeneratívne brzdenie</p>	<p>Vizuálna kontrola ukazovateľa elektrického regeneratívneho brzdenia, a ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje, kontrola pomocou elektronického rozhrania vozidla alebo cestnou skúškou.</p>	a) Výstražné zariadenie signalizuje nesprávnu činnosť.		X		
		b) Systém pozorovateľne nespomaľuje vozidlo (okrem prípadu, keď je batéria plne nabitá) alebo indikátor nabíjania (ak je nainštalovaný) nezobrazuje stav „nabíja sa“, keď je aktivované regeneratívne brzdenie.		X		
		c) Rozhranie vozidla signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		d) Rozhranie vozidla signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

“
,

xiii) v tabuľke sa položka 2.2.2. nahrádza takto:

»

<p>2.2.2. Stĺpik a vidlice riadenia a tlmiče riadenia vrátane elektronických tlmičov</p> <p>Opis elektronického tlmenia: tlmenie riadenia sa ovláda elektronicky.</p>	<p>Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, hmotnosť vozidla spočíva na zemi, tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant/riadidlá v rôznych smeroch kolmo na stĺpik/vidlice.</p> <p>Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo kardanových kĺbov doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.</p>	a) Nadmerný pohyb stredy volantu nahor alebo nadol.		X	
		b) Nadmerný pohyb hornej časti stĺpika radiálne od osi stĺpika.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojok.		X	
		d) Chybné upevnenie.		X	
		Veľmi vážne riziko rozpojenia.			X
		e) Nebezpečná modifikácia ³ .			X
		f) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		g) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		h) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		i) Poškodené vedenie.		X	
		j) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		k) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		

		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
		l) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť Narušené riadenie		X	X
		m) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X

“;
”

xiii) v tabuľke sa položka 2.6. nahrádza týmito položkami 2.6 až 2.8:

”

2.6. Elektronický posilňovač riadenia (EPS) vrátane asistovaného riadenia Opis: sila na podporu riadenia je generovaná elektromotorom. Opis asistovaného riadenia: v závislosti od jazdnej situácie systém mení prevodový pomer riadenia.	Vizuálna kontrola a kontrola konzistentnosti medzi uhlom natočenia volantu a uhlom natočenia kolies pri zapnutí/vypnutí motora, doplnená použitím elektronického rozhrania, ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla a ak sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov (napríklad nefunkčnosť posilňovača riadenia) alebo nehodnoverná funkcia (napríklad nesúlad medzi uhlom natočenia volantu a uhlom natočenia kolies).		X		

		Narušené riadenie.			X
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
2.7 Elektronické riadenie štyroch kolies (ak je namontované)	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
Opis: dve nápravy sú riadené, pričom uhol riadenia všetkých riadených kolies je väčší ako 3°, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 79 a nariadením (EÚ) 2019/2144		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť Narušené riadenie		X	X
		(h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
2.8 Elektronicky ovládaná vodiaca a vlečená náprava (ak je namontovaná) (X) ²	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
Opis: riadené nápravy sú prídavné nápravy s elektronicky ovládaným riadením. Riadiaca sila sa vytvára hydraulickým čerpadlom alebo bočnou silou pôsobiacou na kolesá.		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	

		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť Narušené riadenie		X	X
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
”

xiii) v tabuľke sa položka 3.1 nahrádza takto:

»

<p>3.1. Zorné pole vrátane nepriameho zorného poľa prostredníctvom monitora kamery (ak je namontovaný)</p> <p>Opis monitora kamery: systém, ktorý vytvára aspoň časť nepriameho zorného poľa pomocou kombinácie kamery a monitora (napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 46).</p>	<p>Vizuálna kontrola zo sedadla vodiča doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Prekážka v zornom poli vodiča, ktorá narúša jeho výhľad dopredu alebo do strán. (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla). Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.</p>	X		
		<p>b) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p>		X	
		<p>c) Poškodený systém alebo komponenty.</p>		X	
		<p>d) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p>		X	
		<p>e) Poškodené vedenie.</p>		X	
		<p>f) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p>		X	
		<p>g) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
		<p>h) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.</p>		X	
		<p>i) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X

xiv) v tabuľke sa položky 4.1.1, 4.1.2 a 4.1.3 nahrádzajú takto:

»						
<p>4.1.1. Stav a funkcia</p> <p>Vrátane funkcií, ako sú odbočovacie svetlá, asistenčný systém diaľkových svetiel, adaptívne svetlomety a natáčacie svetlomety.</p> <p>Opis odbočovacieho svetla: počas odbočovania sa aktivuje prídavný svetlomet. Pracuje do rýchlosti 40 km/h, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 48 alebo predpisom EHK OSN č. 119.</p> <p>Opis asistenčného systému diaľkových svetiel: systém automaticky aktivuje a deaktivuje diaľkové svetlá podľa jazdnej situácie a svetelných podmienok.</p> <p>Opis adaptívnych svetlometov: osvetlenie okolitého priestoru vozovky a/alebo priame osvetlenie účastníkov cestnej premávky v nebezpečnom priestore pred vozidlom sa optimalizuje dynamickým prispôbením zväzkov svetelných lúčov.</p> <p>Opis natáčacích svetlometov: počas odbočovania a v závislosti od uhla riadenia a rýchlosti sa svetelný lúč natočí a/alebo sa aktivuje prídavný svetlomet, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 48, predpisom EHK OSN č. 98, predpisom EHK OSN č. 112 alebo predpisom EHK OSN č. 123.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.</p>	<p>a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj.</p> <p>Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné).</p> <p>Vážne narušená viditeľnosť (jeden svetelný zdroj alebo v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné).</p>	X			
		<p>b) Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je mierne poškodený.</p> <p>Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je ťažko poškodený alebo chýba.</p>	X		X	
		c) Svetidlo nie je bezpečne pripevnené.			X	
		d) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.			X	
		e) Poškodený systém alebo komponent.			X	
		f) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.			X	
		g) Poškodené vedenie.			X	
		h) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.			X	
		<p>i) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla</p> <p>Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X		X	X
		<p>j) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.</p>			X	
		<p>k) Iná porucha</p> <p>Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X		X	X

4.1.2. Nastavenie	Určiť horizontálne a vertikálne nastavenie každého svetlometu stretávacieho svetla pomocou zariadenia na kontrolu nastavenia svetlometov.	<p>a) Nastavenie svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v požiadavkách¹. Ak neexistujú žiadne osobitné požiadavky, použijú sa tieto referenčné hodnoty, kde h je výška svetlometu (najnižší bod plochy výstupu svetla):</p> <p>i) Kategórie M, N:</p> <ul style="list-style-type: none"> — $h \leq 0,8$ m: horný limit $-0,5$ %; dolný limit $-2,5$ % — $0,8 < h \leq 1$ m: horný limit $-0,5$ %; dolný limit -3 % — $h > 1$ m: horný limit -1 %; dolný limit -3 % — $h > 1,2$ m, kategória N3G (terénne): horný limit $-1,5$ % dolný limit $-3,5$ % <p>ii) Kategória L (delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 3/2014):</p> <ul style="list-style-type: none"> — horný limit $-0,5$ % — $h \leq 0,8$ m: dolný limit $-2,5$ %; — $h > 0,8$ m: dolný limit $-3,0$ % ($-2,5$ % v kategórii L3e) <p>iii) Kategória T:</p> <ul style="list-style-type: none"> — horný limit $-0,5$ % — $h \leq 1,2$ m: dolný limit -4 % — $h > 1,2$ m: dolný limit -6 % 	X		
4.1.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	<p>a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami¹ (počet svetlometov svietiacich súčasne).</p> <p>Prekročenie maximálne povolenej svietivosti smerom dopredu.</p> <p>b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.</p>	X	X	X

“
”

xv) v tabuľke sa položka 4.1.5 nahrádza takto:

”

<p>4.1.5 Automatické a ručne ovládané zariadenia na prispôsobenie sklonu (ak sú povinné)</p> <p>Opis automatických zariadení na prispôsobenie sklonu: v závislosti od zaťaženia a (voliteľného) uhla sklonu systém reguluje vertikálne zamierenie svetlometu, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 121.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		i) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.		X	

“

xvi) v tabuľke sa položky 4.2.1 a 4.2.2 nahrádzajú takto:

»					
4.2.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné); jeden z viacerých bočných svetelných zdrojov je chybný. Jeden svetelný zdroj: v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný; Dva alebo viac z viacerých bočných svetelných zdrojov je chybných.	X	X	
		b) Chybné rozptylové sklá.		X	
		c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		X
4.2.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		Zadné obrysové svietidlá a bočné obrysové svietidlá môžu byť vypnuté, keď sú zapnuté svetlomety.		X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.2.2.1 Automatické svietenie (ak sa vyžaduje) Opis: v závislosti od jasů okolia systém automaticky zapína a vypína denné prevádzkové svietidlo.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	

		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
”

xvii) v tabuľke sa položky 4.3.1 a 4.3.2 nahrádzajú takto:

”

4.3.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj			
		Viacnásobné svetelné zdroje; v prípade LED do 1/3 nefunkčné.	X		
		Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.		X	
		Nefunguje žiadny svetelný zdroj.			X
4.3.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo).	X		
		Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).		X	
		c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		
4.3.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Oneskorená reakcia. Vôbec nefunguje.	X	X	X
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	

“.

xviii) v tabuľke sa položka 4.4.1. nahrádza takto:

”

4.4.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	<p>a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj</p> <p>Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné).</p> <p>Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.</p> <p>Nefunguje žiadny svetelný zdroj.</p>	X	X	X
		<p>b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo).</p> <p>Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).</p>	X	X	
		<p>c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené.</p> <p>Veľmi vážne riziko odpadnutia.</p>	X	X	

“.

xix) v tabuľke sa položka 4.5.1 nahrádza takto:

4.5.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj. Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné). Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.	X		
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia alebo oslnenia približujúcich sa vozidiel.	X		X

“;

xx) v tabuľke sa položka 4.6.1 nahrádza takto:

”

4.6.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné). Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.	X		X
		b) Chybné rozptylové sklá.	X		
		c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		X

“;

xxi) v tabuľke sa položka 4.7.1 nahrádza takto:

”

4.7.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svietidlo vyžaruje priame alebo biele svetlo dozadu.	X		
		b) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj. (Viacnásobné svetelné zdroje; v prípade LED do 1/3 nefunkčné).	X		
		Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj. (Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný).		X	
		c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené.	X		
		Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	

“.

xxii) v tabuľke v položke 4.11 sa názov v prvom stĺpci tabuľky nahrádza takto:

„Elektrické vedenie (okrem vysokonapäťového vedenia)“;

xxiia) v tabuľke sa položka 4.12 nahrádza takto:

»

<p>4.12. Nepovinné svietidlá a odrazové sklá, napríklad základné vonkajšie svetlá (X)²</p> <p>Opis základných vonkajších svetiel: systém zapína/vypína základné zariadenia na osvetlenie (napríklad smerové svetlá).</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Namontované svietidlo/odrazové sklo nie je v súlade s požiadavkami¹.</p> <p>Vyžarujúce/odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.</p>	X		
		<p>b) Funkcia svietidla nie je v súlade s požiadavkami¹. Počet súčasne zapnutých reflektorov prekračuje povolenú svietivosť; vyžarujúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.</p>	X		X
		<p>c) Svietidlo/odrazové sklo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.</p>	X		X
		<p>d) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p>			X
		<p>e) Poškodený systém alebo komponenty</p>			X
		<p>f) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru</p>			X
		<p>g) Poškodené vedenie.</p>			X
		<p>h) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p>			X
		<p>i) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla</p> <p>Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X		X
		<p>j) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nevhodná činnosť.</p>			X

	k) Iná porucha			
	Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
	Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
	Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X

“;

xxiii) v tabuľke v položke 4.13 sa názov v prvom stĺpci tabuľky nahrádza takto:

„Akumulátor (alebo batérie, okrem vysokonapäťových batérií)“;

xxiv) vkladajú sa tieto položky 4.14 a 4.15:

»

4.14 Vysokonapäťové systémy					
4.14.1 Elektrická bezpečnosť	Vizuálna kontrola doplnená použitím rozhrania vozidla (pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje).	a) Indikátor alebo rozhranie vozidla signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		b) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
4.14.2 Kryt trakčnej batérie	Vizuálna kontrola.	a) Mierne opotrebované Veľmi opotrebované.	X	X	
		b) Chybné upevnenie Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X
		c) Zablokovaný vetrací otvor (otvory).	X		
4.14.3 Dobijateľný zásobník energie (REESS), trakčná batéria a systém riadenia batérie 4.14.4 Opis: REESS je dobijateľný zásobník energie, ktorý zabezpečuje elektrickú energiu pre elektrický pohon. REESS môže zahŕňať subsystémy spolu s nevyhnutnými pomocnými systémami na fyzické podoprenie, tepelné riadenie, elektronické riadenie a kryty.	Vizuálna kontrola doplnená použitím rozhrania vozidla (pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje).	a) Znamky netesnosti Netesnosť (prítomnosť kvapiek).		X	X
		b) Nesprávny softvér alebo hardvér alebo neaktívny kód pripravenosti.		X	
4.14.4 Vysokonapäťové elektrické vedenie					
4.14.4.1 Vysokonapäťový káblový zväzok a konektor	Vizuálna kontrola, keď je vozidlo nad pracovnou jamou alebo na zdvíhaku, a to vrátane priestoru motora a batožinového priestoru (v uplatniteľných prípadoch)	a) Mierne opotrebované Veľmi opotrebované Riziko skratu.	X	X	X
		b) Neupevnené alebo nesprávne upevnené vedenie Uvoľnené upevnenia, dotyk s ostrými hranami, pravdepodobnosť rozpojenia spojov Pravdepodobnosť dotyku vedenia s horúcimi časťami, otáčavými časťami alebo zemou; rozpojené spoje.	X	X	X
		c) Bezprostredná hrozba vzniku požiaru, vznik iskiev.			X

4.14.4.2 Uzemňovacie popruhy vrátane ich upevnenia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Mierne opotrebované Veľmi opotrebované.	X	X	
4.14.4.3 Spojitosť uzemnenia (X) ²	Meranie pomocou ohmmetra	Skúšku nie je možné vykonať Príliš vysoký odpor (viac ako 100 Ω/ohmov)	X	X	
4.14.4.4 Kryt prívodu nabíjania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Opotrebovaný Chýba.	X	X	
4.14.4.5 Prívod nabíjania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Opotrebovaný Stopy začiatku tavenia alebo elektrických oblúkov Cudzí materiál, modifikovaný alebo vlhkosť.	X	X X	
4.14.4.6 Nabíjaci kábel (ak je k dispozícii)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Opotrebovaný.	X		
4.14.5. Vysokonapäťové elektrické a elektronické zariadenia (X) ²					
4.14.5.1. Vysokonapäťové elektrické a elektronické zariadenia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti pomocou elektronického rozhrania vozidla.	a) Mierne opotrebované Veľmi opotrebované.	X	X	
		b) Chybné upevnenie.		X	
		c) Netesnosť.		X	
4.14.5.2. Trakčný motor	Vizuálna kontrola Kontrola prevádzkovej pripravenosti systémov pomocou príslušného rozhrania (OBD alebo OBM) Meranie ekvipotenciálnej väzby, ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla	a) Tienenie je zdeformované, nie je na mieste alebo je poškodené či skorodované.		X	
		b) Chýbajúce alebo nečitateľné výstražné označenie.		X	
		c) Pripojenie káblového zväzku je uvoľnené alebo skorodované.		X	
		d) Poškodená alebo opotrebovaná elektrická izolácia pri kontakte pravdepodobne spôsobí poranenie.		X	X
		e) Pripravenosť trakčného motora na zvládnutie porúch.		X	
		f) Typovo schválený hardvér a softvér nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
4.14.5.3. Elektronické meniče, motor a inverter	Vizuálna kontrola Kontrola prevádzkovej pripravenosti systémov pomocou príslušného rozhrania (OBD alebo OBM) Meranie ekvipotenciálnej väzby, ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla	a) Nie sú v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Nedostatočne zabezpečené.		X	
		c) Poškodené alebo skorodované komponenty Pravdepodobnosť zranenia alebo odpadnutia.	X	X	
		d) Tienenie nie je na mieste alebo je poškodené.		X	
		e) Poškodená alebo opotrebovaná elektrická izolácia.		X	

		f) Pripravenosť systémov meniča a invertora na zvládnutie porúch.		X	
		g) Nesprávna verzia typovo schváleného hardvéru a softvéru.		X	
4.14.6. Izolačný odpor (X) ²					
4.14.6.1. Izolačný odpor prívodu nabíjania vozidla a odpor ochranného uzemnenia	Načítať izolačný odpor pomocou elektronického rozhrania vozidla, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Izolačný odpor nie je v súlade s požiadavkami alebo prednastavenými hodnotami výrobcu vozidla.		X	
		b) Odpor ochranného uzemnenia nie je v súlade s požiadavkami.		X	
4.14.6.2. Izolačný odpor medzi vysokonapäťovým systémom a podvozkom	Vizuálna kontrola Načítať izolačný odpor pomocou elektronického rozhrania vozidla, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Systém monitorovania izolácie signalizuje poruchu.		X	
		b) Hodnota izolačného odporu nie je v súlade s požiadavkami		X	
4.14.7. Systém na zabránenie rozbehnutiu					
4.14.7.1. Systém na zabránenie rozbehnutiu (ak sa vyžaduje)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je to možné. Kontrola funkčnosti overením, či sa vozidlo nemôže samo pohnúť, keď je pripojený nabíjací kábel a hmotnosť vodiča nepôsobí na sedadlo	Nesprávna činnosť ukazovateľa.	X		
4.15 Signál núdzového brzdenia Opis: počas intenzívneho spomaľovania sa aktivujú výstražné svetlá a/alebo dodatočné svetelné plochy a/alebo vozidlá za vozidlom sú upozorňované blikajúcimi brzdovými svetlami, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 48 alebo EHK OSN č. 13.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	

		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
”

xxv) v tabuľke sa položka 5.1.3 nahrádza takto:

”

5.1.3. Ložiská kolesa	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíhaku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony. Kolesom sa kýva alebo sa na každé koleso vyvíja sila v bočnom smere a sleduje sa rozsah pohybu kolesa smerom nahor vzhľadom na čap nápravy.	a) Nadmerná vôľa v ložisku kolesa. Narušená smerová stabilita; nebezpečenstvo zničenia.	X	X
		b) Ložisko kolesa príliš tesné, zadreté. Nebezpečenstvo prehriatia; nebezpečenstvo zničenia.	X	X
		c) Zvukové prejavy opotrebovania alebo poškodenia ložiska.	X	

“.

xxvi) v tabuľke sa položka 5.2.3 nahrádza takto:

»

5.2.3. Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky buď otáčaním kolesa nad zemou, pričom vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku, alebo posúvaním vozidla dozadu a dopredu nad montážnou jamou.	a) Rozmer pneumatiky, nosnosť, značka typového schválenia alebo index rýchlostí nie je v súlade s požiadavkami ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky alebo environmentálne vlastnosti v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1257 (typové schvaľovanie komponentov a samostatných technických jednotiek, pokiaľ ide o emisie). Nedostatočná nosnosť alebo index rýchlostí pri aktuálnom používaní, pneumatika sa dotýka iných pevných častí vozidla, čo naruša bezpečnosť vedenia vozidla.		X	X
		b) Pneumatiky na rovnakej náprave alebo v zdvojenej montáži kolies majú rôzne rozmery.		X	
		c) Pneumatiky na rovnakej náprave majú rozdielnu konštrukciu (radiálna/diagonálna).		X	
		d) Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky. Kordové vlákno viditeľné alebo poškodené.		X	X
		e) Ukazovateľ opotrebovania dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným. Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	X
		f) Odieranie pneumatiky o iné komponenty (flexibilné zariadenia proti rozstrekovaniu). Odieranie pneumatiky o iné komponenty (bezpečné vedenie vozidla nie je narušené).	X	X	
		g) Pneumatiky s prehĺbenými drážkami nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Ochranná kordová vrstva narušená.		X	X
		h) Pneumatika je zjavne podhustená.	X		

5.2.3.1 Upozornenie na tlak v pneumatikách	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú fyzické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
Opis: systém rozpoznáva stratu tlaku v pneumatikách prostredníctvom integrovaných snímačov a/alebo na základe nehodnoverných hodnôt rýchlosti otáčania kolies, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 141.		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
”

xxvii) v tabuľke sa položky 5.3.2 a 5.3.2.1 nahrádzajú takto:

”

5.3.2 Tlmiče pruženia vrátane elektronického tlmenia (ak sú namontované) Opis: v závislosti od jazdnej situácie systém upravuje stupeň odskoku a kompresie tlmičov.	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku, alebo sa použije špeciálne zariadenie, ak je k dispozícii, doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X
		i) Nedostatočné pripevnenie tlmičov pruženia k podvozku alebo náprave Uvoľnený tlmič pruženia.	X		X
		j) Poškodený tlmič pruženia vykazujúci znaky výraznej netesnosti alebo nesprávnej funkčnosti.		X	
5.3.2.1. Skúška účinnosti tlmenia (X) ²	Použite špeciálne zariadenie a porovnajte rozdiely na ľavej/pravej strane alebo na základe správania sa vozidla pri kmitaní alebo tlmení	a) Výrazné rozdiely medzi ľavou a pravou stranou.		X	
		b) Dané minimálne hodnoty nie sú dosiahnuté.		X	

“.

xxviii) v tabuľke sa položka 5.3.5 nahrádza takto:

”

5.3.5. Vzduchové zavesenie vrátane vyrovnávania výšky (ak je namontované)	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
Opis vyrovnávania výšky: systém mení vzdialenosť medzi podvozkom vozidla a vozovkou.		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		i) Počuteľná netesnosť systému.		X	

“
,

		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
--	--	--	--	--	---

“
”

xxviii) do tabuľky sa vkladá táto položka 6.1.10:

”

6.1.10 Stabilizácia klzného spoja (ak je namontovaná) (X) ² Opis: kĺbový spoj je stabilizovaný tlmením v závislosti od rýchlosti vozidla, tlaku vo valcoch kĺbových tlmičov, riadenia a uhla kĺbového spojenia.	Vizualna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť		X	
h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X				
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X			
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X		

“
”

xxviiiid) v tabuľke sa položka 7.1.3 nahrádza takto:

”

<p>7.1.3 Napínač bezpečnostného pásu a obmedzovač sily bezpečnostného pásu</p> <p>Opis: v prípade nehody sa bezpečnostný pás napne tak, aby sa cestujúci dostali do určenej polohy, a/alebo sa obmedzí sila bezpečnostného pásu prostredníctvom elektrickej regulácie, čím sa obmedzia sily pôsobiace na osoby, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 16 alebo predpisom EHK OSN č. 94.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Systém alebo akýkoľvek komponent chýba alebo nie je vhodný pre vozidlo.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.			X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov v relevantných prípadoch, alebo nehodovorná činnosť.		X	
h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X				
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X			
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.			X		

“

xxviii) v tabuľke sa položka 7.1.5 nahrádza takto:

”

<p>7.1.5. Airbag</p> <p>Opis: v prípade nehody znižujú nafukovacie airbagy riziko zranenia svojím pohlcujúcim účinkom, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 12, predpisom EHK OSN č. 14 alebo predpisom EHK OSN č. 16.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Systém alebo komponenty (napríklad detekcia obsadenosti sedadiel) zjavne chýbajú</p>	<p>X</p>		
		<p>b) Poškodený systém alebo komponenty.</p>	<p>X</p>		
		<p>c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p>	<p>X</p>		
		<p>d) Poškodené vedenie.</p>	<p>X</p>		
		<p>e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p>	<p>X</p>		
		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Systém alebo komponenty zjavne nefungujú (napríklad nie sú vhodné pre vozidlo).</p>	<p>X</p>		
		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

“.

xxviii) v tabuľke sa položky 7.1.4 a 7.1.6 vypúšťajú;

xxix) v tabuľke sa položka 7.8 nahrádza takto:

”

7.8. Rýchlomer	Vizuálna kontrola alebo kontrola činnosti počas cestnej kontroly alebo pomocou elektronického rozhrania vozidla, alebo akákoľvek kombinácia uvedených spôsobov.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ Chýba (ak sa vyžaduje).	X	X	
		b) Narušená prevádzka Úplne nefunkčný.	X	X	
		c) Nedá sa dostatočne osvetliť Bez akéhokoľvek osvetlenia.	X	X	

“
;

xxx) v tabuľke sa položka 7.9 nahrádza takto:

”

<p>7.9. Tachograf (ak je namontovaný/požadovaný)</p> <p>Opis: systém na zaznamenávanie času jazdy, prestávok, dĺžok odpočinku, ako aj doby inej práce vykonávanej vodičom, napríklad v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014***</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad plomby, štítky) chýba alebo nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ (napríklad uplynutie platnosti štítku).		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty (napríklad nečitateľný štítok).		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť (napríklad neoprávnené zasahovanie alebo manipulácia, alebo veľkosť pneumatík nezlučiteľná s kalibračnými parametrami, alebo nesprávne nastavená rýchlosť, ak sa kontroluje).		X		
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X

“.

xxxa) v tabuľke sa položka 7.10 nahrádza takto:

”

<p>7.10. Obmedzovač rýchlosti (ak je namontovaný/požadovaný) Opis: systém počas jazdy zabráňuje prekročeniu určenej maximálnej rýchlosti. Relevantné, ak je to povinné, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 89 a nariadením (EÚ) 2019/2144.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad plomby, štítky) chýba alebo nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť (napríklad neoprávnené zasahovanie alebo manipulácia, alebo veľkosť pneumatík nezlučiteľná s kalibračnými parametrami, alebo nesprávne nastavená rýchlosť, ak sa kontroluje).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X

“.

xxxi) v tabuľke sa položka 7.11 nahrádza takto:

”

7.11. Odometer, ak je k dispozícii	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania (OBD alebo OBM). Ak z kontroly vyplynie, že sa s odometrom manipulovalo, kontrolný technik to uvedie v osvedčení o kontrole technického stavu ako oznámenie vlastníčkovi vozidla.	Zjavne nefunkčný.		X	
------------------------------------	--	-------------------	--	---	--

“,
”

xxxia) v tabuľke sa položka 7.12 nahrádza takto:

”

7.12. Elektronické riadenie stability (ESC), ak je namontované/požadované Opis: systém stabilizuje vozidlo alebo celú jazdnú súpravu v kritických, dynamických jazdných situáciách, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 140.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad snímače rýchlosti na kolesách).		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty (napríklad snímače rýchlosti na kolesách).		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X

“
”

xxxii) v tabuľke sa položka 7.13 nahrádza takto:

”

7.13 eCall (ak je nainštalovaný, v súlade s právnymi predpismi EÚ o typovom schválení)	Metóda	Opis poruchy/chýb	Lahká	Vážna	Nebezpečná
<p>Automatický systém eCall</p> <p>Opis: systém sa aktivuje automaticky pomocou palubných senzorov alebo manuálne, prenáša minimálny súbor dát (EN 15722) prostredníctvom mobilnej komunikačnej siete a vytvára zvukové spojenie na základe čísla (tiesňového volania) medzi cestujúcimi vo vozidle a strediskom tiesňového volania v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758** a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2017/79***.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p> <p>V prípade systémov eCall, ktoré využívajú staršie mobilné siete a tieto siete už nie sú v prevádzke, čo spôsobuje, že systém eCall signalizuje poruchu, nepovažuje sa to za poruchu.</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie [svetelná kontrolka nesprávneho fungovania (MIL) systému eCall] signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.			X
g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť			X		
– audio komponenty (napríklad neúspešná skúška echa).					
h) Iná porucha (napríklad porucha komunikačného zariadenia mobilnej siete, elektronickej riadiacej jednotky alebo signálu GPS)					

		Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X	X	
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla			
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.			X

“.
”

xxxia) do tabuľky sa vkladá táto položka 7.14:

7.14 – Konektor diagnostického spojenia vozidla (OBD port) (ak je namontovaný)	Metóda	Opis poruchy/chýb	Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.14.1 – Konektor diagnostického spojenia vozidla (OBD port)	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania.	a) Rozhranie nie je prístupné.		X	
		b) Zjavne nefunkčné.		X	
		c) Poškodený systém alebo komponent.		X	
		d) Chýba systém alebo komponent.		X	

“.
”

xxxiii) v tabuľke sa položky 8.1 a 8.2 nahrádzajú takto:

»					
8.1.	Hluk				
8.1.1.	System obmedzovania hluku	Subjektívne vyhodnotenie (ak kontrolný technik usúdi, že úroveň hluku môže byť na hraničnej úrovni, môže sa pomocou merača hluku vykonať meranie hluku vydávaného stojacim vozidlom).	a) Hladina hluku prekračuje hodnoty uvedené v požiadavkách ¹ .		X
			b) Akákoľvek časť systému na obmedzenie hluku je uvoľnená, poškodená, nesprávne upevnená, chýba alebo je zjavne pozmenená spôsobom, ktorý by mohol nepriaznivo ovplyvniť hladinu hluku. Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X
					X
8.2.	Výfukové emisie				
8.2.1.	Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje (údaje načítané zo zariadenia OBD alebo OBM)	a) Zariadenie na reguláciu emisií namontované výrobcom chýba, je pozmenené alebo zjavne poškodené.		X
			b) Netesnosti, ktoré by mohli mať vplyv na meranie emisií.		X
			c) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia, výstražný ukazovateľ/kontrolka nefunguje.		X
			d) Je aktivovaná kontrolka poruchy MIL, výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X
			e) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X
			f) Upravená jednotka regulácie výfukových emisií ovplyvňuje bezpečnosť a/alebo životné prostredie.		X
			g) Akákoľvek iná upravená relevantná jednotka regulácie emisií ovplyvňuje bezpečnosť a/alebo životné prostredie.		X
			h) Prítomnosť elektronických zariadení, ktoré nie sú povolené výrobcom vozidla ani schválené počas homologizácie a ktoré menia signály do motora alebo z motora alebo z jednotky (jednotiek) regulácie znečisťovania.		X
			i) Údaje načítané zo zariadenia OBD alebo OBM signalizujú závažnú nesprávnu činnosť.		X

8.2.2 Meranie výfukových emisií – zážihové motory	<p>Skúšobné postupy:</p> <p>Pre vozidlá, ktoré mali pri typovom schválení stanovený limit počtu častíc; Euro VI, Euro 6c a novšie alebo pre M1 a N1 prihlásené do evidencie prvýkrát po 31. auguste 2019 a M2, M3, N2 a N3 prihlásené prvýkrát po 31. decembri 2013:</p> <p>Meranie počtu častíc podľa položky 8.2.2.1.</p> <p>Pre všetky vozidlá:</p> <p>Skúška plynných emisií podľa položky 8.2.2.2.</p> <p>Pre vozidlá určené v súlade s vykonávacími aktmi</p> <p>Meranie NO_x podľa položky 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Meranie počtu častíc	<p>Príprava vozidla:</p> <p>– [spresní sa v súlade s vykonávacími aktmi]</p> <p>Príprava meradla:</p> <p>– zariadenie na meranie počtu častíc je zapnuté aspoň počas času zahrievania uvedeného výrobcom,</p> <p>– samokontroly prístroja [určia sa v súlade s vykonávacími aktmi] monitorujú riadnu činnosť prístroja počas prevádzky a v prípade nesprávneho fungovania spustia výstražné upozornenie alebo hlásenie.</p> <p>Pred každou skúškou sa overí dobrý stav systému na odber vzoriek, pričom sa skontroluje aj to, či nie je poškodená hadica a sonda na odber vzoriek.</p> <p>Skúšobný postup:</p> <p>– softvér počítačľa častíc automaticky prevedie obsluhu prístroja skúšobným postupom,</p>	Výsledok merania presahuje limitné hodnoty, ktoré sa stanovujú v súlade s vykonávacími aktmi		X	

	<p>– sonda sa vloží do výstupu výfukového systému do hĺbky minimálne 0,20 m. V odôvodnených výnimočných prípadoch, keď odber vzoriek pri tejto hĺbke nie je možný, sa sonda vloží minimálne do hĺbky 0,05 m. Odberová sonda sa nesmie dotýkať stien výfukovej trubice,</p> <p>– ak má výfukový systém viac ako jeden výstup, skúška sa vykoná na všetkých z nich. V tomto prípade sa za koncentráciu počtu častíc vozidla považuje najvyššia koncentrácia počtu častíc nameraná v rôznych výstupných miestach výfukového systému,</p> <p>– vozidlo je v prevádzke [ako sa uvádza vo vykonávacích aktoch]. Ak motor vozidla v podmienkach bez pohybu nie je zapnutý, osoba vykonávajúca skúšku deaktivuje systém štart-stop. V prípade hybridných a plug-in hybridných elektrických vozidiel sa vyžaduje, aby bol zapnutý spaľovací motor,</p> <p>Po dokončení skúšobného postupu prístroj oznámi (a uloží) koncentráciu počtu častíc vozidla, ako aj správu „VYHOVUJE“ alebo „NEVYHOVUJE“:</p> <p>– ak je výsledok skúšok na úrovni, ktorá je menšia ako limit alebo sa mu rovná, prístroj zobrazí správu „VYHOVUJE“,</p> <p>– ak je výsledok skúšky väčší ako limit, prístroj zobrazí správu „NEVYHOVUJE“.</p>				
8.2.2.2. Plynne emisie	Meranie pomocou analyzátoru výfukových plynov v súlade s požiadavkami ¹ .	a) Buď plynne emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,		X	

	Meranie sa neuplatňuje v prípade dvojtaktných motorov.	<p>b) alebo, ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:</p> <p>i) v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené pokročilým systémom regulácie emisií,</p> <p>— 4,5 % alebo</p> <p>— 3,5 %</p> <p>podľa dátumu prvého prihlásenia do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách¹.</p> <p>ii) v prípade vozidiel, ktoré sú riadené pokročilým systémom regulácie emisií:</p> <p>— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 %</p> <p>— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % alebo</p> <p>— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % ⁽⁷⁾</p> <p>— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 % alebo</p> <p>— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,2 % ⁽⁸⁾</p> <p>— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,1 %</p> <p>podľa dátumu prvého prihlásenia do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách¹.</p>		X	
		c) Koeficient lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$ alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu;		X	

8.2.2.3. Meranie NO _x	Príprava vozidla, príprava meracieho prístroja, kontrola systému odberu vzoriek a skúšobný postup sa bližšie určia prostredníctvom vykonávacieho aktu, v ktorom sa zohľadní skúšobné prostredie zážihových motorov a existujúce metódy skúšania plynných emisií.	Výsledok merania presahuje limit, ktorý sa stanoví v súlade s vykonávacími aktmi.		X	
8.2.3 Meranie výfukových emisií – vznetové motory	<p>Skúšobné postupy:</p> <p>Pre vozidlá emisných tried Euro 5b a Euro VI a novšie alebo pre M1 a N1 prihlásené do evidencie prvýkrát po 31. decembri 2012 a M2, M3, N2 a N3 prihlásené prvýkrát po 31. decembri 2013:</p> <p>Meranie počtu častíc v súlade s položkou 8.2.3.1</p> <p>Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5a a Euro V:</p> <p>Meranie opacity v súlade s položkou 8.2.3.2.</p> <p>V prípade vozidiel vybavených filtermi častíc alebo vozidiel M1 prvýkrát prihlásených do evidencie po 2. júli 2007 a N1 prvýkrát prihlásených po 31. auguste 2010 a M2, M3, N2 a N3 prvýkrát prihlásených po 30. septembri 2008 môžu členské štáty namiesto merania opacity uplatňovať meranie počtu častíc v súlade s položkou 8.2.3.1.</p> <p>Pre vozidlá určené v súlade s vykonávacími aktmi</p> <p>Meranie NO_x podľa položky 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Meranie počtu častíc	<p>Príprava vozidla:</p> <p>Motor vozidla by na začiatku skúšky mal byť:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zahriaty, t. j. teplota chladiacej kvapaliny motora by mala byť vyššia ako 60 °C, najlepšie však vyššia ako 70 °C – kondicionovaný prevádzkou počas určitého času pri nízkych voľnobežných otáčkach a/alebo vykonávaním statických zrýchlení do maximálne 2 000 otáčok motora za minútu alebo jazdou. Odporúčaný celkový čas kondicionovania je aspoň 300 sekúnd. <p>Počas skúšky vozidlo nesmie vykonávať aktívnu regeneráciu filtra tuhých častíc.</p>	<p>Výsledok merania prekračuje 250 000 (1/cm³)</p> <p>V prípade vozidiel do emisnej triedy Euro 5a a Euro V vybavených filtermi častíc môžu členské štáty uplatňovať limit do 1 000 000 (1/cm³)</p>		X	

Je možná zrýchlená skúška pri teplote chladiacej kvapaliny nižšej ako 60 °C. Ak však vozidlo v skúške nevyhoví, skúška sa zopakuje a vozidlo by malo splniť požiadavky stanovené pre teplotu chladiacej kvapaliny motora a kondicionovanie.

Príprava meradla [ako sa uvádza oddieloch 3, 4 a 5 odporúčania Komisie (EÚ) 2023/688 prijatého 20. marca 2023]:

– prístroj je zapnutý aspoň počas času zahrievania uvedeného výrobcom,

– samokontroly prístroja vymedzené v oddiele 5 odporúčania Komisie (EÚ) 2023/688 prijatého 20. marca 2023 monitorujú riadnu činnosť prístroja počas prevádzky a v prípade nesprávneho fungovania spustia výstražné upozornenie alebo hlásenie.

Pred každou skúškou sa overí dobrý stav systému na odber vzoriek, pričom sa skontroluje aj to, či nie je poškodená hadica a sonda na odber vzoriek.

Skúšobný postup:

– softvér počítadla častíc automaticky prevedie obsluhu prístroja skúšobným postupom,

– sonda sa vloží do výstupu výfukového systému do hĺbky minimálne 0,20 m. V odôvodnených výnimočných prípadoch, keď odber vzoriek pri tejto hĺbke nie je možný, sa sonda vloží minimálne do hĺbky 0,05 m. Odberová sonda sa nesmie dotýkať stien výfukovej trubice,

– ak má výfukový systém viac ako jeden výstup, skúška sa vykoná na všetkých z nich. V tomto prípade sa za koncentráciu počtu častíc vozidla považuje najvyššia koncentrácia počtu častíc nameraná v rôznych výstupných miestach výfukového systému,

– vozidlo beží na nízkych voľnobežných otáčkach. Ak motor vozidla v podmienkach bez pohybu nie je zapnutý, osoba vykonávajúca skúšku deaktivuje systém štart-stop. V prípade hybridných a plug-in hybridných elektrických vozidiel sa vyžaduje, aby bol zapnutý spaľovací motor,

– po vložení sondy do výfukovej trubice sa vykonajú tieto kroky:

1. čas stabilizácie v trvaní aspoň 15 sekúnd, pričom motor

	<p>beží na voľnobežných otáčkach. Pred časom stabilizácie sa prípadne môžu vykonať dve až tri zrýchlenia až do najviac 2 000 otáčok motora za minútu;</p> <p>2. Po uplynutí času stabilizácie sa zmerajú koncentrácie počtu častíc v emisiách. Trvanie skúšky je minimálne 15 sekúnd (celkové trvanie merania). Výsledkom skúšky je priemerná koncentrácia počtu častíc počas merania. Ak je nameraná koncentrácia počtu častíc viac ako dvojnásobkom limitu, meranie možno ihneď zastaviť pred uplynutím 15 sekúnd a výsledok skúšky sa zaznamená. Výsledok skúšky sa oznámi.</p> <p>Po dokončení skúšobného postupu prístroj oznámi (a uloží) priemernú koncentráciu počtu častíc vozidla, ako aj správu „VYHOVUJE“ alebo „NEVYHOVUJE“:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ak je výsledok skúšok na úrovni, ktorá je menšia ako limit alebo sa mu rovná, prístroj zobrazí správu „VYHOVUJE“, – ak je výsledok skúšky väčší ako limit, prístroj zobrazí správu „NEVYHOVUJE“. 				
<p>8.2.3.2. Opacita (dymivosť)</p> <p>Vozidlá prihlásené do evidencie alebo uvedené do prevádzky pred</p> <p>1. januárom 1980 sú oslobodené od tejto požiadavky.</p>	<p>Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medznú otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a so stlačenou spojkou alebo, ak je to určené v súlade s nariadeniami o typovom schválení, odčítaním z OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu alebo inými požiadavkami.</p> <p>Predbežná príprava vozidla:</p> <p>1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.</p>	<p>a) V prípade vozidiel prvýkrát prihlásených do evidencie alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹:</p> <p>opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla.</p>		X	

	<p>2. Požiadavky na predbežnú prípravu:</p> <p>i) Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota bloku motora meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí byť aspoň ekvivalentná. Ak sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora.</p> <p>ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie alebo ekvivalentnou metódou.</p> <p>Skúšobný postup:</p> <p>Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri naftových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akceleračného pedála.</p> <p>Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť na doraz, ale nie násilne, tak, aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla.</p>	<p>b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky¹ neumožňujú použitie referenčných hodnôt</p> <ul style="list-style-type: none"> — v prípade motorov s prirodzeným nasávaním: 2,5 m⁻¹, — v prípade motorov preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m⁻¹ alebo — v prípade vozidiel označených v požiadavkách¹ alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹: <p>1,5 m⁻¹ (⁹)</p> <p>alebo 0,7 m⁻¹ (⁸).</p>			
--	--	--	--	--	--

Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo tak, že sa nechá uplynúť dostatočný čas medzi počiatočným stlačením akceleračného pedálu a jeho uvoľnením, čo by malo v prípade vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ predstavovať minimálne dve sekundy.

Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia limitnú hodnotu. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.

V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli limitné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu môžu členské štáty medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako limity po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.3.3. Meranie NO _x	<p>Príprava vozidla:</p> <p>V prípade podmienok pod –10 °C: Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p> <p>Ak je vonkajšia teplota –10 °C alebo vyššia:</p> <p>Pred skúškou sa systém dodatočnej úpravy výfukových plynov vozidla zahreje na podmienky, ktoré umožňujú účinné znižovanie emisií NO_x systémom na znižovanie emisií NO_x vozidla. Kondicionovanie systému na znižovanie emisií NO_x sa ďalej spresní vo vykonávacích aktoch.</p> <p>Počas skúšky vozidlo nesmie vykonávať aktívnu regeneráciu filtra tuhých častíc.</p> <p>Príprava meradla:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zariadenie na meranie emisií NO_x je zapnuté aspoň počas času zahrievania uvedeného výrobcom, – samokontroly prístroja, ktoré sa určia v súlade s vykonávacími aktmi, monitorujú riadnu činnosť prístroja počas prevádzky a v prípade nesprávneho fungovania spustia výstražné upozornenie alebo hlásenie. <p>Pred každou skúškou sa overí dobrý stav systému na odber vzoriek, pričom sa skontroluje aj to, či nie je poškodená hadica a sonda na odber vzoriek.</p> <p>Skúšobný postup:</p> <ul style="list-style-type: none"> – softvér analyzátora NO_x automaticky prevedie obsluhu prístroja skúšobným postupom, 	Výsledok merania prekračuje 40 ppm alebo elektronické rozhranie označuje poruchu.		X	

	<p>– sonda sa vloží do výstupu výfukového systému do hĺbky minimálne 0,20 m. V odôvodnených výnimočných prípadoch, keď odber vzoriek pri tejto hĺbke nie je možný, sa sonda vloží minimálne do hĺbky 0,05 m. Odberová sonda sa nesmie dotýkať stien výfukovej trubice,</p> <p>– ak má výfukový systém viac ako jeden výstup, skúška sa vykoná na všetkých z nich. V tomto prípade sa za koncentráciu NO_x vozidla považuje najvyššia koncentrácia NO_x nameraná v rôznych výstupných miestach výfukového systému,</p> <p>– vozidlo beží na nízkych voľnobežných otáčkach,</p> <p>– po vložení sondy do výfukovej trubice sa vykonajú tieto kroky:</p> <p>Čas stabilizácie v trvaní aspoň 15 sekúnd, pričom motor beží na voľnobežných otáčkach.</p> <p>Po uplynutí času stabilizácie sa zmerajú koncentrácie NO_x v emisiách. Trvanie skúšky je minimálne 15 sekúnd (celkové trvanie merania). Výsledkom skúšky je priemerná koncentrácia NO_x počas merania.</p> <p>Po dokončení skúšobného postupu prístroj oznámi (a uloží) priemernú koncentráciu NO_x vozidla, ako aj správu „VYHOVUJE“ alebo „NEVYHOVUJE“:</p> <p>– ak je výsledok skúšok na úrovni, ktorá je menšia ako limit alebo sa mu rovná, prístroj zobrazí správu „VYHOVUJE“,</p> <p>– ak je výsledok skúšky väčší ako limit, prístroj zobrazí správu „NEVYHOVUJE“.</p>				
--	---	--	--	--	--

“
”

xxxiv) v tabuľke sa položka 8.4.1 nahrádza takto:

”

8.4.1. Úniky kvapalín	Vizuálna kontrola	Akýkoľvek nadmerný únik kvapalín, okrem vody, s pravdepodobnosťou spôsobiť škody na životnom prostredí alebo predstavujúci bezpečnostné riziko pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Neustále vytváranie kvapiek, ktoré predstavuje veľmi vážne riziko.		X	X
-----------------------	-------------------	---	--	---	---

“
,

xxxiva) v tabuľke sa položka 9.11.1 nahrádza takto:

»

9.11.1. Dvere, rampy, zdvíhacie plošiny a systém na zníženie úrovne podlahy, ak sú namontované v súlade s predpisom EHK OSN č. 107	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X		X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov v relevantných prípadoch, alebo nevhodná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X		X
		i) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	

«

xxxivb) v tabuľke sa dopĺňa táto položka 9.13:

”

9.13. Poplachový a protipožiarny systém	Metóda	Opis poruchy/chýb	Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.13.1. Poplachový systém (ak je nainštalovaný, v súlade s právnymi predpismi EÚ o typovom schválení)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti (vo vhodnom prípade) a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Vôbec nefunguje, nefunguje správne.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania.		X	
		c) Chýba		X	
		d) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
9.13.2. Protipožiarny systém (ak je nainštalovaný, v súlade s právnymi predpismi EÚ o typovom schválení)	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Chýba, aktivovaný.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		d) Nádoba na detekčnú látku, nádoba na hnací plyn, nádoba na hasiacu látku bez tlaku, prázdna.		X	
		e) Uplynula lehota na kontrolu a výmenu nádoby.		X	

“
,

xxxv) v tabuľke sa dopĺňa táto položka 10:

”

10. ADAS A INÉ SYSTÉMY SÚVISIACE S BEZPEČNOSŤOU						
<p>10.1 Systém inteligentného prispôsobenia rýchlostí (ak sa vyžaduje v typovom schválení alebo je namontovaný)</p> <p>Opis systému inteligentného prispôsobenia rýchlostí: systém, ktorý pomáha vodičovi udržiavať rýchlosť zodpovedajúcu podmienkam na ceste tým, že mu poskytuje špecializovanú a primeranú spätnú väzbu, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2021/1958*****.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty alebo zjavne nesprávne nastavené snímače.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.			X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
<p>10.2 Aktívna opierka hlavy (ak je namontovaná) (X)²</p> <p>Opis: systém znižuje nebezpečenstvo poranenia krčnej chrbtice v prípade nárazu zozadu tým, že mení polohu opierky hlavy smerom k hlave.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov v relevantných prípadoch, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	X
10.3 Aktívna kapota (ak je namontovaná) (X) ² Opis: systém automatickým zdvihnutím kapoty zabezpečuje väčšiu deformačnú zónu v prípade nehody s účasťou chodca.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov (napríklad z dôvodu zastaranosti) v relevantných prípadoch, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

<p>10.4. Funkcia automatického pridržiavania (hold) (ak je systém namontovaný) (X)²</p> <p>Opis: systém nezávisle pridržiava vozidlo po zastavení pomocou prevádzkovej a/alebo parkovacej brzdy a automaticky ich uvoľňuje pri rozjazde.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
<p>10.5 Systém automatického núdzového brzdzenia (ak sa vyžaduje v typovom schválení alebo je namontovaný)</p> <p>Opis: systém začne samostatne brzdiť, aby zabránil kolízii s prekážkou alebo iným účastníkom cestnej premávky, alebo aby</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty alebo zjavne nesprávne nastavené snímače.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	

zmiernil následky nárazu, ktorému nemožno zabrániť.		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť (napríklad zvukové prvky).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.6. Systémy asistovaného riadenia (ak sú namontované) Asistované riadenie Opis: v závislosti od jazdnej situácie sa automaticky mení uhol riadenia bez zásahu vodiča. Relevantné, ak k zásahu do riadenia dochádza pri rýchlosti vyššej ako 15 km/h, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 79. Podpora pri zmene jazdného pruhu Opis: pri zmene jazdného pruhu systém upozorní vodiča na vozidlá vo vedľajšom jazdnom pruhu a nasmeruje vozidlo späť. Podpora pri udržiavaní vozidla v jazdnom pruhu	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť (napríklad zvukové prvky).		X	

<p>Opis: systém upozorní vodiča, keď vozidlo neúmyselne opustí svoj jazdný pruh, a nasmeruje vozidlo späť, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2021/646*.</p> <p>Automatizovaný systém udržiavania v jazdnom pruhu (ALKS)</p> <p>Opis: systém, ktorý aktivuje vodiča a ktorý udržiava vozidlo v jazdnom pruhu tým, že dlhší čas riadi bočný a pozdĺžny pohyb vozidla bez potreby ďalšieho zásahu vodiča (napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 157).</p>		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
<p>10.7 Predkolízny bezpečnostný systém (ak je namontovaný) (X)²</p> <p>Opis: v kritickej jazdnej situácii sa vozidlo pripraví na nehodu tak, aby sa znížilo riziko zranenia cestujúcich a/alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p> <p>b) Poškodený systém alebo komponenty.</p> <p>c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p> <p>d) Poškodené vedenie.</p> <p>e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p> <p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p> <p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť (napríklad elektricky ovládané okná).</p> <p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X

<p>10.8 Ochrana pri prevrátení (aktívna) (ak je namontovaná) (X)²</p> <p>Opis: v prípade hroziaceho prevrátenia sa oporné prvky predĺžia, aby sa zabezpečil priestor na prežitie, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 21.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
<p>10.9 Pomôcka pri rozjazde (ak je namontovaná) (X)²</p> <p>Opis: pomoc pri rozjazde, napríklad zdvihnutím zdvíhateľnej nápravy alebo krátkodobým príbrzdením, alebo automatickým uvoľnením parkovacej brzdy.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.10 Deaktivácia uzáveru diferenciálu (ak je namontovaný) (X) ² Opis: keď je tento systém aktivovaný, uzávěry diferenciálu sa odpoja v závislosti od parametrov (napríklad preklzu kolies, uhla riadenia, rýchlosti).	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť Narušené riadenie.		X	X
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.11 Brzda s riadiacim účinkom (ak je namontovaná) (X) ²	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	

<p>Opis: počas prejazdu zákrutou sa na jedno alebo viacero kolies pôsobí dávkovanou brzdnou silou.</p>		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť Narušené riadenie.		X		X
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
<p>10.12 Aktívna stabilizácia náklonu (ak je namontovaná) (X)²</p> <p>Opis: prostredníctvom príslušných aktuátorov systém vytvára pohyb zodpovedajúci náklonu, ktorý pôsobí proti náklonu karosérie vozidla v závislosti od aktuálnej jazdnej situácie.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X		

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
10.13 Akustické upozornenie na vozidlo (ak sa vyžaduje v typovom schválení alebo je namontované) Opis: pri nízkej rýchlosti systém generuje vonkajší špecifický zvuk na účely varovania, napríklad chodcov.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X		
10.14 Asistenčný systém pri odbočovaní (detekčný systém mŕtveho uhla) (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém na informovanie vodiča o možnej zrážke s účastníkom cestnej premávky	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
		a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

(napríklad s cyklistom) na strane spolujazdca (napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 151).		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnovorná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.15 Detekcia spätného chodu (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém, ktorý vodiča informuje o tom, že sa za vozidlom nachádzajú ľudia a predmety, s primárnym cieľom zabrániť zrážkam pri cúvaní, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 158.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnovorná činnosť.		X	

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
10.16 Systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém, ktorý hodnotí ostražitosť vodiča prostredníctvom analýzy systémov vozidla a v prípade potreby vodiča upozorní, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2021/1341*****.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		X	
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.				X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X		
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
10.17 Pokročilý systém varovania vodiča pred rozptýlením (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém, ktorý pomáha vodičovi zachovávať pozornosť v dopravnej situácii a ktorý upozorňuje vodiča v prípade jeho	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

rozptýlenia, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2023/2590*****.		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.18 Zariadenie na záznam údajov o udalostiach (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém, ktorého jediným účelom je zaznamenávanie a uchovávanie kritických parametrov a informácií súvisiacich so zrážkou, a to krátko pred zrážkou, počas nej a ihneď po nej, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144, delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2022/545***** a predpisom EHK OSN č. 160.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku.	X		
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť (napríklad neprístupnosť údajov).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku.	X		
10.19 Systém automatizovanej jazdy (ak je namontovaný) (X) ² Opis: systémy, ktoré sú schopné trvalo vykonávať celú úlohu dynamického riadenia plne automatizovaného vozidla, napríklad v súlade s nariadením	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	

(EÚ) 2019/2144 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2022/1426*****.		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť (napríklad HMI).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.20 Systémy monitorovania dostupnosti vodiča (automatizovaná jazda) (ak sú namontované) (X) ² Opis: systém, ktorý vyhodnocuje, či je vodič v prípade potreby schopný prevziať funkciu riadenia samoriadiaceho vozidla v určitých situáciách, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 157.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť (napríklad HMI).		X	

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X

<p>10.21 Adaptívny systém udržiavania rýchlosti jazdy (ak je namontovaný) (X)²</p> <p>Opis adaptívneho systému udržiavania rýchlosti jazdy: systém udržiava rýchlosť vozidla v závislosti od uprednostňovanej rýchlosti a vzdialenosti od vozidla pred ním.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/646 z 19. apríla 2021, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 vzhlľadom na jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie motorových vozidiel so zreteľom na ich systémy núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu (ELKS) (Ú. v. EÚ L 133, 20.4.2021, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758 z 29. apríla 2015 o požiadavkách typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 a o zmene smernice 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/79 z 12. septembra 2016, ktorým sa stanovujú podrobné technické požiadavky a skúšobné postupy pre typové schválenie ES motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich palubné systémy eCall využívajúce tiesňovú linku 112, a samostatných technických jednotiek a komponentov palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112, a ktorým sa dopĺňa a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758, pokiaľ ide o výnimky a uplatniteľné normy (Ú. v. EÚ L 12, 17.1.2017, s. 44 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1958 z 23. júna 2021, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhlľadom na systémy inteligentného prispôsobenia rýchlosti a na typové schvaľovanie týchto systémov ako samostatných technických jednotiek a ktorým sa mení príloha II k uvedenému nariadeniu (Ú. v. EÚ L 409, 17.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1341 z 23. apríla 2021, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti a ktorým sa mení príloha II k uvedenému nariadeniu (Ú. v. EÚ L 292, 16.8.2021, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2590 z 13. júla 2023, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie niektorých motorových vozidiel vzhľadom na pokročilé systémy varovania vodiča pred rozptýlením a ktorým sa uvedené nariadenie mení (Ú. v. EÚ L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/545 z 26. januára 2022, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na ich zariadenie na záznam údajov o udalostiach a na typové schvaľovanie týchto systémov ako samostatných technických jednotiek a ktorým sa mení príloha II k uvedenému nariadeniu (Ú. v. EÚ L 107, 6.4.2022, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel (Ú. v. EÚ L 221, 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

“

2. Príloha III sa mení takto:

a) V oddiele I „Zariadenia a vybavenie“ sa prvý odsek mení takto:

i) bod 10 sa nahrádza takto:

„10. analyzátor výfukových plynov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/32/EÚ*;

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/32/EÚ z 26. februára 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa sprístupnenia meradiel na trhu (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 149, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/oj>).“

ii) bod 15 sa nahrádza a dopĺňajú sa nasledujúce body 16 až 18 takto:

„15. zariadenie na zistenie úniku LPG/CNG/LNG a vodíka, ak sa takéto vozidlá kontrolujú;

16. zariadenie na meranie počtu emitovaných častíc zo vznetových motorov s dostatočnou presnosťou;

17. zariadenie na meranie emisií oxidov dusíka (NO_x) zo vznetových motorov s dostatočnou presnosťou. Kontrolné centrum musí zariadenie začať používať do dátumu uvedeného v článku 6 ods. 2;

18. Zariadenie na meranie emisií oxidov dusíka (NO_x) a zariadenie na meranie počtu emitovaných častíc zo zážihových motorov s dostatočnou presnosťou. Kontrolné centrum musí zariadenia začať používať do dátumu uvedeného v článku 6 ods. 2.“;

b) v oddiele II sa tabuľka I nahrádza takto:

„Tabuľka I (*)

Minimálne vybavenie potrebné na vykonávanie kontroly technického stavu

Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I																	
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1. Motocykle			i																		
		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. Vozidlá určené na prepravu osôb																					

Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I																	
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	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. Vozidlá určené na prepravu tovaru																					
	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. Zvláštne vozidlá odvodené z vozidiel kategórie 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
	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				

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

* Kategórie vozidla, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sú zahrnuté ako usmernenie.

¹ P... benzín (zážihový motor); D...nafta (vznetový motor); E...elektrické (BEV – batériové elektrické vozidlo)⁶⁶.

3. Príloha IV sa mení takto:

a) v bode 2 písm. a) sa body i) a ii) nahrádzajú takto:

„i) technológia vozidla:

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

ii) skúšobné metódy (vrátane potrebného odborného výcviku na kontrolu vozidiel vybavených vysokonapäťovými systémami);“

b) bod 3 sa nahrádza takto:

„3. *Osvedčenie o spôsobilosti*

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

- identifikácia kontrolného technika (meno, priezvisko);
- kategórie vozidiel, v rámci ktorých je kontrolný technik oprávnený vykonávať kontrolu technického stavu;
- v prípade kontrolných technikov, ktorí sa špecializujú na určité oblasti, obmedzenie určujúce typy vozidiel a/alebo kontroly, ktoré je kontrolný technik oprávnený vykonávať;
- názov vydávajúceho orgánu;
- dátum vydania.“

PRÍLOHA [II]

Prílohy II, III, IV a V k smernici 2014/47/EÚ sa menia takto:

4. Príloha II sa mení takto:

a) v bode 1 sa dopĺňa tento bod 10:

„10. ADAS a iné systémy súvisiace s bezpečnosťou.“;

b) bod 3 sa mení takto:

i) nadpis sa nahrádza takto:

„3. OBSAH A METÓDY KONTROLY, OPIS PORUCHY/CHYBY
A HODNOTENIE CHÝB VOZIDIEL“;

ii) v tabuľke sa položky 1.1.3 až 1.1.6 nahrádzajú takto:

”

1.1.3. Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	Vizuálna kontrola komponentov pri normálnom pracovnom tlaku. Skontrolovať čas potrebný na to, aby podtlak alebo tlak vzduchu dosiahol bezpečnú prevádzkovú hodnotu, a fungovanie výstražného zariadenia, viacokruhového bezpečnostného ventilu a tlakového poistného ventilu. Použitie brzd znamená stlačenie brzdového pedála/páky, čím sa umožní plný prietok pracovného tlaku vzduchu/kvapaliny do brzdových sústav.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatočný na to: aby sa brzdy mohli použiť minimálne štyrikrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo); aby sa brzdy mohli použiť minimálne dvakrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo).		X	
		b) Čas potrebný na dosiahnutie tlaku vzduchu/podtlaku na bezpečnú prevádzkovú hodnotu v súlade s požiadavkami ¹ je príliš dlhý.		X	
		c) Viacokruhový bezpečnostný ventil alebo tlakový poistný ventil nefunguje.		X	
		d) Unikanie vzduchu spôsobujúce značný pokles tlaku alebo počuteľné unikanie vzduchu Unikanie vzduchu spôsobujúce kritický pokles tlaku.		X	X
		e) Vonkajšie poškodenie, ktoré by mohlo negatívne ovplyvniť funkciu brzdového systému Nedostatočný výkon núdzového brzdenia.		X	X
1.1.4. Výstražné zariadenie signalizujúce nízky tlak	Kontrola funkčnosti.	Nesprávne fungujúce alebo chybné výstražné zariadenie Neidentifikovateľný nízky tlak.	X		X
1.1.5. Ovládací ventil ručne ovládanej brzdy	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému.	a) Prasknutý, poškodený alebo nadmerne opotrebovaný ovládač.		X	
		b) Nedostatočne zaistený ovládač na ventile alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu.		X	
		c) Voľné spoje, chybné upevnenie alebo netesnosť v systéme.		X	
		d) Neuspokojivá funkčnosť.		X	

<p>1.1.6. Ovládač parkovacej brzdy, pákový ovládač a západka parkovacej brzdy, elektronicky ovládaná parkovacia brzda vrátane parkovacej brzdy na štyroch kolesách</p> <p>Opis elektronicky ovládanej parkovacej brzdy: funkcia parkovacej brzdy sa aktivuje alebo prenáša elektronicky alebo elektromechanicky.</p> <p>Opis parkovacej brzdy na štyroch kolesách: systém vyvinie maximálny brzdný tlak vo valcoch kolies na všetkých štyroch kolesách.</p>	<p>Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.</p>	a) Západka parkovacej brzdy dostatočne nedrží.		X	
		b) Opatrebovanie čapu páky alebo mechanizmu západky.	X		
		Nadmerné opotrebovanie.		X	
		c) Nadmerný zdvih páky naznačujúci nesprávne nastavenie.		X	
		d) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		e) Poškodený systém alebo komponent.		X	
		f) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		g) Poškodené vedenie.		X	
		h) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		i) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla			
		Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku		X	
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla	X				
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X		
		j) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		k) Iná porucha			
Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku		X			
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla			X		
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.				X	

“
”

iii) v tabuľke sa položka 1.1.13 nahrádza takto:

”

1.1.13. Brzdové obloženia a doštičky	Vizuálna kontrola	a) Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (dosiahnutá značka MIN)		X	
		Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (značka MIN nie je viditeľná).			X
		b) Znečistenie obloženia alebo doštičiek (olej, mazivo atď.).		X	
		Narušená brzdná funkcia.			X
		c) Obloženia alebo doštičky chýbajú alebo sú nesprávne namontované, alebo je ich typ zjavne nesprávny.			X
		d) Odpojený alebo poškodený zväzok vodičov ukazovateľa opotrebenia.	X		

“;

iv) v tabuľke sa položka 1.1.18 nahrádza takto:

”

1.1.18. Samonastavovací mechanizmus vymedzenia vôle brzdových pák a ukazovateľa opotrebenia bŕzd	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systému.	a) Samonastavovací mechanizmus je poškodený, zadretý alebo má príliš veľkú dráhu, je nadmerne opotrebovaný alebo zle nastavený.		X	
		b) Samonastavovací mechanizmus je chybný.		X	
		c) Nesprávne namontovaný alebo vymenený.		X	

;

v) v tabuľke sa položka 1.1.19 nahrádza takto:

”

<p>1.1.19. Odľahčovací brzdový systém (ak je namontovaný alebo sa požaduje)</p> <p>Opis: prídavný brzdový systém, ktorý dokáže trvalo brzdiť počas určitej doby bez výrazného zníženia výkonu, napríklad v súlade s nariadením EHK OSN č. 13 a nariadením (EÚ) 2019/2144.</p>	<p>Vizuálna kontrola (s aktivovaným a neaktivovaným príkazom, ak je to možné) doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad nespoľahlivé spoje alebo montáž).		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnovorná činnosť		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
,

vi) v tabuľke sa položka 1.1.23 nahrádza týmito položkami 1.1.23 až 1.1.25:

»						
1.1.23. Nájazdová brzda	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Nefunguje správne, napríklad pohyb oja presahuje 2/3 celkového rozsahu pohybu ovládania nájazdovej brzdy.		X		
		b) Chybné alebo chýbajúce poistné lanko pre prípad odpojenia.		X		
1.1.24 Stabilizácia prípojného vozidla (ak je namontovaná) (X) ² Opis: selektívnym brzdením prípojného vozidla prevádzkovými brzdami sa stabilizuje celá jazdná súprava.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X		

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
1.1.25 Brzda pri zastavení na autobusovej zastávke (ak je namontovaná) (X) ²	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo	X	X	

		ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
--	--	--	--	--	---

“
”

vii) v tabuľke sa položky 1.2.1 a 1.2.2 nahrádzajú takto:

»

1.2.1. Pôsobenie	<p>Počas skúšky na skúšobni brzd, alebo ak to nie je možné, počas cestnej skúšky postupne pôsobiť brzdou na kolesá až po dosiahnutie maximálnej brzdnéj sily.</p> <p>Ak je to možné, musí sa zabezpečiť, aby sa mechanické prevádzkové brzdy kontrolovali bez vplyvu/spolupôsobenia regeneratívneho brzdenia alebo iného priebežného brzdenia.</p>	<p>a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.</p> <p>Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.</p>	X	X
		<p>b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.</p> <p>Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.</p>	X	X
		<p>c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).</p>	X	
		<p>d) Abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies.</p>	X	
		<p>e) Nadmerné kolísanie brzdnéj sily počas každej úplnej otáčky kolesa. Alebo v prípade skúšania na ceste dochádza k nadmerným vibráciám na pedáli/páke prevádzkovej brzdy alebo volante.</p>	X	
1.2.2. Účinok (E)	<p>Skúška na skúšobni brzd pri uvedenej hmotnosti, alebo ak sa z technických dôvodov nedá použiť, cestná skúška s použitím zariadenia zaznamenávajúceho spomalenie (1).</p>	<p>Nedosiahnu sa aspoň tieto minimálne hodnoty (2): Kategória M₁, M₂ a M₃: 50 % (3) Kategória N₁ 45 % Kategória N₂ a N₃: 43 % (4) Kategória O₃ a O₄: 40 % (5) Kategória T: 40 %</p>	X	

		Dosiahne sa menej ako 50 % uvedených hodnôt.			X

“
”

viii) v tabuľke sa položka 1.3.1. nahrádza takto:

”

1.3.1. Pôsobenie (E)	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od prevádzkového brzdového systému, použiť metódu uvedenú v položke 1.2.1. Ak je to možné, musí sa zabezpečiť, aby sa mechanické brzdy kontrolovali bez vplyvu/spolupôsobenia regeneratívneho brzdzenia alebo iného priebežného brzdzenia.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	
		Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.			X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.		X	
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	

“
”

ix) v tabuľke sa položka 1.4.1. nahrádza takto:

”

1.4.1. Pôsobenie (E)	Aktivovať brzdu pri skúške na skúšobni brzd alebo pri cestnej skúške.	Nefunkčnosť brzdy na jednej strane alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Dosiahne sa menej ako 50 % hodnôt brzdných síl uvedených v položke 1.4.2 vo vzťahu k hmotnosti vozidla počas kontroly.		X	X
----------------------	---	---	--	---	---

“
”

x) v tabuľke sa položka 1.5 nahrádza takto:

”

1.5. Činnosť odľahčovacieho brzdového systému	Vizuálna kontrola, a ak je to možné, skúška funkčnosti systému, t. j. cestnou skúškou.	a) Indikátor poruchy signalizuje poruchu.		X	
		b) Systém nefunguje.		X	

“
”

xi) v tabuľke sa položka 1.6 nahrádza takto:

»

<p>1.6. Protiblokovací brzdový systém (ABS)</p> <p>Opis: systém automaticky zabraňuje zablokovaniu kolesa počas brzdenia selektívnym znížením brzdnej sily kolesa, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 13 a nariadením (EÚ) 2019/2144.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty (napríklad snímač rýchlosti na kolese).		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“.

xia) v tabuľke sa položka 1.7 nahrádza takto:

»						
1.7. Elektronický brzdový systém	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje, alebo cestnou skúškou.	a)	Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b)	Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c)	Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d)	Poškodené vedenie.		X	
		e)	Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f)	Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X
		g)	Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h)	Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X
1.7.1 Elektrické regeneratívne brzdenie	Vizuálna kontrola ukazovateľa elektrického regeneratívneho brzdenia, a ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje, kontrola pomocou elektronického rozhrania vozidla alebo cestnou skúškou.	a)	Výstražné zariadenie signalizuje nesprávnu činnosť.		X	
		b)	Systém pozorovateľne nespomaľuje vozidlo (okrem prípadu, keď je batéria plne nabitá) alebo indikátor nabíjania (ak je nainštalovaný) nezobrazuje stav „nabíja sa“, keď je aktivované regeneratívne brzdenie.		X	
		c)	Rozhranie vozidla signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		d)	Rozhranie vozidla signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	

“
”

xib) v tabuľke sa položka 2.2.2 nahrádza takto:

2.2.2. Stĺpik riadenia/spoje riadenia a tlmiče riadenia vrátane elektronických tlmičov	Tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant v rôznych smeroch kolmo na stĺpik.	a) Nadmerný pohyb stredú volantu nahor alebo nadol.	X	
Opis elektronických tlmičov: tlenie riadenia sa ovláda elektronicky.	Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo kardanových kĺbov doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.	b) Nadmerný pohyb hornej časti stĺpika radiálne od osi stĺpika.	X	
		c) Zhoršený stav pružných spojok.	X	
		d) Chybné upevnenie. Veľmi vážne riziko rozpojenia.	X	X
		e) Nebezpečná modifikácia ³ .		X
		f) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.	X	
		g) Poškodený systém alebo komponenty	X	
		h) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.	X	
		i) Poškodené vedenie.	X	
		j) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.	X	

	<p>k) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
	<p>l) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť</p> <p>Narušené riadenie.</p>		X	X
	<p>m) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X

“
”

xii) v tabuľke sa položka 2.6. nahrádza týmito položkami 2.6 až 2.8:

»						
<p>2.6. Elektronický posilňovač riadenia (EPS) vrátane asistovaného riadenia</p> <p>Opis: sila na podporu riadenia je generovaná elektromotorom.</p> <p>Opis asistovaného riadenia: v závislosti od jazdnej situácie systém mení prevodový pomer riadenia.</p>	<p>Vizuálna kontrola a kontrola konzistentnosti medzi uhlom natočenia volantu a uhlom natočenia kolies pri zapnutí/vypnutí motora, doplnená použitím elektronického rozhrania, ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla a ak sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov (napríklad nefunkčnosť posilňovača riadenia) alebo nehodnoverná funkcia (napríklad nesúlad medzi uhlom natočenia volantu a uhlom natočenia kolies) Narušené riadenie.		X		X
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
<p>2.7 Elektronické riadenie štyroch kolies (ak je namontované)</p> <p>Opis: dve nápravy sú riadené, pričom uhol riadenia všetkých riadených kolies je väčší ako 3°, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 79 a nariadením (EÚ) 2019/2144</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
		<p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť Narušené riadenie.</p>		X	X
		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
2.8 Elektronicky ovládaná vodiaca a vlečená náprava (ak je namontovaná) (X) ²	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
		<p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť Narušené riadenie.</p>		X	X
		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
Opis: riadené nápravy sú prídavné nápravy s elektronicky ovládaným riadením. Riadiaca sila sa vytvára hydraulickým čerpadlom alebo bočnou silou pôsobiacou na kolesá.					

“
”

xiii) v tabuľke sa položka 3.1 nahrádza takto:

”

<p>3.1. Zorné pole vrátane nepriameho zorného poľa prostredníctvom monitora kamery (ak je namontovaný)</p> <p>Opis monitora kamery: systém, ktorý vytvára aspoň časť nepriameho zorného poľa pomocou kombinácie kamery a monitora (napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 46).</p>	<p>Vizuálna kontrola zo sedadla vodiča doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Prekážka v zornom poli vodiča, ktorá narúša jeho výhľad dopredu alebo do strán. (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla).</p> <p>Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.</p>	X		
				X	
		b) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		c) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		d) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		e) Poškodené vedenie.		X	
		f) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		g) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
h) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X			
i) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X				
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X			
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X		

“

xiii) v tabuľke sa položka 4.1.1 nahrádza takto:

»

<p>4.1.1. Stav a funkcia vrátane funkcií, ako sú odbočovacie svetlá, asistenčný systém diaľkových svetiel, adaptívne svetlomety a natáčacie svetlomety.</p> <p>Opis odbočovacieho svetla: počas odbočovania sa aktivuje prídavný svetlomet. Pracuje do rýchlosti 40 km/h, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 48 alebo predpisom EHK OSN č. 119.</p> <p>Opis asistenčného systému diaľkových svetiel: systém automaticky aktivuje a deaktivuje diaľkové svetlá podľa jazdnej situácie a svetelných podmienok.</p> <p>Opis adaptívnych svetlometov: osvetlenie okolitého priestoru vozovky a/alebo priame osvetlenie účastníkov cestnej premávky v nebezpečnom priestore pred vozidlom sa optimalizuje dynamickým prispôbením zväzkov svetelných lúčov.</p> <p>Opis natáčacích svetlometov: počas odbočovania a v závislosti od uhla riadenia a rýchlosti sa svetelný lúč natočí a/alebo sa aktivuje prídavný svetlomet, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 48, predpisom EHK OSN č. 98, predpisom EHK OSN č. 112 alebo predpisom EHK OSN č. 123.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.</p>	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj. Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné). Vážne narušená viditeľnosť (jeden svetelný zdroj alebo v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné).	X		X	
		b) Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je mierne poškodený. Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je ťažko poškodený alebo chýba.	X		X	
		c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené.			X	
		d) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.			X	
		e) Poškodený systém alebo komponent.			X	
		f) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.			X	
		g) Poškodené vedenie.			X	
		h) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.			X	
		i) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		j) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.			X	
		k) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X

«

xiv) v tabuľke sa položka 4.1.5 nahrádza takto:

»

4.1.5 Automatické a ručne ovládané zariadenia na prispôsobenie sklonu (ak sú povinné) Opis automatických zariadení na prispôsobenie sklonu: v závislosti od zaťaženia a (voliteľného) uhla sklonu systém reguluje vertikálne zamierenie svetlometu, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 121.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		i) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.		X	

“
”

xv) v tabuľke sa položky 4.2.1 a 4.2.2 nahrádzajú takto:

”

4.2.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné); jeden z viacerých bočných svetelných zdrojov je chybný. Jeden svetelný zdroj: v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný; Dva alebo viac z viacerých bočných svetelných zdrojov je chybných.	X	X	
		b) Chybné rozptylové sklá.		X	
		c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.2.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		Zadné obrysové svietidlá a bočné obrysové svietidlá môžu byť vypnuté, keď sú zapnuté svetlomety.		X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.2.2.1 Automatické svietenie (ak sa vyžaduje) Opis: v závislosti od jasů okolia systém automaticky zapína a vypína denné prevádzkové svietidlo.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	

		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
”

xvi) v tabuľke sa položka 4.3.1 nahrádza takto:

»

4.3.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	<p>a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj</p> <p>Viacnásobné svetelné zdroje; v prípade LED do 1/3 nefunkčné).</p> <p>Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.</p> <p>Všetky svetelné zdroje nefunkčné.</p>	X	X	X
		<p>b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo).</p> <p>Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).</p>	X	X	
		<p>c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené.</p> <p>Veľmi vážne riziko odpadnutia.</p>	X	X	

“
”

xvii) v tabuľke sa položka 4.4.1 nahrádza takto:

»

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.4.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	<p>a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné).</p> <p>Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.</p> <p>Nefunguje žiadny svetelný zdroj.</p>	X	X	X
		<p>b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo).</p> <p>Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).</p>	X	X	
		<p>c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené.</p> <p>Veľmi vážne riziko odpadnutia.</p>	X	X	

“
”

xviii) v tabuľke sa položka 4.5.1. nahrádza takto:

”

4.5.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj Viacnásobný svetelný zdroj; v prípade LED do 1/3 nefunkčné. Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svetidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia alebo oslnenia približujúcich sa vozidiel.	X	X	

“
,

xix) v tabuľke sa položka 4.6.1 nahrádza takto:

”

4.6.1.	Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj Viacnásobné svetelné zdroje (v prípade LED do 1/3 nefunkčné). Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.	X		X
			b) Chybné rozptylové sklá.	X		
			c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		X

“
,

xx) v tabuľke sa položka 4.7.1 nahrádza takto:

”

4.7.1.	Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svietidlo vyžaruje priame alebo biele svetlo dozadu.	X		
			b) Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj. (Viacnásobné svetelné zdroje; v prípade LED do 1/3 nefunkčné). Chybný alebo chýbajúci svetelný zdroj. (Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný).	X		X
			c) Svietidlo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		X

“
,

xxi) v tabuľke v položke 4.11 sa názov v prvom stĺpci nahrádza takto:

„Elektrické vedenie (okrem vysokonapäťového vedenia)“;

xxia) v tabuľke sa položka 4.12 nahrádza takto:

»

4.12. Nepovinné svietidlá a odrazové sklá, napríklad základné vonkajšie svetlá (X) ² Opis základných vonkajších svetiel: systém zapína/vypína základné zariadenia na osvetlenie (napríklad smerové svetlá).	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Namontované svietidlo/odrazové sklo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Vyžarujúce/odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X		X
		b) Funkcia svietidla nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Počet súčasne zapnutých reflektorov prekračuje povolenú svietivosť; vyžarujúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X		X
		c) Svietidlo/odrazové sklo nie je bezpečne pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X		X
		d) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.			X
		e) Poškodený systém alebo komponenty.			X
		f) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.			X
		g) Poškodené vedenie.			X
		h) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.			X
		i) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla	X		X

	Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
	j) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
	k) Iná porucha			
	Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
	Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
	Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X

“.

xxii) v tabuľke v položke 4.13 sa názov v prvom stĺpci nahrádza takto:

„Akumulátor (alebo batérie, okrem vysokonapäťových batérií)“;

xxiii) vkladajú sa tieto položky 4.14 a 4.15:

»

4.14 Vysokonapäťové systémy					
4.14.1 Elektrická bezpečnosť	Vizuálna kontrola doplnená použitím rozhrania vozidla (pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje).	a) Indikátor alebo rozhranie vozidla signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		b) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
4.14.2 Kryt trakčnej batérie	Vizuálna kontrola	a) Mierne opotrebované Veľmi opotrebované.	X		X
		b) Chybné upevnenie Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X
		c) Zablokovaný vetrací otvor (otvory).	X		
4.14.3 Dobijateľný zásobník energie (REESS), trakčná batéria a systém riadenia batérie Opis: REESS je dobijateľný zásobník energie, ktorý zabezpečuje elektrickú energiu pre elektrický pohon. REESS môže zahŕňať subsystémy spolu s nevyhnutnými pomocnými systémami na fyzické podoprenie, tepelné riadenie, elektronické riadenie a kryty.	Vizuálna kontrola doplnená použitím rozhrania vozidla (pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje).	a) Znamky netesnosti Netesnosť (prítomnosť kvapiek).		X	X
		b) Nesprávny softvér alebo hardvér alebo neaktívny kód pripravenosti.		X	
4.14.4 Vysokonapäťové elektrické vedenie					
4.14.4.1 Vysokonapäťový káblový zväzok a konektor	Vizuálna kontrola, keď je vozidlo nad pracovnou jamou alebo na zdvíhaku, a to vrátane priestoru motora a batožinového priestoru (v uplatniteľných prípadoch)	a) Mierne opotrebované Veľmi opotrebované Riziko skratu.	X		X
		b) Neupevnené alebo nesprávne upevnené vedenie Uvoľnené upevnenia, dotyk s ostrými hranami, pravdepodobnosť rozpojenia spojov Pravdepodobnosť dotyku vedenia s horúcimi časťami, otáčavými časťami alebo zemou; rozpojené spoje.	X	X	X

		c) Bezprostredná hrozba vzniku požiaru, vznik iskier.			X
4.14.4.2 Uzemňovacie popruhy vrátane ich upevnenia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Mierne opotrebované Veľmi opotrebované.	X	X	
4.14.4.3 Spojitosť uzemnenia (X) ²	Meranie pomocou ohmmetra	Skúšku nie je možné vykonať Príliš vysoký odpor (viac ako 100 Ω/ohmov).	X	X	
4.14.4.4 Kryt prívodu nabíjania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Opotrebovaný Chýba.	X	X	
4.14.4.5 Prívod nabíjania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Opotrebovaný Stopy začiatku tavenia alebo elektrických oblúkov Cudzí materiál, modifikovaný alebo vlhkosť.	X	X X	
4.14.4.6 Nabíjací kábel (ak je k dispozícii)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Opotrebovaný.	X		
4.14.5. Vysokonapäťové elektrické a elektronické zariadenia (X) ²					
4.14.5.1. Vysokonapäťové elektrické a elektronické zariadenia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti pomocou elektronického rozhrania vozidla.	a) Mierne opotrebované Veľmi opotrebované.	X	X	
		b) Chybné upevnenie.		X	
		c) Netesnosť.		X	
4.14.5.2. Trakčný motor	Vizuálna kontrola Kontrola prevádzkovej pripravenosti systémov pomocou príslušného rozhrania (OBD alebo OBM) Meranie ekvipotenciálnej väzby, ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla	a) Tienenie je zdeformované, nie je na mieste alebo je poškodené či skorodované.		X	
		b) Chýbajúce alebo nečitateľné výstražné označenie.		X	
		c) Pripojenie káblového zväzku je uvoľnené alebo skorodované.		X	
		d) Poškodená alebo opotrebovaná elektrická izolácia pri kontakte pravdepodobne spôsobí poranenie.		X	X
		e) Pripravenosť trakčného motora na zvládnutie porúch.		X	
		f) Typovo schválený hardvér a softvér nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	

4.14.5.3. Elektronické meniče, motor a inverter	Vizuálna kontrola	a) Nie sú v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Nedostatočne zabezpečené.		X	
	Kontrola prevádzkovej pripravenosti systémov pomocou príslušného rozhrania (OBD alebo OBM)	c) Poškodené alebo skorodované komponenty Pravdepodobnosť zranenia alebo odpadnutia.	X		X
		d) Tienenie nie je na mieste alebo je poškodené.		X	
	Meranie ekvipotenciálnej väzby, ak to umožňujú technické charakteristiky vozidla	e) Poškodená alebo opotrebovaná elektrická izolácia.		X	
		f) Pripravenosť systémov meniča a invertora na zvládnutie porúch.		X	
		g) Nesprávna verzia typovo schváleného hardvéru a softvéru.		X	
4.14.6. Izolačný odpor (X) ²					
4.14.6.1. Izolačný odpor prívodu nabíjania vozidla a odpor ochranného uzemnenia	Načítať izolačný odpor pomocou elektronického rozhrania vozidla, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Izolačný odpor nie je v súlade s požiadavkami alebo prednastavenými hodnotami výrobcu vozidla.		X	
		b) Odpor ochranného uzemnenia nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
4.14.6.2. Izolačný odpor medzi vysokonapäťovým systémom a podvozkom	Vizuálna kontrola Načítať izolačný odpor pomocou elektronického rozhrania vozidla, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Systém monitorovania izolácie signalizuje poruchu.		X	
		b) Hodnota izolačného odporu nie je v súlade s požiadavkami ¹		X	
4.14.7. Systém na zabránenie rozbehnutiu					
4.14.7.1. Systém na zabránenie rozbehnutiu (ak sa vyžaduje)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je to možné. Kontrola funkčnosti overením, či sa vozidlo nemôže samo pohnúť, keď je pripojený nabíjací kábel a hmotnosť vodiča nepôsobí na sedadlo	Nesprávna činnosť ukazovateľa.	X		
4.15 Signál núdzového brzdzenia Opis: počas intenzívneho spomaľovania sa aktivujú výstražné svetlá a/alebo dodatočné svetelné plochy a/alebo vozidlá za vozidlom	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	

sú upozorňované blikajúcimi brzdovými svetlami, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 48 alebo EHK OSN č. 13.		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

“
”

xxiv) v tabuľke sa položka 5.1.3 nahrádza takto:

”

5.1.3. Ložiská kolesa (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii. Kolesom sa kýva alebo sa na každé koleso vyvíja sila v bočnom smere a sleduje sa rozsah pohybu kolesa smerom nahor vzhľadom na čap nápravy.	a) Nadmerná vôľa v ložisku kolesa. Narušená smerová stabilita; nebezpečenstvo zničenia.	X	X
		b) Ložisko kolesa príliš tesné, zadreté. Nebezpečenstvo prehriatia; nebezpečenstvo zničenia.	X	X
		c) Zvukové prejavy opotrebovania alebo poškodenia ložiska.	X	

“

xxiva) v tabuľke sa položka 5.2.3 nahrádza takto:

»

5.2.3. Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky buď otáčaním kolesa nad zemou, pričom vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku, alebo posúvaním vozidla dozadu a dopredu nad montážnou jamou.	a) Rozmer pneumatiky, nosnosť, schvaľovacia značka alebo rýchlostná kategória nie je v súlade s požiadavkami ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Nedostatočná nosnosť alebo index rýchlosti pri aktuálnom používaní, pneumatika sa dotýka iných pevných častí vozidla, čo narušuje bezpečnosť vedenia vozidla.		X	X
		b) Pneumatiky na rovnakej náprave alebo v zdvojenej montáži kolies majú rôzne rozmery.		X	
		c) Pneumatiky na rovnakej náprave majú rozdielnu konštrukciu (radiálna/diagonálna).		X	
		d) Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky. Kordové vlákno viditeľné alebo poškodené.		X	X
		e) Ukazovateľ opotrebovania dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným. Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	X
		f) Odieranie pneumatiky o iné komponenty (flexibilné zariadenia proti rozstrekovaniu). Odieranie pneumatiky o iné komponenty (bezpečné vedenie vozidla nie je narušené).	X		X
		g) Pneumatiky s prehĺbenými drážkami nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Ochranná kordová vrstva narušená.		X	X
		h) Pneumatika je zjavne podhustená.	X		

<p>5.2.3.1. Upozornenie na tlak v pneumatikách</p> <p>Opis: systém rozpoznáva stratu tlaku v pneumatikách prostredníctvom integrovaných snímačov a/alebo na základe nehodnoverných hodnôt rýchlosti otáčania kolies, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 141.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú fyzické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje,</p>	<p>a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Poškodený systém alebo komponenty.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Poškodené vedenie.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.</p>		<p>X</p>	
		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

“

xxivb) v tabuľke sa položky 5.3.2 a 5.3.2.1 nahrádzajú takto:

»

5.3.2 Tlmiče pruženia vrátane elektronického tlmenia (ak sú namontované)	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
Opis elektronického tlmenia: v závislosti od jazdnej situácie systém upravuje stupeň odskoku a kompresie tlmičov.		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nevhodná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		i) Nedostatočné pripevnenie tlmičov pruženia k podvozku alebo náprave Uvoľnený tlmič pruženia.	X	X	
5.3.2.1. Skúška účinnosti tlmenia (X) ²	Použite špeciálne zariadenie a porovnajte rozdiely na ľavej/pravej strane alebo na základe správania sa vozidla pri kmitaní alebo tlmení	a) Výrazné rozdiely medzi ľavou a pravou stranou.		X	
		b) Dané minimálne hodnoty nie sú dosiahnuté.		X	

“.

xxivc) v tabuľke sa položka 5.3.5 nahrádza takto:

”

5.3.5. Vzduchové zavesenie vrátane vyrovnávania výšky (ak je namontované)	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		i) Počítateľná netesnosť systému.		X	

“
,

xxivd) v tabuľke sa položka 6.1.3 nahrádza takto:

»					
6.1.3. Palivová nádrž a potrubie (vrátane palivovej nádrže a potrubia na vykurovanie a vodíkového zariadenia) Opis vodíkového zariadenia: vodík je uskladnený vo vozidle a používa sa na pohon vozidla buď spaľovaním v spaľovacom motore, alebo premenou v palivovom článku s prídavným elektromotorom.	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku, v prípade systémov LPG/CNG/LNG/H sa použije zariadenie na zistenie netesností, doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje.	a) Nedostatočne upevnená palivová nádrž alebo potrubie, čo spôsobuje osobitné riziko vzniku požiaru.			X
		b) Únik paliva alebo chýbajúci či nefunkčný uzáver plniaceho otvoru. Riziko požiaru; nadmerný únik nebezpečného materiálu.		X	X
		c) Predraté potrubie. Poškodené potrubie.	X	X	
		d) Uzatvárací palivový kohútik (ak sa požaduje) nepracuje správne.		X	
		e) Riziko požiaru v dôsledku: – úniku paliva, – zlej ochrany palivovej nádrže alebo výfukového systému, – stavu v priestore motora.			X
		f) LPG/CNG/LNG alebo vodíkový systém nie sú v súlade s požiadavkami; akákoľvek časť systému je chybná ¹ .			X
		g) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		h) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		i) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		j) Poškodené vedenie.		X	
					X
		k) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		l) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		m) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		n) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla	X	X	

		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
--	--	--	--	--	---

“,
”

xxive) do tabuľky sa vkladá táto položka 6.1.10:

”

6.1.10 Stabilizácia klzného spoja (ak je namontovaná) (X) ² Opis: kĺbový spoj je stabilizovaný tlmením v závislosti od rýchlosti vozidla, tlaku vo valcoch kĺbových tlmičov, riadenia a uhla kĺbového spojenia.	Vizualna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X		
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X

“,
”

xxivf) v tabuľke sa položka 7.1.3. nahrádza takto:

”

<p>7.1.3 Napínač bezpečnostného pásu a obmedzovač sily bezpečnostného pásu</p> <p>Opis: v prípade nehody sa bezpečnostný pás napne tak, aby sa cestujúci dostali do určenej polohy, a/alebo sa obmedzí sila bezpečnostného pásu prostredníctvom elektrickej regulácie, čím sa obmedzia sily pôsobiace na osoby, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 16 alebo predpisom EHK OSN č. 94.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Systém alebo akýkoľvek komponent chýba alebo nie je vhodný pre vozidlo.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.			X
g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov v relevantných prípadoch, alebo nehodovná činnosť.		X			
h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X				
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X			
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.			X		

“
,

xxv) v tabuľke sa položka 7.1.5 nahrádza takto:

”

7.1.5 Airbag Opis: v prípade nehody znižujú nafukovacie airbagy riziko zranenia svojím pohlcujúcim účinkom, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 12, predpisom EHK OSN č. 14 alebo predpisom EHK OSN č. 16.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Systém alebo komponenty (napríklad detekcia obsadenosti sedadiel) zjavne chýbajú		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X		X
		g) Systém alebo komponenty zjavne nefungujú (napríklad nie sú vhodné pre vozidlo).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X		X

“.

xxva) v tabuľke sa položky 7.1.4 a 7.1.6 vypúšťajú;

xxvi) v tabuľke sa položka 7.8 nahrádza takto:

”

7.8.	Rýchlomer	Vizuálna kontrola alebo kontrola činnosti počas cestnej kontroly alebo pomocou elektronického rozhrania vozidla, alebo akákoľvek kombinácia uvedených spôsobov.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
			Chýba (ak sa vyžaduje).		X	
			b) Narušená prevádzka.	X		
			Úplne nefunkčný.		X	
			c) Nedá sa dostatočne osvetliť.	X		
			Bez akéhokoľvek osvetlenia.		X	

“
,

xxvii) v tabuľke sa položka 7.9 nahrádza takto:

”

<p>7.9. Tachograf (ak je namontovaný/požadovaný)</p> <p>Opis: systém na zaznamenávanie času jazdy, prestávok, dób odpočinku, ako aj doby inej práce vykonávanej vodičom, napríklad v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014****.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad plomby, štítky) chýba alebo nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ (napríklad uplynutie platnosti štítku).		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty (napríklad nečitateľný štítok).		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť (napríklad neoprávnené zasahovanie alebo manipulácia, alebo veľkosť pneumatík nezlučiteľná s kalibračnými parametrami, alebo nesprávne nastavená rýchlosť, ak sa kontroluje).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X

“
;

xxviii) v tabuľke sa položka 7.10 nahrádza takto:

”

<p>7.10. Obmedzovač rýchlosti (ak je namontovaný/požadovaný) (+E)</p> <p>Opis: systém počas jazdy zabraňuje prekročeniu určenej maximálnej rýchlosti. Relevantné, ak je to povinné, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 89 a nariadením (EÚ) 2019/2144.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad plomby, štítky) chýba alebo nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ .		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť (napríklad neoprávnené zasahovanie alebo manipulácia, alebo veľkosť pneumatík nezlučiteľná s kalibračnými parametrami, alebo nesprávne nastavená rýchlosť, ak sa kontroluje).			X	
h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X		

“
,

xxviii) v tabuľke sa položka 7.11 nahrádza takto:

”

7.11. Odometer, ak je k dispozícii	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania (OBD alebo OBM). Ak z kontroly vyplynie, že sa s odometrom manipulovalo, kontrolný technik to uvedie v osvedčení o kontrole technického stavu ako oznámenie vlastníčkovi vozidla.	Zjavne nefunkčný.		X	
------------------------------------	--	-------------------	--	---	--

“,
”

xxix) v tabuľke sa položka 7.12 nahrádza takto:

”

7.12. Elektronické riadenie stability (ESC), ak je namontované/požadované (X) ¹ Opis: systém stabilizuje vozidlo alebo celú jazdnú súpravu v kritických, dynamických jazdných situáciách, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 140.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent (napríklad snímače rýchlosti na kolesách).		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty (napríklad snímače rýchlosti na kolesách).		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X

“
”

xxixa) do tabuľky sa vkladá táto položka 7.13:

”

7.13 eCall (ak je nainštalovaný, v súlade s právnymi predpismi EÚ o typovom schválení)	Metóda	Opis poruchy/chyby	Ľahká	Vážna	Nebezpečná
<p>Automatický systém eCall</p> <p>Opis: systém sa aktivuje automaticky pomocou palubných senzorov alebo manuálne, prenáša minimálny súbor dát (EN 15722) prostredníctvom mobilnej komunikačnej siete a vytvára zvukové spojenie na základe čísla (tiesňového volania) medzi cestujúcimi vo vozidle a strediskom tiesňového volania v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758** a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2017/79***.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p> <p>V prípade systémov eCall, ktoré využívajú staršie mobilné siete (2g/3g) a tieto siete už nie sú v prevádzke, čo spôsobuje, že systém eCall signalizuje poruchu, nepovažuje sa to za poruchu.</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie [svetelná kontrolka nesprávneho fungovania (MIL) systému eCall] signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť – audio komponenty (napríklad neúspešná skúška echa).		X	

		h) Iná porucha (napríklad porucha komunikačného zariadenia mobilnej siete, elektronickej riadiacej jednotky alebo signálu GPS) Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	X
--	--	---	---	---	---

“
”

xxxixb) do tabuľky sa vkladá táto položka 7.14:

7.14 – Konektor diagnostického spojenia vozidla (OBD port) (ak je namontovaný)	Metóda	Opis poruchy/chyby	Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.14.1 – Konektor diagnostického spojenia vozidla (OBD port)	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania.	a) Rozhranie nie je prístupné.		X	
		b) Zjavne nefunkčné.		X	
		c) Poškodený systém alebo komponent.		X	
		d) Chýba systém alebo komponent.		X	

“
”

xxx) v tabuľke sa položky 8.1 a 8.2 nahrádzajú takto:

8.1. Hluk

8.1.1. Systém obmedzovania hluku (+E)	Subjektívne vyhodnotenie (ak kontrolný technik usúdi, že úroveň hluku môže byť na hraničnej úrovni, môže sa pomocou merača hluku vykonať meranie hluku vydávaného stojacim vozidlom).	a) Hladina hluku prekračuje hodnoty uvedené v požiadavkách ¹ .		X	
		b) Akákoľvek časť systému na obmedzenie hluku je uvoľnená, poškodená, nesprávne upevnená, chýba alebo je zjavne pozmenená spôsobom, ktorý by mohol nepriaznivo ovplyvniť hladinu hluku. Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X
	Alternatívne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami.	c) Z merania diaľkovým snímaním vyplýva výrazný nesúlad s požiadavkami.		X	

8.2. Výfukové emisie

8.2.1. Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje (údaje načítané zo zariadenia OBD alebo OBM)	a) Zariadenie na reguláciu emisií namontované výrobcom chýba, je pozmenené alebo zjavne poškodené.		X	
		b) Netesnosti, ktoré by mohli mať vplyv na meranie emisií.		X	
		c) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia, výstražný ukazovateľ/kontrolka nefunguje.		X	
		d) Je aktivovaná kontrolka poruchy MIL, výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		e) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
		f) Upravená jednotka regulácie výfukových emisií ovplyvňuje bezpečnosť a/alebo životné prostredie.		X	
		g) Akákoľvek iná upravená relevantná jednotka regulácie emisií ovplyvňuje		X	

		bezpečnosť a/alebo životné prostredie.			
		h) Prítomnosť elektronických zariadení, ktoré nie sú povolené výrobcom vozidla ani schválené počas homologizácie a ktoré menia signály do motora alebo z motora alebo z jednotky (jednotiek) regulácie znečisťovania.		X	
		(i) V prípade, že sa používa čidlo, je nepostačujúce.		X	
		(j) Údaje načítané zo zariadenia OBD alebo OBM signalizujú závažnú nesprávnu činnosť.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.2 Meranie výfukových emisií – zážihové motory	<p>Skúšobné postupy:</p> <p>Pre vozidlá, ktoré mali pri typovom schválení stanovený limit počtu častíc; Euro VI, Euro 6c a novšie alebo pre M1 a N1 prihlásené do evidencie prvýkrát po 31. auguste 2019 a M2, M3, N2 a N3 prihlásené prvýkrát po 31. decembri 2013:</p> <p>Meranie počtu častíc podľa položky 8.2.2.1.</p> <p>Pre všetky vozidlá:</p> <p>Skúška plynných emisií podľa položky 8.2.2.2.</p> <p>Pre vozidlá určené v súlade s vykonávacími aktmi:</p> <p>Meranie NO_x podľa položky 8.2.2.3.</p>				
8.2.2.1 Meranie počtu častíc (E)	<p>Príprava vozidla:</p> <p>– [spresní sa v súlade s vykonávacími aktmi]</p> <p>Príprava meradla:</p> <p>– zariadenie na meranie počtu častíc je zapnuté aspoň počas času zahrievania uvedeného výrobcom,</p> <p>– samokontroly prístroja [určia sa v súlade s vykonávacími aktmi] monitorujú riadnu činnosť prístroja počas prevádzky a v prípade nesprávneho fungovania spustia výstražné upozornenie.</p>	Výsledok merania presahuje limitné hodnoty, ktoré sa stanovujú v súlade s vykonávacími aktmi.		X	

Pred každou skúškou sa overí dobrý stav systému na odber vzoriek, pričom sa skontroluje aj to, či nie je poškodená hadica a sonda na odber vzoriek.

Skúšobný postup:

– softvér počítadla častíc automaticky prevedie obsluhu prístroja skúšobným postupom,

– sonda sa vloží do výstupu výfukového systému do hĺbky minimálne 0,20 m. V odôvodnených výnimočných prípadoch, keď odber vzoriek pri tejto hĺbke nie je možný, sa sonda vloží minimálne do hĺbky 0,05 m. Odberová sonda sa nesmie dotýkať stien výfukovej trubice,

– ak má výfukový systém viac ako jeden výstup, skúška sa vykoná na všetkých z nich. V tomto prípade sa za koncentráciu počtu častíc vozidla považuje najvyššia koncentrácia počtu častíc nameraná v rôznych výstupných miestach výfukového systému,

– vozidlo je v prevádzke [ako sa uvádza vo vykonávacích aktoch]. Ak motor vozidla v podmienkach bez pohybu nie je zapnutý, osoba vykonávajúca skúšku deaktivuje systém štart-stop. V prípade hybridných a plug-in hybridných elektrických vozidiel sa vyžaduje, aby bol zapnutý spaľovací motor,

Po dokončení skúšobného postupu prístroj oznámi (a uloží) koncentráciu počtu častíc vozidla, ako aj správu „VYHOVUJE“ alebo „NEVYHOVUJE“:

– ak je výsledok skúšok na úrovni, ktorá je menšia ako limit alebo sa mu rovná, prístroj zobrazí správu „VYHOVUJE“,

– ak je výsledok skúšky väčší ako limit, prístroj zobrazí správu „NEVYHOVUJE“.

8.2.2.2. Plynné emisie (E)	<p>Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami¹.</p> <p>Meranie sa neuplatňuje v prípade dvojtaktných motorov. Alternatívne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami.</p>	<p>a) Buď plynné emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,</p> <p>b) alebo, ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:</p> <p>i) v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené pokročilým systémom regulácie emisií,</p> <p>— 4,5 % alebo</p> <p>— 3,5 %</p> <p>podľa dátumu prvého prihlásenia do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách¹.</p> <p>ii) v prípade vozidiel, ktoré sú riadené pokročilým systémom regulácie emisií:</p> <p>— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 %</p> <p>— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % alebo</p> <p>— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % (⁷)</p> <p>— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 % alebo</p> <p>— pri voľnobežných otáčkach motora: 0,2 % (⁸)</p> <p>— pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,1 %</p> <p>podľa dátumu prvého prihlásenia do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách¹.</p> <p>c) Koeficient lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$ alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu.</p>		X	
				X	
				X	

8.2.2.3. Meranie NO _x (E)	<p>Príprava vozidla, príprava meracieho prístroja, kontrola systému odberu vzoriek a skúšobný postup sa bližšie určia prostredníctvom vykonávacieho aktu, v ktorom sa zohľadní skúšobné prostredie zážihových motorov a existujúce metódy merania plynných emisií.</p> <p>Prípadne sa vykonáva meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami v súlade s položkou 8.2.2 tejto tabuľky alebo s položkou 8.2.2 v bode 3 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ.</p>	(a) Výsledok merania presahuje limit, ktorý sa stanoví v súlade s vykonávacími aktmi.		X	
		(b) Údaje načítané zo zariadenia OBD alebo OBM signalizujú závažnú nesprávnu činnosť.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.3 Meranie výfukových emisií – vznetové motory	<p>Skúšobné postupy:</p> <p>Pre vozidlá emisných tried Euro 5b a Euro VI a novšie alebo pre M1 a N1 prihlásené do evidencie prvýkrát po 31. decembri 2012 a M2, M3, N2 a N3 prihlásené prvýkrát po 31. decembri 2013:</p> <p>Meranie počtu častíc v súlade s položkou 8.2.3.1</p> <p>Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5a a Euro V:</p> <p>Meranie opacity v súlade s položkou 8.2.3.2.</p> <p>V prípade vozidiel vybavených filtermi častíc alebo vozidiel M1 prvýkrát prihlásených do evidencie po 2. júli 2007 a N1 prvýkrát prihlásených po 31. auguste 2010 a M2, M3, N2 a N3 prvýkrát prihlásených po 1. januári 2014 môžu členské štáty namiesto merania opacity uplatňovať meranie počtu častíc v súlade s položkou 8.2.3.1.</p> <p>Pre vozidlá emisných tried Euro 6d-TEMP a Euro VI a novšie alebo pre M1 a N1 prihlásené do evidencie prvýkrát po 31. auguste 2019 a M2, M3, N2 a N3 prihlásené prvýkrát po 1. januári 2014:</p> <p>Meranie NO_x podľa položky 8.2.3.3.</p>				
8.2.3.1 Meranie počtu častíc (E)	<p>Príprava vozidla:</p> <p>Motor vozidla by na začiatku skúšky mal byť:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zahriaty, t. j. teplota chladiacej kvapaliny motora by mala byť vyššia ako 60 °C, najlepšie však vyššia ako 70 °C – kondicionovaný prevádzkou počas určitého času pri nízkych voľnobežných otáčkach a/alebo vykonávaním statických zrýchlení do maximálne 2 000 otáčok motora za minútu alebo jazdou. Odporúčaný celkový čas kondicionovania je aspoň 300 sekúnd. <p>Počas skúšky vozidlo nesmie vykonávať aktívnu</p>	<p>Výsledok merania prekračuje 250 000 (1/cm³)</p> <p>V prípade vozidiel do emisnej triedy Euro 5a a Euro V vybavených filtermi častíc môžu členské štáty uplatňovať limit do 1 000 000 (1/cm³)</p>		X	

regeneráciu filtra tuhých častíc.

Je možná zrýchlená skúška pri teplote chladiacej kvapaliny nižšej ako 60 °C. Ak však vozidlo v skúške nevyhovie, skúška sa zopakuje a vozidlo by malo splniť požiadavky stanovené pre teplotu chladiacej kvapaliny motora a kondicionovanie.

Príprava meradla [ako sa uvádza oddieloch 3, 4 a 5 odporúčania Komisie (EÚ) 2023/688 prijatého 20. marca 2023]:

– prístroj je zapnutý aspoň počas času zahrievania uvedeného výrobcom,

– samokontroly prístroja vymedzené v oddiele 5 odporúčania Komisie (EÚ) 2023/688 prijatého 20. marca 2023 monitorujú riadnu činnosť prístroja počas prevádzky a v prípade nesprávneho fungovania spustia výstražné upozornenie alebo hlásenie.

Pred každou skúškou sa overí dobrý stav systému na odber vzoriek, pričom sa skontroluje aj to, či nie je poškodená hadica a sonda na odber vzoriek.

Skúšobný postup:

– softvér počítadla častíc automaticky prevedie obsluhu prístroja skúšobným postupom,

– sonda sa vloží do výstupu výfukového systému do hĺbky minimálne 0,20 m. V odôvodnených výnimočných prípadoch, keď odber vzoriek pri tejto hĺbke nie je možný, sa sonda vloží minimálne do hĺbky 0,05 m. Odberová sonda sa nesmie dotýkať stien výfukovej trubice,

– ak má výfukový systém viac ako jeden výstup, skúška sa vykoná na všetkých z nich. V tomto prípade sa za koncentráciu počtu častíc vozidla považuje najvyššia koncentrácia počtu častíc nameraná v rôznych výstupných miestach výfukového systému,

– vozidlo beží na nízkych voľnobežných otáčkach. Ak motor vozidla v podmienkach bez pohybu nie je zapnutý, osoba vykonávajúca skúšku deaktivuje systém štart-stop. V prípade hybridných a plug-in hybridných elektrických vozidiel sa vyžaduje, aby bol zapnutý spaľovací motor,

– po vložení sondy do výfukovej trubice sa vykonávajú tieto kroky:

	<p>3. čas stabilizácie v trvaní aspoň 15 sekúnd, pričom motor beží na voľnobežných otáčkach. Pred časom stabilizácie sa prípadne môžu vykonať dve až tri zrýchlenia až do najviac 2 000 otáčok motora za minútu;</p> <p>4. Po uplynutí času stabilizácie sa zmerajú koncentrácie počtu častíc v emisiách. Trvanie skúšky je minimálne 15 sekúnd (celkové trvanie merania). Výsledkom skúšky je priemerná koncentrácia počtu častíc počas merania. Ak je nameraná koncentrácia počtu častíc viac ako dvojnásobkom limitu, meranie možno ihneď zastaviť pred uplynutím 15 sekúnd a výsledok skúšky sa zaznamená. Výsledok skúšky sa oznámi.</p> <p>Po dokončení skúšobného postupu prístroj oznámi (a uloží) priemernú koncentráciu počtu častíc vozidla, ako aj správu „VYHOVUJE“ alebo „NEVYHOVUJE“:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ak je výsledok skúšok na úrovni, ktorá je menšia ako limit alebo sa mu rovná, prístroj zobrazí správu „VYHOVUJE“; – ak je výsledok skúšky väčší ako limit, prístroj zobrazí správu „NEVYHOVUJE“. 				
<p>8.2.3.2. Opacita (dymivosť)</p> <p>Vozidlá prihlásené do evidencie alebo uvedené do prevádzky pred</p> <p>1. januárom 1980 sú oslobodené od tejto požiadavky.</p>	<p>Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a so stlačenou spojkou alebo, ak je to určené v súlade s nariadeniami o typovom schválení, odčítaním z OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu alebo inými požiadavkami.</p> <p>Predbežná príprava vozidla:</p> <p>1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.</p>	<p>a) V prípade vozidiel prvýkrát prihlásených do evidencie alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹:</p> <p>opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla.</p>		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	<p>2. Požiadavky na predbežnú prípravu:</p> <p>i) Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota bloku motora meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí byť aspoň ekvivalentná. Ak sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora.</p> <p>ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie alebo ekvivalentnou metódou.</p>	<p>b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky¹ neumožňujú použitie referenčných hodnôt</p> <p>— v prípade motorov s prirodzeným nasávaním: 2,5 m⁻¹,</p> <p>— v prípade motorov preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m⁻¹ alebo</p> <p>— v prípade vozidiel označených v požiadavkách¹ alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ (9)</p> <p>alebo 0,7 m⁻¹ (8).</p>			
	<p>Skúšobný postup:</p> <p>Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri naftových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akceleračného pedála.</p> <p>Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť na doraz, ale nie násilne, tak, aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla.</p>				

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	<p>Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo tak, že sa nechá uplynúť dostatočný čas medzi počiatočným stlačením akceleračného pedálu a jeho uvoľnením, čo by malo v prípade vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ predstavovať minimálne dve sekundy.</p> <p>Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia limitnú hodnotu. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.</p> <p>V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli limitné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu môžu členské štáty medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako limity po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.</p> <p>Prípadne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami v súlade s položkou 8.2.3 tejto tabuľky alebo s položkou 8.2.3 v bode 3 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ.</p>				

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.3.3. Meranie NO _x (E)	<p>Príprava vozidla:</p> <p>V prípade podmienok pod –10 °C: Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p> <p>Ak je vonkajšia teplota –10 °C alebo vyššia:</p> <p>Pred skúškou sa systém dodatočnej úpravy výfukových plynov vozidla zahreje na podmienky, ktoré umožňujú účinné znižovanie emisií NO_x systémom na znižovanie emisií NO_x vozidla. Ak je to možné, pripravenosť vozidla na skúšanie sa zisťuje kontrolou svetelnej kontrolky na prístrojovej doske alebo prostredníctvom rozhrania vozidla (údaje odčítané zo zariadenia OBD alebo OBM).</p> <p>Počas skúšky vozidlo nesmie vykonávať aktívnu regeneráciu filtra tuhých častíc.</p> <p>Príprava meradla:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zariadenie na meranie emisií NO_x je zapnuté aspoň počas času zahrievania uvedeného výrobcom, – samokontroly prístroja, ktoré sa určia v súlade s vykonávacími aktmi, monitorujú riadnu činnosť prístroja 	<p>Výsledok merania prekračuje 40 ppm alebo elektronické rozhranie označuje poruchu.</p>		X	

	<p>počas prevádzky a v prípade nesprávneho fungovania spustia výstražné upozornenie alebo hlásenie.</p> <p>Pred každou skúškou sa overí dobrý stav systému na odber vzoriek, pričom sa skontroluje aj to, či nie je poškodená hadica a sonda na odber vzoriek.</p> <p>Skúšobný postup:</p> <ul style="list-style-type: none"> – softvér analyzátora NO_x automaticky prevedie obsluhu prístroja skúšobným postupom, – sonda sa vloží do výstupu výfukového systému do hĺbky minimálne 0,20 m. V odôvodnených výnimočných prípadoch, keď odber vzoriek pri tejto hĺbke nie je možný, sa sonda vloží minimálne do hĺbky 0,05 m. Odberová sonda sa nesmie dotýkať stien výfukovej trubice, – ak má výfukový systém viac ako jeden výstup, skúška sa vykoná na všetkých z nich. V tomto prípade sa za koncentráciu NO_x vozidla považuje najvyššia koncentrácia NO_x nameraná v rôznych výstupných miestach výfukového systému, – vozidlo beží na nízkych voľnobežných otáčkach, – po vložení sondy do výfukovej trubice sa vykonajú tieto kroky: <p>čas stabilizácie v trvaní aspoň 15 sekúnd, pričom motor beží na voľnobežných otáčkach.</p> <p>Po uplynutí času stabilizácie sa zmerajú koncentrácie NO_x v emisiách. Trvanie skúšky je minimálne 15 sekúnd (celkové trvanie merania). Výsledkom skúšky je priemerná koncentrácia NO_x počas merania.</p> <p>Po dokončení skúšobného postupu prístroj oznámi (a uloží) priemernú koncentráciu NO_x vozidla, ako aj správu „VYHOVUJE“ alebo „NEVYHOVUJE“:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ak je výsledok skúšok na úrovni, ktorá je menšia ako limit alebo sa mu rovná, prístroj zobrazí správu 				
--	---	--	--	--	--

	<p>„VYHOVUJE“,</p> <p>– ak je výsledok skúšky väčší ako limit, prístroj zobrazí správu „NEVYHOVUJE“.</p> <p>Prípadne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami v súlade s položkou 8.2.3 tejto tabuľky alebo s položkou 8.2.3 v bode 3 prílohy I k smernici 2014/45/EÚ.</p>				
--	---	--	--	--	--

xxxi) v tabuľke sa položka 8.4.1 nahrádza takto:

8.4.1. Úniky kvapalín	Vizuálna kontrola	Akýkoľvek nadmerný únik kvapalín, okrem vody, s pravdepodobnosťou spôsobiť škody na životnom prostredí alebo predstavujúci bezpečnostné riziko pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Neustále vytváranie kvapiek, ktoré predstavuje veľmi vážne riziko.		X	X
-----------------------	-------------------	---	--	---	---

xxxia) v tabuľke sa položka 9.11.1 nahrádza takto:

”

9.11.1. Dvere, rampy, zdvíhacie plošiny a systém na zníženie úrovne podlahy, ak sú namontované v súlade s predpisom EHK OSN č. 107	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X		X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov v relevantných prípadoch, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X		X
		i) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	

“

xxxib) v tabuľke sa dopĺňa táto položka 9.13:

”

9.13. Poplachový a protipožiarny systém	Metóda	Opis poruchy/chyby	Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.13.1. Poplachový systém (ak je nainštalovaný, v súlade s právnymi predpismi EÚ o typovom schválení)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti (vo vhodnom prípade) a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Vôbec nefunguje, nefunguje správne.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania.		X	
		c) Chýba		X	
		d) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
9.13.2. Protipožiarny systém (ak je nainštalovaný, v súlade s právnymi predpismi EÚ o typovom schválení)	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Chýba, aktivovaný.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		d) Nádoba na detekčnú látku, nádoba na hnací plyn, nádoba na hasiacu látku bez tlaku, prázdna.		X	
		e) Uplynula lehota na kontrolu a výmenu nádoby.		X	

“;

xxxii) v tabuľke sa dopĺňa táto položka 10:

”

10. ADAS A INÉ SYSTÉMY SÚVISIACE S BEZPEČNOSŤOU						
<p>10.1 Systém inteligentného prispôsobenia rýchlostí (ak sa vyžaduje v typovom schválení alebo je namontovaný)</p> <p>Opis systému inteligentného prispôsobenia rýchlostí: systém, ktorý pomáha vodičovi udržiavať rýchlosť zodpovedajúcu podmienkam na ceste tým, že mu poskytuje špecializovanú a primeranú spätnú väzbu, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2021/1958*****.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty alebo zjavne nesprávne nastavené snímače.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.			X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X	X
<p>10.2 Aktívna opierka hlavy (ak je namontovaná) (X)²</p> <p>Opis: systém znižuje nebezpečenstvo poranenia krčnej chrbtice v prípade nárazu zozadu tým, že mení polohu opierky hlavy smerom k hlave.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov v relevantných prípadoch, alebo nehodnoverná činnosť		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	X
10.3 Aktívna kapota (ak je namontovaná) (X) ² Opis: systém automatickým zdvihnutím kapoty zabezpečuje väčšiu deformačnú zónu v prípade nehody s účasťou chodca.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov (napríklad z dôvodu zastaranosti) v relevantných prípadoch, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

<p>10.4. Funkcia automatického pridržiavania (hold) (ak je systém namontovaný) (X)²</p> <p>Opis: systém nezávisle pridržiava vozidlo po zastavení pomocou prevádzkovej a/alebo parkovacej brzdy a automaticky ich uvoľňuje pri rozjazde.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
<p>10.5 Systém automatického núdzového brzdzenia (ak sa vyžaduje v typovom schválení alebo je namontovaný)</p> <p>Opis: systém začne samostatne brzdiť, aby zabránil kolízii s prekážkou alebo iným účastníkom cestnej premávky, alebo aby</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty alebo zjavne nesprávne nastavené snímače.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	

zmiernil následky nárazu, ktorému nemožno zabrániť.		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť (napríklad zvukové prvky).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.6. Systémy asistovaného riadenia (ak sú namontované) Asistované riadenie Opis: v závislosti od jazdnej situácie sa automaticky mení uhol riadenia bez zásahu vodiča. Relevantné, ak k zásahu do riadenia dochádza pri rýchlosti vyššej ako 15 km/h, napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 79. Podpora pri zmene jazdného pruhu Opis: pri zmene jazdného pruhu systém upozorní vodiča na vozidlá vo vedľajšom jazdnom pruhu a nasmeruje vozidlo späť. Podpora pri udržiavaní vozidla	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť (napríklad zvukové prvky).		X	

<p>v jazdnom pruhu Opis: systém upozorní vodiča, keď vozidlo neúmyselne opustí svoj jazdný pruh, a nasmeruje vozidlo späť, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2021/646*.</p> <p>Automatizovaný systém udržiavania v jazdnom pruhu (ALKS) Opis: systém, ktorý aktivuje vodiča a ktorý udržiava vozidlo v jazdnom pruhu tým, že dlhší čas riadi bočný a pozdĺžny pohyb vozidla bez potreby ďalšieho zásahu vodiča (napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 157).</p>		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
<p>10.7 Predkolízny bezpečnostný systém (ak je namontovaný) (X)²</p> <p>Opis: v kritickej jazdnej situácii sa vozidlo pripraví na nehodu tak, aby sa znížilo riziko zranenia cestujúcich a/alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p> <p>b) Poškodený systém alebo komponenty.</p> <p>c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p> <p>d) Poškodené vedenie.</p> <p>e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p> <p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p> <p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť (napríklad elektricky ovládané okná).</p>	X	X	X

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
10.8 Ochrana pri prevrátení (aktívna) (ak je namontovaná) (X) ² Opis: v prípade hroziaceho prevrátenia sa oporné prvky predĺžia, aby sa zabezpečil priestor na prežitie, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 21.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		X	
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.				X
g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.			X			
h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku		X				
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla			X			
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.				X		
10.9 Pomôcka pri rozjazde (ak je namontovaná) (X) ² Opis: pomoc pri rozjazde, napríklad zdvihnutím zdvíhateľnej nápravy alebo krátkodobým príbrzdením, alebo automatickým uvoľnením parkovacej brzdy.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť.		X	
		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
10.10 Deaktivácia uzáveru diferenciálu (ak je namontovaný) (X) ²	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodovná činnosť		X	
		Narušené riadenie.			X
Opis: keď je tento systém aktivovaný, uzávery diferenciálu sa odpoja v závislosti od parametrov (napríklad preklzu kolies, uhla riadenia, rýchlosti).					

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X	X	
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla			X
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			
10.11 Brzda s riadiacim účinkom (ak je namontovaná) (X) ² Opis: počas prejazdu zákrutou sa na jedno alebo viacero kolies pôsobí dávkovanou brzdnou silou.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X	X	
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla			X
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			
10.12 Aktívna stabilizácia náklonu (ak je namontovaná) (X) ² Opis: prostredníctvom príslušných aktuátorov systém vytvára pohyb	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť		X	
		Narušené riadenie.			X
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X	
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X
10.12 Aktívna stabilizácia náklonu (ak je namontovaná) (X) ² Opis: prostredníctvom príslušných aktuátorov systém vytvára pohyb	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	

zodpovedajúci náklonu, ktorý pôsobí proti náklonu karosérie vozidla v závislosti od aktuálnej jazdnej situácie.		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
10.13 Akustické upozornenie na vozidlo (ak sa vyžaduje v typovom schválení alebo je namontované) Opis: pri nízkej rýchlosti systém generuje vonkajší špecifický zvuk na účely varovania, napríklad chodcov.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
10.14 Asistenčný systém pri odbočovaní (detekčný systém mŕtveho uhla) (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém na informovanie vodiča o možnej zrážke s účastníkom cestnej premávky (napríklad s cyklistom) na strane spolujazdca (napríklad v súlade s predpisom EHK OSN č. 151).	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		X	
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.				X
g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.			X			
h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku		X				
Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla			X			
Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.				X		
10.15 Detekcia spätného chodu (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém, ktorý vodiča informuje o tom, že sa za vozidlom nachádzajú ľudia a predmety, s primárnym cieľom zabrániť zrážkam pri cúvaní, napríklad	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

<p>v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 158.</p>		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>10.16 Systém varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti (ak sa vyžaduje v typovom schválení)</p> <p>Opis: systém, ktorý hodnotí ostražitosť vodiča prostredníctvom analýzy systémov vozidla a v prípade potreby vodiča upozorní, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2021/1341*****.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p>		<p>X</p>	
		<p>b) Poškodený systém alebo komponenty.</p>		<p>X</p>	
		<p>c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p>		<p>X</p>	
		<p>d) Poškodené vedenie.</p>		<p>X</p>	
		<p>e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p>		<p>X</p>	
		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
		<p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.</p>		<p>X</p>	

		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
10.17 Pokročilý systém varovania vodiča pred rozptýlením (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém, ktorý pomáha vodičovi zachovávať pozornosť v dopravnej situácii a ktorý upozorňuje vodiča v prípade jeho rozptýlenia, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2023/2590*****.	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X		X	
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.				X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X		
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku	X			
		Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla		X		
		Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.			X	
10.18 Zariadenie na záznam údajov o udalostiach (ak sa vyžaduje v typovom schválení) Opis: systém, ktorého jediným účelom je zaznamenávanie a uchovávanie kritických parametrov a informácií súvisiacich	Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X		
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X		
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X		
		d) Poškodené vedenie.		X		
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X		

<p>so zrážkou, a to krátko pred zrážkou, počas nej a ihneď po nej, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144, delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2022/545***** a predpisom EHK OSN č. 160.</p>		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku.</p>	X		
<p>10.19 Systém automatizovanej jazdy (ak je namontovaný) (X)²</p> <p>Opis: systémy, ktoré sú schopné trvalo vykonávať celú úlohu dynamického riadenia plne automatizovaného vozidla, napríklad v súlade s nariadením (EÚ) 2019/2144 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2022/1426*****.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnovorná činnosť (napríklad neprístupnosť údajov).</p>		X	
		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku.</p>	X		
		<p>a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p>		X	
		<p>b) Poškodený systém alebo komponenty.</p>		X	
		<p>c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p>		X	
		<p>d) Poškodené vedenie.</p>		X	
		<p>e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p>		X	
		<p>f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
		<p>g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnovorná činnosť (napríklad HMI).</p>		X	
		<p>h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku</p> <p>Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla</p> <p>Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.</p>	X	X	X
<p>10.20 Systémy monitorovania dostupnosti vodiča (automatizovaná jazda) (ak sú namontované) (X)²</p> <p>Opis: systém, ktorý vyhodnocuje, či je vodič v prípade potreby schopný prevziať funkciu riadenia samoriadiaceho vozidla v určitých situáciách, napríklad v súlade</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	<p>a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.</p>		X	
		<p>b) Poškodený systém alebo komponenty.</p>		X	
		<p>c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.</p>		X	
		<p>d) Poškodené vedenie.</p>		X	
		<p>e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.</p>		X	

s nariadením (EÚ) 2019/2144 a predpisom EHK OSN č. 157.		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť (napríklad HMI).		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X	X	X

<p>10.21 Adaptívny systém udržiavania rýchlosti jazdy (ak je namontovaný) (X)² Opis adaptívneho systému udržiavania rýchlosti jazdy: systém udržiava rýchlosť vozidla v závislosti od uprednostňovanej rýchlosti a vzdialenosti od vozidla pred ním.</p>	<p>Vizuálna kontrola doplnená použitím elektronického rozhrania, pokiaľ to umožňujú technické charakteristiky vozidla a sú k dispozícii potrebné údaje</p>	a) Chýba systém alebo akýkoľvek komponent.		X	
		b) Poškodený systém alebo komponenty.		X	
		c) Nesprávna verzia alebo integrita softvéru.		X	
		d) Poškodené vedenie.		X	
		e) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X
		g) Nefunkčnosť systému alebo komponentov, alebo nehodnoverná činnosť.		X	
		h) Iná porucha Nemá vplyv na bezpečnú prevádzku Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	X		X

“

* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/646 z 19. apríla 2021, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 vzhľadom na jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie motorových vozidiel so zreteľom na ich systémy núdzového udržiavania vozidla v jazdnom pruhu (ELKS) (Ú. v. EÚ L 133, 20.4.2021, s. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/646/oj).

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758 z 29. apríla 2015 o požiadavkách typového schválenia pri zavádzaní palubného systému eCall využívajúceho službu tiesňovej linky 112 a o zmene smernice 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

*** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/79 z 12. septembra 2016, ktorým sa stanovujú podrobné technické požiadavky a skúšobné postupy pre typové schválenie ES motorových vozidiel, pokiaľ ide o ich palubné systémy eCall využívajúce tiesňovú linku 112, a samostatných technických jednotiek a komponentov palubného systému eCall využívajúceho tiesňovú linku 112, a ktorým sa dopĺňa a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/758, pokiaľ ide o výnimky a uplatniteľné normy (Ú. v. EÚ L 12, 17.1.2017, s. 44 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

**** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1958 z 23. júna 2021, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy inteligentného prispôsobenia rýchlosti a na typové schvaľovanie týchto systémov ako samostatných technických jednotiek a ktorým sa mení príloha II k uvedenému nariadeniu (Ú. v. EÚ L 409, 17.11.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1958/oj).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1341 z 23. apríla 2021, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na systémy varovania vodiča pred ospalosťou a stratou pozornosti a ktorým sa mení príloha II k uvedenému nariadeniu (Ú. v. EÚ L 292, 16.8.2021, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1341/oj).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2590 z 13. júla 2023, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie niektorých motorových vozidiel vzhľadom na pokročilé systémy varovania vodiča pred rozptýlením a ktorým sa uvedené nariadenie mení (Ú. v. EÚ L, 2023/2590, 22.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2590/oj).

***** Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/545 z 26. januára 2022, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa osobitných skúšobných postupov a technických požiadaviek na typové schvaľovanie motorových vozidiel vzhľadom na ich zariadenie na záznam údajov o udalostiach a na typové schvaľovanie týchto systémov ako samostatných technických jednotiek a ktorým sa mení príloha II k uvedenému nariadeniu (Ú. v. EÚ L 107, 6.4.2022, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

***** Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1426 z 5. augusta 2022, ktorým sa stanovujú pravidlá uplatňovania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144, pokiaľ ide o jednotné postupy a technické špecifikácie pre typové schvaľovanie automatizovaného systému riadenia (ADS) plne automatizovaných vozidiel (Ú. v. EÚ L 221, 26.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj).

5. Príloha III sa mení takto:

Prvá veta v kapitole II oddiele 3 sa nahrádza takto:

„V tabuľke 1 sa stanovujú pravidlá, ktoré sa uplatňujú pri kontrole upevnenia nákladu na určenie prijateľnosti stavu prepravy.“

6. Príloha IV sa mení takto:

a) Na prednej strane formulára sa bod 6 nahrádza takto:

„6. Kategória vozidla^(a)

- a) N1 (do 3,5 t)
- b) N2 (3,5 t až 12 t)
- c) N3 (nad 12 t)
- d) O3 (3,5 t až 10 t)
- e) O4 (nad 10 t)
- f) M2 [viac ako 9 sedadiel(b), do 5 t]
- g) M3 [viac ako 9 sedadiel(b), nad 5 t]
- h) T1b
- i) T2b
- j) T3b
- k) T4.1b

l) T4.2b □

- m) T4.3b □
- n) Iná kategória vozidiel:
(uved'te).“;
- b) bod 10 sa mení takto:
 - i) bod 10 sa nahrádza takto:
„10. ADAS a iné systémy súvisiace s bezpečnosťou^{(f)“};
 - ii) dopĺňa sa tento bod 11:
11. Upevnenie nákladu^{(f)“};
- c) Zadná strana formulára sa mení takto:
 - i) vkladá sa táto položka 4.14:
 - „4.14 Vysokonapäťové systémy
 - 4.14.1 Elektrická bezpečnosť
 - 4.14.2 Kryt trakčnej batérie
 - 4.14.3 Trakčná batéria
 - 4.14.4 Vysokonapäťové elektrické vedenie

4.14.5 Vysokonapäťové elektrické a elektronické zariadenia

4.14.6 Izolačný odpor

4.14.7 Systém na zabránenie rozbehnutiu“;

ii) položky 8.2.1 až 8.2.2.2 sa nahrádzajú takto:

„8.2.1. Zariadenie na reguláciu výfukových emisií

8.2.2 Meranie výfukových emisií – zážihové motory

8.2.2.1 Meranie počtu častíc

8.2.2.2 Plynné emisie

8.2.2.3 Meranie NO_x

8.2.3 Meranie výfukových emisií – vznetové motory

8.2.3.1 Meranie počtu častíc

8.2.3.2 Opacita

8.2.3.3 Meranie NO_x“;

iii) dopĺňa sa táto položka 10:

„10. ADAS a iné systémy súvisiace s bezpečnosťou v súlade s prílohou II k smernici 2014/47/EÚ“.

7. Príloha V sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA V

ŠTANDARDNÝ FORMULÁR HLÁSENIA KOMISII

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

Každý členský štát vypracuje obe tieto tabuľky:

- a) jednu súhrnnú tabuľku za rok;
- b) za každý štát evidencie podrobnejšie skontrolovaných vozidiel samostatnú tabuľku s údajmi o skontrolovaných a zistených chybách v každej kategórii vozidiel.

Súhrnná tabuľka
všetkých (počiatočných a podrobnejších) kontrol

Nahlasujúci členský štát:

Sledované obdobie

rok [X]

Krajina evidencie	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b		Ostatné kategórie (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrol ovaných vozidiel (1)	Počet nevyhov ujúcich vozidiel (2)	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel
Belgicko																				
Bulharsko																				
Česká republika																				
Dánsko																				
Nemecko																				
Estónsko																				
Írsko																				
Grécko																				
Španielsko																				
Francúzsko																				
Chorvátsko																				
Taliansko																				
Cyprus																				
Lotyšsko																				
Litva																				

Krajina evidencie	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b		Ostatné kategórie (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel
Luxembursko																				
Maďarsko																				
Malta																				
Holandsko																				
Rakúsko																				
Poľsko																				
Portugalsko																				
Rumunsko																				
Slovinsko																				
Slovensko																				
Fínsko																				
Švédsko																				
Albánsko																				
Andorra																				
Arménsko																				
Azerbajdžan																				

Krajina evidencie	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b		Ostatné kategórie (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel
Bielorusko																				
Bosna a Hercegovina																				
Gruzínsko																				
Kazachstan																				
Lichtenštajnsko																				
Monako																				
Čierna Hora																				
Severné Macedónsko																				
Nórsko																				
Moldavská republika																				
Ruská federácia																				
San Maríno																				
Srbsko																				
Švajčiarsko																				
Tadžikistan																				
Turecko																				
Turkménsko																				

Krajina evidencie	N ₁		N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b a T4.3b		Ostatné kategórie (nepovinné)		Spolu		
	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	
Ukrajina																					
Spojené kráľovstvo																					
Uzbekistan																					
Iné tretie krajiny (uved'te)																					

(1) Celkový počet skontrolovaných vozidiel (pri počiatočných a podrobnejších kontrolách) vrátane vozidiel bez chýb, ako aj vozidiel s ľahkými, vážnymi alebo nebezpečnými chybami.

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

Výsledky podrobnejšej kontroly

Nahlasujúci členský štát:

Názov nahlasujúceho členského štátu

Štát evidencie:

OBDOBIE:

rok [X]

Názov štátu prihlásenia vozidla do evidencie

Kategória 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		Ostatné kategórie (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrol ovaných vozidiel (1)	Počet nevyhov ujúcich vozidiel (2)	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel	Počet skontrol ovaných vozidiel	Počet nevyhov ujúcich vozidiel

Podrobné údaje o chybe

	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav	Skontrolo vané	Nevyho vujúci stav
0. Identifikácia																				
1. Brzdové zariadenia																				
2. Riadenie																				
3. Výhľad																				
4. Osvetľovacie zariadenie a elektrický systém																				
5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie náprav																				
6. Podvozok a jeho príslušenstvo																				

Kategória 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		Ostatné kategórie (nepovinné)		Spolu	
	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel	Počet skontrolovaných vozidiel	Počet nevyhovujúcich vozidiel
	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav	Skontrolované	Nevyhovujúci stav
7. Ostatné vybavenie vrátane tachografu a zariadení na obmedzenie rýchlosti																				
8. Zaťaženie životného prostredia vrátane emisií a úniku paliva a/alebo oleja																				
9. Doplnujúce kontroly pri vozidlách kategórie M ₂ /M ₃																				
10. Elektronické bezpečnostné systémy																				
11. Upevnenie nákladu																				
Celkový počet chýb																				

(1) Celkový počet skontrolovaných vozidiel (pri počiatočných a podrobnejších kontrolách) vrátane vozidiel bez chýb, ako aj vozidiel s ľahkými, vážnymi alebo nebezpečnými chybami.

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