

211

VYHLÁŠKA

ze dne 20. září 2018

o technických prohlídkách vozidel

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 91 odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 297/2009 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 260/2014 Sb., zákona č. 63/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb. a zákona č. 193/2018 Sb., (dále jen „zákon“) k provedení § 48 odst. 7, § 48a odst. 4, § 53 odst. 2, § 54 odst. 4 a 12, § 57 odst. 5, § 58 odst. 3, § 59b odst. 8, § 60 odst. 5, § 62 odst. 3, § 63 odst. 5 a § 79 odst. 8 zákona:

ČÁST PRVNÍ**ÚVODNÍ USTANOVENÍ****§ 1****Předmět úpravy**

Tato vyhláška zpracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾ a upravuje

- a) rozsah a způsob provádění technických prohlídek, identifikační údaje vozidla, kontrolní úkony, technické podmínky pro hodnocení výsledku technické prohlídky, způsob hodnocení výsledku technické prohlídky a způsob vyznačování provedení technických prohlídek,
- b) rozsah údajů nezbytných pro provádění technické prohlídky a způsob a formu jejich předávání od výrobce Ministerstvu dopravy,
- c) formu, obsah a způsob předávání údajů správci informačního systému technických prohlídek,
- d) vzory protokolu o technické prohlídce vozidla, záznamníku závad, protokolu o měření emisí vozidla a kontrolní nálepky technické způsobilosti vozidla a způsob jejího vyplnění a umístění na tabulku s registrační značkou,
- e) způsob výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek,

- f) druhy stanic technické kontroly, požadavky na přístroje a další technické zařízení a programové vybavení nezbytné k řádnému provádění technických prohlídek a souvisejících úkonů, požadavky na stavební uspořádání potřebné pro výkon činnosti stanice technické kontroly a způsob metrologického zajištění přístrojů,
- g) způsob ověření plnění podmínek k provozování stanice technické kontroly a požadavky na vnitřní organizační strukturu, systém vnitřní kontroly a systém řízení jakosti pro provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly,
- h) vzor tiskopisu profesního osvědčení kontrolního technika,
- i) rozsah, obsah a způsob provádění výuky v základním a prohlubovacím kurzu, rozsah znalostí potřebných pro úspěšné absolvování závěrečné zkoušky odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek a zkoušky odborné způsobilosti kontrolního technika a způsob provádění, organizování a hodnocení závěrečné zkoušky odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek a zkoušky odborné způsobilosti kontrolního technika před zkušební komisí,
- j) druhy stanic měření emisí, stavební uspořádání nebytových prostor umožňující provozování stanice měření emisí, přístroje, technická zařízení a programové vybavení nezbytné k řádnému provádění měření emisí a souvisejících úkonů a náležitosti vnitřní organizační struktury a systému vnitřní kontroly a
- k) podrobnosti o způsobu provádění technické prohlídky mobilním způsobem.

ČÁST DRUHÁ

TECHNICKÉ PROHLÍDKY

§ 2

Rozsah provádění technických prohlídek (K § 48 odst. 7 zákona)

- (1) Technická prohlídka se provádí v rozsahu plném nebo částečném. Plným rozsahem je provedení technické prohlídky v rozsahu všech kontrolních úkonů podle přílohy č. 1, které se vztahují na konstrukci a vybavení vozidla. Částečným rozsahem je provedení technické prohlídky jen v rozsahu vybraných kontrolních úkonů.
- (2) U vozidel kategorie L a elektromobilů se neprovádějí kontrolní úkony spojené s měřením emisí vozidel.

§ 3

- (1) Pravidelná technická prohlídka se provádí v plném rozsahu.
- (2) Technická prohlídka silničních vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí zahrnuje kontrolu plnění požadavků stanovených mezinárodní smlouvou upravující mezinárodní silniční přepravu nebezpečných věcí²⁾.
- (3) Technická prohlídka historického vozidla se provádí v plném rozsahu podle kontrolních úkonů uvedených v příloze č. 23 k této vyhlášce.

- (4) Technická prohlídka za účelem schválení technické způsobilosti silničního vozidla se provádí v plném rozsahu.
- (5) Technická prohlídka prováděná za účelem zápisu silničního vozidla do registru vozidel se provádí v plném rozsahu.
- (6) Technická prohlídka na žádost se provádí v plném nebo částečném rozsahu podle požadavků žadatele o její provedení.
- (7) Opakovaná technická prohlídka prováděná při zjištění vážné nebo nebezpečné závady na silničním vozidle provedená do 30 dnů od předchozí technické prohlídky se provede v rozsahu částečném, omezeném na kontrolu technického stavu a fungování silničního vozidla, jeho systému, konstrukčních částí a samostatných technických celků a jejich vlivu na životní prostředí, na kterých byla vážná nebo nebezpečná závada zjištěna, pokud není při prohlídce zjištěna jiná zjevná vážná nebo nebezpečná závada. Opakovaná technická prohlídka provedená po uplynutí více než 30 dnů od předchozí technické prohlídky se provede v plném rozsahu. Opakovaná technická prohlídka následující po zadržení osvědčení o registraci vozidla podle jiného právního předpisu³⁾, jde-li o nebezpečné závady, zjištěné při objasňování dopravní nehody, se vždy provede v plném rozsahu.
- (8) Opakovaná technická prohlídka prováděná v rámci státního odborného dozoru se provádí v rozsahu stanoveném osobou pověřenou výkonem státního odborného dozoru.

§ 4

Evidenční kontrola

- (1) Evidenční kontrola se provádí v rozsahu kontrolních úkonů stanovených v příloze č. 1 ve skupině kontrolních úkonů 0.
- (2) Evidenční kontrola je součástí každé technické prohlídky podle § 3 odst. 1, 3, 4, 5 a 7.
- (3) Byl-li při evidenční kontrole předložen protokol o provedení opravy nebo výměny počítače ujeté vzdálenosti, zaznamenají se údaje obsažené v tomto protokolu do informačního systému technických prohlídek.

§ 5

Způsob provedení technické prohlídky

(K § 48 odst. 7 zákona)

- (1) Při technické prohlídce se neprovádí demontáž nebo odstranění jakékoliv části vozidla.
- (2) Kontrola shody údajů se provádí porovnáním skutečného stavu vozidla a jeho identifikačních údajů s údaji uvedenými v registru silničních vozidel a v dokladech stanovených v příloze č. 2.

§ 6

Kontrolní úkony, technické podmínky pro hodnocení výsledku technické prohlídky a způsob hodnocení výsledku technické prohlídky (K § 48 odst. 7 zákona)

- (1) Technická prohlídka se provádí prostřednictvím kontrolních úkonů. Kontrolní úkony, technické podmínky pro hodnocení výsledku technické prohlídky a způsob hodnocení výsledku technické prohlídky jsou stanoveny v příloze č. 1.
- (2) Výsledek technické prohlídky se hodnotí podle nejzávažnější zjištěné závady.

§ 7

Způsob vyznačování provedení technických prohlídek (K § 48 odst. 7 zákona)

Výsledek hodnocení technické způsobilosti vozidla a dobu platnosti technické způsobilosti vozidla vyznačuje stanice technické kontroly záznamem do informačního systému technických prohlídek a do protokolu o technické prohlídce po provedení:

- a) pravidelné technické prohlídky,
- b) opakované technické prohlídky následující po pravidelné technické prohlídce, nebo
- c) opakované technické prohlídky prováděné v rámci státního odborného dozoru, jsou-li výsledky odlišné od provedení bezprostředně předcházející prohlídky podle písmene a) nebo b).

§ 7a

Způsob vyznačení provedení technické prohlídky historického vozidla (K § 48 odst. 7 zákona)

- (1) Výsledek hodnocení technické způsobilosti historického vozidla vyznačuje stanice technické kontroly do informačního systému technických prohlídek, do protokolu o technické prohlídce historického vozidla a ručním zápisem do průkazu historického vozidla.
- (2) Výsledek se zapisuje v části Informace o platném testování vozidla v rozsahu:
 - a) datum platnosti technické prohlídky historického vozidla,
 - b) číslo protokolu,
 - c) výsledek technické prohlídky a
 - d) otisk razítka stanice technické kontroly.

§ 8

Vzor kontrolní nálepky technické způsobilosti vozidla a způsob jejího vyplnění a umístění na tabulku s registrační značkou (K § 53 odst. 2 zákona)

- (1) Měsíc a rok provedení příští pravidelné technické prohlídky silničního vozidla se na kontrolní nálepce vyznačí perforací.
- (2) Kontrolní nálepku technické způsobilosti vozidla perforuje a umísťuje podle výsledku technické prohlídky kontrolní technik stanice technické kontroly na zadní tabulku registrační značky při provádění
 - a) pravidelné technické prohlídky,
 - b) opakované technické prohlídky následující po pravidelné technické prohlídce, nebo
 - c) opakované technické prohlídky prováděné v rámci státního odborného dozoru, jsou-li výsledky odlišné od provedení bezprostředně předcházející prohlídky podle písmen a) a b).
- (3) Vzor a umístění kontrolní nálepky na zadní tabulku registračních značek vozidel jsou uvedeny v příloze č. 3.

§ 9

Protokol o technické prohlídce (K § 53 odst. 2 zákona)

Vzory protokolu o technické prohlídce a protokolu o samostatné evidenční kontrole jsou uvedeny v příloze č. 4.

§ 10

Záznamník závad (K § 53 odst. 2 zákona)

Vzor záznamníku závad je uveden příloze č. 5 a vzor záznamníku závad pro měření emisí je uveden v příloze č. 22. Záznamník závad je vyplňován elektronicky nebo listinně.

§ 11

Forma a způsob předávání údajů správci informačního systému technických prohlídek (K § 48a odst. 5 zákona)

- (1) Stanice technické kontroly a stanice měření emisí prostřednictvím uživatelského rozhraní stanoveného správcem informačního systému technických prohlídek vkládají aktuální informace o prováděných technických prohlídkách a měření emisí. Komunikace v rámci informačního systému technických prohlídek probíhá prostřednictvím internetového připojení stanice technické kontroly a stanice měření emisí.
- (2) Přístup k informačnímu systému technických prohlídek je zajištěn bezpečným způsobem prostřednictvím veřejné sítě internet šifrovaným komunikačním kanálem využívajícím moderní, stan-

dardizované a silné kryptografické metody a protokoly. Přístup oprávněných uživatelů je založen na přístupovém seznamu povolených neměnných adres jednoznačně identifikujících klientský počítač v síti internet (dále jen „pevné adresy“). Přístup přidělí správce systému pouze takové osobě, která absolvovala školení pro používání tohoto systému a je držitelem osvědčení obsluhy informačního systému technických prohlídek.

- (3) Identifikace uživatelů se provádí v souladu se zákonem o elektronické identifikaci⁴⁾ s úrovní záruky alespoň značná⁵⁾.
- (4) Ustanovení odstavců 1 až 3 se nepoužijí pro stanice technické kontroly a stanice měření emisí, které provádí pouze technické prohlídky a měření emisí vozidel Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany, Policie České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů a Bezpečnostní informační služby.

§ 12

Údaje předávané provozovatelem stanice technické kontroly (K § 48a odst. 5 zákona)

- (1) Provozovatel stanice technické kontroly předává do informačního systému technických prohlídek údaje
 - a) dokumentující přítomnost vozidla ve stanici technické kontroly, které jsou pořizovány v průběhu technické prohlídky a kterými jsou snímky vozidla z místa konání technické prohlídky na kontrolní lince stanice technické kontroly a ze stanoviště měření emisí, které musí obsahovat pohled na vozidlo zepředu a boku, na vozidlo zezadu a opačného boku, na identifikační číslo silničního vozidla (VIN) umístěné na karoserii nebo rámu, umístěný za čelním oknem a výrobní štítek vozidla s VIN, pokud je jimi vozidlo vybaveno, stav počítače ujeté vzdálenosti, údaje jsou v reálném čase ukládány do sběrného zařízení, které je propojeno s informačním systémem technických prohlídek a umožňuje přenos těchto snímků do systému,
 - b) o zahájení a provedení technické prohlídky, které se vkládají do systému automaticky pomocí čárových kódů přidělených kontrolnímu technikovi a konkrétnímu číslu protokolu prováděné technické prohlídky,
 - c) o vozidle, na kterém byla technická prohlídka provedena, o závadách zjištěných v průběhu technické prohlídky a o výsledku hodnocení technické způsobilosti, které se vkládají do informačního systému technických prohlídek automaticky prostřednictvím zápisu do aplikace na základě údajů zjištěných z dokumentace předkládané k provedení technické prohlídky, záznamníku závad vyplněného v průběhu provedení technické prohlídky a z výpisů z měřicích přístrojů pro provádění technických prohlídek a ze stanoviště měření emisí, a
 - d) o kontrolních technících provádějících technické prohlídky za účelem přiřazení kontrolního technika k provozovně stanice technické kontroly.
- (2) Provozovatel stanice technické kontroly neprodleně předá do informačního systému technických prohlídek údaje o zahájení nebo ukončení pracovního poměru kontrolního technika. Tyto údaje musí obsahovat jméno a datum narození kontrolního technika, číslo profesního osvědčení kontrolního technika, popřípadě číslo kontrolního technika určeného ke kontrole vozidel přepravujících nebezpečné věci z hlediska plnění požadavků stanovených mezinárodní smlouvou upravující mezinárodní silniční přepravu nebezpečných věcí²⁾ (dále jen „kontrolní technik vozidel k přepravě

nebezpečných věcí“) nebo číslo kontrolního technika určeného k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích (dále jen „kontrolní technik typu K“), datum zahájení nebo ukončení pracovního poměru a určení provozovny, v níž technik pracuje, s uvedením evidenčního čísla provozovny. Upřesnění způsobu vkládání těchto údajů a údajů uvedených v odstavci 1 s ohledem na rozvoj informačního systému technických prohlídek a informačních technologií zveřejní ministerstvo ve Věstníku dopravy.

§ 13

Údaje předávané provozovatelem stanice měření emisí (K § 48a odst. 5 zákona)

- (1) Provozovatel stanice měření emisí předává do informačního systému technických prohlídek údaje
 - a) dokumentující přítomnost vozidel ve stanici měření emisí, které jsou pořizovány v průběhu měření emisí a kterými jsou snímky vozidla z místa konání měření emisí, které musí obsahovat pohled na vozidlo zepředu a boku, na vozidlo zezadu a opačného boku, na identifikační číslo silničního vozidla (VIN) umístěné na karoserii nebo rámu, umístěný za čelním oknem a výrobní štítek vozidla s VIN, pokud je jimi vozidlo vybaveno, stav počítače ujeté vzdálenosti, údaje jsou v reálném čase ukládány do sběrného zařízení, které je propojeno s informačním systémem technických prohlídek a umožňuje přenos těchto snímků do systému,
 - b) o zahájení a provedení měření emisí, které se vkládají do systému automaticky pomocí čárových kódů přidělených kontrolnímu technikovi a konkrétnímu číslu protokolu prováděného měření emisí,
 - c) o vozidle, na kterém bylo měření emisí, záznamníku závad vyplněného v průběhu měření emisí provedeno, a výsledcích měření zjištěných v průběhu měření emisí, záznamníku závad vyplněného v průběhu měření emisí, které se vkládají do informačního systému technických prohlídek automaticky prostřednictvím zápisu do aplikace na základě údajů zjištěných z dokumentace předkládané k provedení měření emisí, záznamníku závad vyplněného v průběhu měření emisí a z výpisů z měřicích přístrojů pro provádění měření emisí, záznamníku závad vyplněného v průběhu měření emisí,
 - d) o kontrolních technících provádějících měření emisí za účelem přiřazení kontrolního technika k provozovně stanice měření emisí.
- (2) Provozovatel stanice měření emisí neprodleně předá do informačního systému technických prohlídek údaje o zahájení nebo ukončení pracovního poměru kontrolního technika. Tyto údaje musí obsahovat jméno a datum narození kontrolního technika, číslo profesního osvědčení kontrolního technika, datum zahájení nebo ukončení pracovního poměru a určení provozovny, v níž technik pracuje, s uvedením evidenčního čísla provozovny. Upřesnění způsobu vkládání těchto údajů a údajů uvedených v odstavci 1 s ohledem na rozvoj informačního systému technických prohlídek a informačních technologií zveřejní ministerstvo ve Věstníku dopravy.

ČÁST TŘETÍ

STANICE TECHNICKÉ KONTROLY

§ 14

Druhy stanic technické kontroly (K § 54 odst. 12 zákona)

Stanice technické kontroly se dělí na

- a) stanice technické kontroly pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií L, M₁, N₁, O₁ a O₂ (dále jen „stanice technické kontroly pro osobní automobily“),
- b) stanice technické kontroly pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₁, O₂, O₃ a O₄ a zvláštní motorová a přípojná vozidla kategorií T, C, OT, R, S a Z (dále jen „stanice technické kontroly pro užitkové automobily“),
- c) stanice technické kontroly kombinované pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií L, M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, O₁, O₂, O₃ a O₄ a zvláštní motorová a přípojná vozidla kategorií T, C, OT, R, S a Z (dále jen „stanice technické kontroly kombinovaná pro osobní a užitkové automobily“),
- d) stanice technické kontroly pro zvláštní motorová a přípojná vozidla kategorií T, C, OT, R, S a Z (dále jen „stanice technické kontroly pro traktory“),
- e) stanice technické kontroly pro osobní automobily rozšířená o provádění technických prohlídek zvláštních vozidel kategorií T, C, OT, R, S a Z.

§ 15

Způsob výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek (K § 54 odst. 4 zákona)

- (1) Způsob výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek je uveden v příloze č. 6.
- (2) Ustanovení odstavce 1 se nepoužije pro stanice technické kontroly, které provádí pouze technické prohlídky vozidel Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany, Policie České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů a Bezpečnostní informační služby.

§ 16

Požadavky na přístroje a další technické zařízení a programové vybavení k provádění technických prohlídek (K § 54 odst. 12 zákona)

- (1) Stanice technické kontroly pro osobní automobily musí být k provádění technické prohlídky vybavena těmito přístroji a zařízeními:

- a) přístrojem na kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách s možností huštění (dále jen „huštěč pneumatik“),
 - b) zařízením na kontrolu vůlí nápravy,
 - c) přístrojem na kontrolu geometrie řízené nápravy,
 - d) zařízením na kontrolu házivosti kol,
 - e) přístrojem na kontrolu seřízení světlometů,
 - f) válcovou zkušebnou brzd,
 - g) přístrojem na zjišťování přítomnosti uhlovodíkového plynu,
 - h) zvedákem do pracovní jámy ke zdvižení nápravy vozidla,
 - i) zařízením na kontrolu zapojení zásuvky tažného zařízení,
 - j) zařízením na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel pro osobní automobily,
 - k) zařízením na měření prostupu světla,
 - l) přístrojem na měření hloubky dezénu pneumatik,
 - m) hlukoměrem,
 - n) zařízením k připojení elektronického rozhraní vozidla,
 - o) přístrojem na měření otáček motoru,
 - p) přístrojem na měření teploty motoru,
 - q) přístrojem pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů schváleného typu,
 - r) přístrojem k měření kouřivosti vznětových motorů (opacimetr) schváleného typu,
 - s) přístrojem pro kontrolu funkce řídicích jednotek emisního systému zážehového motoru a komunikaci s nimi (tester řídicích systémů zážehového motoru),
 - t) testerem řídicích systémů vznětového motoru a
 - u) testerem řídicích systémů plynového pohonu.
- (2) Stanice technické kontroly pro užitkové automobily musí být k provádění technické prohlídky vybavena přístroji a zařízeními podle odstavce 1 a dále těmito přístroji:
- a) soupravou tlakoměrů pro kontrolu vzduchových soustav vozidel (dále jen „tlakoměr“),
 - b) decelerometrem,
 - c) zařízením na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel pro užitkové automobily a traktory,
 - d) časoměrným zařízením,
 - e) zařízením pro určení hodnoty zatížení na kolo/nápravu pro stanovení zatížení nápravy (dále jen „váhy“).
- (3) Stanice technické kontroly pro traktory musí být vybavena těmito přístroji:
- a) decelerometrem,
 - b) tlakoměrem,
 - c) zařízením na kontrolu zapojení zásuvky tažného zařízení,
 - d) zařízením na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel pro traktory,
 - e) časoměrným zařízením,
 - f) zařízením k připojení elektronického rozhraní vozidla,

- g) technickým a programovým vybavením stanice vztahující se k provádění měření emisí, vyjma přístrojů k měření emisí vozidel poháněných motory na pohon plyným palivem a
 - h) přístroji a zařízeními podle odstavce 1 písm. b), e), f), g), h), l) a m) a odstavce 2 písm. e), v případě provádění technických prohlídek zvláštních vozidel kategorie T nebo R s konstrukční rychlostí převyšující 40 km.h⁻¹ a celkovou hmotností převyšující 3 500 kg.
- (4) Stanice technické kontroly musí být dále vybavena
- a) zařízením pro kontinuální odsávání výfukových plynů po celé délce linky,
 - b) zdrojem stlačeného vzduchu ve stanici pro osobní automobily s tlakem nejméně 0,6 MPa a ve stanici pro užitkové automobily s tlakem nejméně 1,0 MPa,
 - c) montážní lampou do pracovní jámy,
 - d) odpovídajícím osvětlením pracoviště, větráním a vytápěním,
 - e) hardwarovým a softwarovým vybavením umožňujícím využívání informačního systému technických prohlídek,
 - f) zařízením umožňujícím elektronickou komunikaci prostřednictvím dálkového přístupu a
 - g) na jednotlivých kontrolních stáních kontrolní linky stanice technické kontroly seznamy jednotlivých kontrolních úkonů, které se na kontrolním stání provádí.
- (5) Stanice technické kontroly musí být dále vybavena základním povinným technickým zařízením a programovým vybavením, kterým je
- a) osobní počítač,
 - b) spolehlivé a dostatečně rychlé připojení do veřejné sítě internet s pevnou adresou, která bude evidována v seznamu povolených pevných adres oprávněných klientských počítačů jednotlivých stanic technické kontroly,
 - c) předepsané programové vybavení pro bezpečný přístup do informačního systému technických prohlídek pomocí technologie virtuálních privátních sítí využívající silné standardizované kryptografické algoritmy a protokoly,
 - d) pro měření emisí vozidel s neřízenými emisními systémy musí mít k dispozici potřebné technické podklady pro jejich seřizování a opravy všech značek a typů vozidel s neřízenými emisními systémy, u nichž provádí měření emisí,
 - e) pro měření emisí vozidel s řízenými emisními systémy musí mít k dispozici potřebné podklady všech značek a typů vozidel s řízenými systémy, včetně přístrojové techniky pro kontrolu funkce řízeného emisního systému včetně jejího propojení s vozidlem a dokumentací, která stanoví postupy komunikace s řídicí jednotkou systému a způsob vyhledávání závad, u nichž provádí měření emisí.
- (6) Stanice technické kontroly, která provádí pouze technické prohlídky vozidel Ministerstva vnitra, Ministerstva obrany, Policie České republiky, Generální inspekce bezpečnostních sborů a Bezpečnostní informační služby, nemusí být vybavena přístroji a zařízeními k měření emisí vozidel poháněných motory na pohon plyným palivem.
- (7) Přístroje uvedené v odstavcích 1 až 3 musí být schváleného typu s výjimkou přístroje uvedeného v odstavci 1 písm. s) až u), v případě přístrojů určených pro vozidla bez OBD, v odstavci 2 písm. a) a v odstavci 3 písm. b). Přístroje a zařízení používané k technické prohlídce musí splňovat základní charakteristiky uvedené v příloze č. 7. Přístroje používané k provádění technických prohlídek vozidel jsou pracovními měřidly nestanovenými (dále jen „pracovní měřidla“⁶). Hustiče pneumatik

uvedené do provozu po dni 17. srpna 2000 jsou pracovními měřidly stanovenými (dále jen „stanovená měřidla“⁷⁾).

§ 17

Požadavky na stavební uspořádání potřebné pro výkon činnosti stanice technické kontroly (K § 54 odst. 12 zákona)

- (1) Kontrolní linka stanice technické kontroly pro osobní automobily musí být průjezdná a musí mít tyto minimální rozměry:
 - a) šířka linky 5,0 m,
 - b) světlá výška linky 3,5 m,
 - c) světlá šířka vrat 3,0 m.
- (2) Kontrolní linka stanice technické kontroly pro užitkové automobily musí být průjezdná a musí mít tyto minimální rozměry:
 - a) šířka linky 6,0 m,
 - b) světlá výška linky 4,5 m,
 - c) světlá šířka vrat 4,5 m.
- (3) Stanice technické kontroly musí mít dále tyto prostory:
 - a) kancelář příjmu,
 - b) kancelář vedoucího,
 - c) místnost pro kontrolní techniky, kdy plocha místnosti odpovídá 5 m² na každé kontrolní stání kontrolní linky stanice technické kontroly,
 - d) čekárnu pro návštěvníky navazující na kancelář příjmu,
 - e) sociální zařízení pro pracovníky a návštěvníky stanice technické kontroly,
 - f) parkovací plochy pro vozidla přistavovaná k technické prohlídce a pro vozidla, která již technickou prohlídku absolvovala; celková potřebná kapacita těchto parkovišť je pro každou kontrolní linku stanice technické kontroly pro osobní automobily nejméně 8 vozidel a pro každou kontrolní linku stanice technické kontroly pro užitkové automobily nejméně 3 osmnáctimetrové soupravy a 2 dvanáctimetrová vozidla,
 - g) zastřešený prostor (přístřešek) o délce minimálně 15 m a šířce minimálně 3,5 m pro provádění kontrolních úkonů na stojícím vozidle, v případě stanice technické kontroly pro trak-tory,
 - h) vnitřní komunikace v areálu stanice technické kontroly, které musí umožňovat bezpečný a plynulý provoz, a

- i) areál stanice technické kontroly musí mít vjezd a výjezd z veřejně přístupné pozemní komunikace.
- (4) Uspořádání jednotlivých pracovišť i celého areálu stanice technické kontroly musí umožnit dodržení předepsaných technologických postupů technické prohlídky a odpovídat kromě požadavků na pracoviště a pracovní prostředí⁸⁾ stanovených jiným právním předpisem také obsahu technických norem uvedených v příloze č. 8 pro
 - a) parkovací plochy,
 - b) vnitřní komunikace,
 - c) příjezdové a výjezdové prostory na kontrolní linku,
 - d) pracovní jámu pro kontrolní úkony na spodku vozidla,
 - e) podlahy pracovišť na kontrolu seřízení světlometů a na kontrolu geometrie přední nápravy a
 - f) podlahy na kontrolních linkách musí mít bezprašný a snadno udržovatelný povrch.
- (5) Před zahájením provozu musí být stanice technické kontroly označena způsobem stanoveným v příloze č. 9.
- (6) Stanoviště měření emisí musí být stavebně uspořádáno tak, aby umožňovalo provádění měření emisí vozidel v rozsahu pro příslušný druh stanice technické kontroly uvedeném v oprávnění k provozování stanice technické kontroly. Pracoviště měření emisí musí být stavebně odděleno a musí být situováno mimo kontrolní linku stanice technické kontroly. Stanoviště měření emisí musí být dále vybaveno
 - a) zařízením na odsávání výfukových plynů, větráním a vytápěním,
 - b) hardwarovým a softwarovým vybavením umožňujícím využívání informačního systému technických prohlídek,
 - c) zařízením umožňujícím elektronickou komunikaci prostřednictvím dálkového přístupu,
 - d) kontrolní jamou nebo zvedákem na vozidlo, popřípadě jiným technickým zařízením nebo technologií umožňující kontrolu palivového a výfukového systému,
 - e) ochozem nebo rampou k přístupu na střechu vozidla v případě stanice měření emisí kategorie vozidel M₃, popřípadě jiným technickým zařízením nebo technologií umožňující kontrolu střechy vozidla kategorie M₂ a M₃ poháněná NG.
- (7) Stanoviště měření emisí nemusí být součástí areálu stanice technické kontroly, ale musí být zřízeno v katastrálním území obce, v níž je provozována stanice technické kontroly. V takovém případě však musí mít prostory splňující podmínky pro měření emisí a odpovídající obsahu technických norem uvedených v příloze č. 8 a musí být označeno způsobem stanoveným v příloze č. 9.

§ 18

Způsob metrologického zajištění (K § 54 odst. 12 zákona)

Zásady práce s měřidly a lhůty jejich kalibrace nebo ověřování stanoví „Metrologický řád stanic technické kontroly“ uvedený v příloze č. 10.

§ 19

**Způsob ověření plnění podmínek k provozování stanice
technické kontroly a požadavky na vnitřní organizační
strukturu, systém vnitřní kontroly a systém řízení jakosti pro
provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly
(K § 57 odst. 5 zákona)**

- (1) Plnění podmínek k provozování stanice technické kontroly se ověří
 - a) protokoly o kalibraci měřidel,
 - b) protokolem o závěrečné expertize vypracovaný osobou pověřenou ministerstvem,
 - c) výsledkem metrologické kontroly,
 - d) kopiemi profesních osvědčení kontrolních techniků a
 - e) kopií kolaudačního rozhodnutí nebo kolaudačního souhlasu v případě nové stavby stanice technické kontroly nebo změny stavby provedené za účelem užívání stavby k provádění technických prohlídek.
- (2) Vnitřní organizační struktura popisuje vztah nadřízenosti a podřízenosti podle funkčních míst. Vnitřní organizační struktura musí být provedena srozumitelnou formou. Konkrétně musí být jmenovitě uvedeno, kdo z pracovníků stanice technické kontroly vykonává jednotlivá funkční místa a funkční role.
- (3) Systém vnitřní kontroly stanovuje základní požadavky na provádění a rozsah kontroly prováděné pracovníky stanice technické kontroly. Z popisu systému vnitřní kontroly musí být zřejmé, kdo kontrolu provádí, četnost, se kterou se kontroly provádí, minimální obsah kontroly a obsah zprávy o provedené kontrole.
- (4) Systém řízení jakosti je popsán v základním dokumentu systému řízení jakosti s názvem „Příručka jakosti“. Systém řízení jakosti popsáný v Příručce jakosti obsahuje minimálně tato organizační opatření:
 - a) popis vnitřní organizační struktury,
 - b) popis informačního systému stanic technické kontroly,
 - c) popis vedených evidencí a
 - d) popis systému vnitřní kontroly.
- (5) Příručka je základním souhrnným dokumentem, který popisuje systém řízení jakosti ve stanici technické kontroly, a to formou písemných pravidel a postupů v rámci řešené oblasti. Minimální obsah příručky je tvořen následujícími kapitolami:
 1. Účel, obsah a údaje o stavu revizí kapitol.
 2. Vnitřní organizační struktura a odpovědnosti.
 3. Předávání informací.
 4. Vedené evidence.
 5. Systém vnitřní kontroly.
 6. Nápravná opatření.
- (6) Doporučenou podobu popisu vnitřní organizační struktury, systému vnitřní kontroly a systému řízení jakosti pro provádění technických prohlídek zveřejní ministerstvo ve Věstníku dopravy.

§ 20

Náležitosti zprávy o výsledku vnitřní kontroly (K § 58 odst. 3 zákona)

- (1) Zpráva o výsledku vnitřní kontroly obsahuje
 - a) nadpis „Zpráva o výsledku vnitřní kontroly“,
 - b) uvedení údajů, za jaké období je vypracována,
 - c) označení provozovatele a provozovny stanice technické kontroly,
 - d) druhy prováděných kontrol v rámci vnitřního kontrolního systému, zejména
 1. provozování stanice technické kontroly v rozsahu uděleného oprávnění,
 2. oblast platnosti osvědčení,
 3. zabezpečení provádění technických prohlídek,
 4. oblasti používání přístrojů a zařízení,
 5. bezpečnosti při provádění technické prohlídky,
 6. aktuálnost předepsaných systémů ve stanici technické kontroly a
 7. uvedení nápravných opatření v případě zjištěných závad při vnitřní kontrole,
 - e) uvedení osoby zpracovatele,
 - f) datum a místo vypracování a
 - g) otisk razítka provozovny stanice technické kontroly a podpis osoby odpovědné za vypracování této zprávy o výsledku vnitřní kontroly.
- (2) Doporučená podoba zprávy o výsledku vnitřní kontroly je uvedena v příloze č. 11.

ČÁST ČTVRTÁ STANICE MĚŘENÍ EMISÍ

§ 21

Druhy stanic měření emisí (K § 63 odst. 5 zákona)

- (1) Stanice měření emisí je pracoviště specializované na měření emisí vozidel a dělí se podle druhu motoru na
 - a) stanice měření emisí pro vozidla poháněná zážehovými motory,
 - b) stanice měření emisí pro vozidla poháněná vznětovými motory a
 - c) stanice měření emisí pro vozidla poháněná motory upravenými na pohon zkapalněným ropným plynem nebo stlačeným zemním plynem.
- (2) Rozsah povolení k měření emisí vozidel je dán kategoriemi vozidel M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, T, C a Z.

§ 22

**Přístroje, technická zařízení a programové vybavení nezbytné
k řádnému provádění měření emisí a souvisejících úkonů****(K § 63 odst. 5 zákona)**

- (1) Stanice měření emisí pro vozidla poháněná zážehovými motory musí být vybavena přístroji a zařízeními podle § 16 odst. 1 písm. o), p) a q) a v případě stanice měření emisí měřící emise motorů vozidel s řízeným emisním systémem i přístrojem podle § 16 odst. 1 písm. s).
- (2) Stanice měření emisí pro vozidla poháněná vznětovými motory musí být vybavena přístroji a zařízeními podle § 16 odst. 1 písm. o), p) a r) a v případě stanice měření emisí měření emise motorů vozidel s řízeným emisním systémem i přístrojem podle § 16 odst. 1 písm. t).
- (3) Stanice měření emisí pro vozidla poháněná motory na pohon plyným palivem, například LPG, NG, vodík (H_2), musí být v závislosti na druhu motoru (zážehový, vznětový) vybavena přístroji podle odstavce 1 nebo 2 a dále podle § 16 odst. 1 písm. g) a u).
- (4) Přístroje a zařízení používané ve stanici měření emisí musí umožňovat měření emisí. Měřicí zařízení musí být metrologicky navázané.
- (5) Stanice měření emisí, která má základní povinné technické vybavení pro měření emisí vozidel s neřízenými emisními systémy, může měřit emise všech značek a typů vozidel s neřízenými emisními systémy, pro něž má k dispozici potřebné technické podklady pro jejich seřizování a opravy.
- (6) Měření emisí u vozidel s řízenými emisními systémy může provádět stanice měření emisí všech značek a typů vozidel, pro něž má k dispozici potřebné technické podklady pro jejich seřizování a opravy, a je zároveň vybavena přístrojovou technikou pro kontrolu funkce řízeného emisního systému včetně jejího propojení s vozidlem a dokumentací, která stanoví postupy komunikace s řídicí jednotkou systému a způsob vyhledávání závad.
- (7) Před zahájením provozu stanice měření emisí zabezpečí její provozovatel kalibraci měřidel, vyhotoví popis vnitřní organizační struktury a systému vnitřní kontroly pro zajištění měření emisí.

§ 22a

**Způsob ověření plnění podmínek
k provozování stanice měření emisí****(K § 63 odst. 5 zákona)**

Plnění podmínek k provozování stanice měření emisí se ověří

- a) protokoly o kalibraci měřidel,
- b) protokolem o závěrečné expertize vypracovaným osobou pověřenou ministerstvem,
- c) výsledkem metrologické kontroly,
- d) kopiemi profesních osvědčení kontrolních techniků a
- e) kopií kolaudačního rozhodnutí nebo kolaudačního souhlasu v případě nové stavby stanice měření emisí nebo změny stavby provedené za účelem užívání stavby k provádění měření emisí.

§ 23

Náležitosti vnitřní organizační struktury a systému vnitřní kontroly ve stanici měření emisí (K § 63 odst. 5 zákona)

- (1) Vnitřní organizační struktura popisuje vztah nadřízenosti a podřízenosti podle funkčních míst. Vnitřní organizační struktura musí být provedena srozumitelnou formou. Konkrétně musí být jmenovitě uvedeno, kdo z pracovníků stanice měření emisí vykonává jednotlivá funkční místa a funkční role.
- (2) Systém vnitřní kontroly stanovuje základní požadavky na provádění a rozsah kontroly prováděné pracovníky stanice měření emisí. Z popisu systému vnitřní kontroly musí být zřejmé, kdo kontrolu provádí, četnost, se kterou se kontroly provádí, minimální obsah kontroly a obsah zprávy o provedené kontrole.
- (3) Systém vnitřní kontroly je popsán v základním dokumentu s názvem „Příručka pro zajištění měření emisí“ a obsahuje minimálně tato organizační opatření:
 - a) popis vnitřní organizační struktury,
 - b) popis informačního systému stanic měření emisí,
 - c) popis vedených evidencí a
 - d) popis systému vnitřní kontroly.
- (4) Příručka je základním souhrnným dokumentem, který popisuje systém řízení pro zajištění měření emisí ve stanici měření emisí, a to formou písemných pravidel a postupů v rámci řešené oblasti. Minimální obsah příručky je tvořen následujícími kapitolami:
 1. Účel, obsah a údaje o stavu revizí kapitol.
 2. Vnitřní organizační struktura a odpovědnosti.
 3. Předávání informací.
 4. Vedené evidence.
 5. Systém vnitřní kontroly.
 6. Nápravná opatření.
- (5) Doporučenou podobu popisu vnitřní organizační struktury a systému vnitřní kontroly pro zajištění měření emisí zveřejní ministerstvo ve Věstníku dopravy.

§ 24

Protokol o měření emisí (K § 53 odst. 2 zákona)

Vzory protokolů o měření emisí jsou uvedeny v příloze č. 12.

§ 25

**Stavební uspořádání nebytových prostor
umožňující provozování stanice měření emisí
(K § 63 odst. 5 zákona)**

- (1) Stanice měření emisí musí mít pro své provozování prostory splňující podmínky pro měření emisí a odpovídající obsahu technických norem uvedených v příloze č. 8.
- (2) Stanoviště měření emisí musí být stavebně uspořádáno tak, aby splňovalo požadavky s ohledem na rozsah provádění měření emisí vozidel, který je uveden v povolení k provozování stanice měření emisí podle kategorie vozidel.
- (3) Stanoviště měření emisí musí být vybaveno
 - a) zařízením na odsávání výfukových plynů, větráním a vytápěním,
 - b) hardwarovým a softwarovým vybavením umožňujícím využívání informačního systému technických prohlídek,
 - c) zařízením umožňujícím elektronickou komunikaci prostřednictvím dálkového přístupu,
 - d) kontrolní jámou nebo zvedákem na vozidlo, popřípadě jiným technickým zařízením nebo technologií umožňující kontrolu palivového a výfukového systému,
 - e) ochozem nebo rampou k přístupu na střechu vozidla v případě stanice měření emisí kategorie vozidel M3, popřípadě jiným technickým zařízením nebo technologií umožňující kontrolu střechy vozidla kategorie M2 a M3 poháněná NG.
- (4) Před zahájením provozu musí být stanice měření emisí označena způsobem stanoveným v příloze č. 13.

**ČÁST PÁTÁ
KONTROLNÍ TECHNIK**

§ 26

**Rozsah a obsah odborných znalostí a způsob provádění výuky
v základním a prohlubovacím kurzu k získání a prohlubování
odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek
(K § 62 odst. 3 zákona)**

- (1) Rozsah a způsob provádění výuky v základním a prohlubovacím kurzu k získání odborných znalostí kontrolního technika obsahuje učební osnova základního a prohlubovacího kurzu, která je uvedena v příloze č. 14.
- (2) Cílem výuky teoretické přípravy a praktického výcviku základního kurzu je seznámit kontrolní techniky
 - a) s organizací technických prohlídek, sítí stanic technické kontroly a rámcově se systémem řízení této sítě,

- b) s odpovědností kontrolního technika a s právními a ekonomickými důsledky jeho činnosti,
 - c) s vlivem změn technického stavu vozidla na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, na životní prostředí a ekonomiku provozu vozidla,
 - d) s vlivem změn technického stavu motoru vozidla a jeho příslušenství na životní prostředí a ekonomiku vozidla,
 - e) s konstrukcí a funkcí diagnostických zařízení s cílem naučit kontrolní techniky tato zařízení používat pro ověřování funkce a zjišťování technického stavu ústrojí vozidla, motoru a jeho příslušenství,
 - f) se zásadami schvalování a registrace vozidel,
 - g) s praktickým výkonem kontrolní činnosti na kontrolních linkách pro jednotlivé druhy vozidel včetně měření emisí vozidel a se správným hodnocením zjišťovaného technického stavu vozidla,
 - h) s organizací metrologie v České republice a v síti stanic technické kontroly s cílem naučit kontrolní techniky činnostem, které jsou nutné pro zajištění správnosti měřidel a měření, a
 - i) s vedením agendy spojené s činností stanice technické kontroly.
- (3) Cílem prohlubovacího kurzu je seznámit kontrolní techniky
- a) s novými poznatky o konstrukci, provedení, s typickými závadami konstrukčních celků a emisních systémů kontrolovaných vozidel a vozidel nově zaváděných do provozu,
 - b) s novými postupy pro kontrolu technického stavu a měření emisí kontrolovaných vozidel,
 - c) s novými přístroji a pomůckami a jejich využitím v podmínkách stanice technické kontroly,
 - d) s novou diagnostickou technikou a možnostmi jejího využívání v podmínkách měření emisí,
 - e) s novými mezinárodními a národními předpisy, které se vztahují k činnosti stanice technické kontroly, a
 - f) se závadami v činnosti stanic technické kontroly a kontrolních techniků zjištěnými při výkonu státního odborného dozoru.

§ 27

Organizování a hodnocení závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek a zkoušky odborné způsobilosti kontrolního technika před zkušební komisí (K § 62 odst. 3 zákona)

- (1) Závěrečnou zkouškou odborné způsobilosti prokazuje kontrolní technik znalosti odpovídající cílům základního a prohlubovacího kurzu podle § 26 odst. 2 a 3.
- (2) Závěrečná zkouška odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek v základním kurzu se skládá z písemného testu, praktické a ústní zkoušky.
- (3) Závěrečná zkouška odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek v prohlubovacím kurzu se skládá z písemného testu.

- (4) Písemným testem prokazuje kontrolní technik znalosti
- a) právních předpisů upravujících činnost stanice technické kontroly, provádění technické prohlídky, kontroly a hodnocení technického stavu vozidla, podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích,
 - b) základního technického názvosloví a agendy spojené s činností stanice technické kontroly,
 - c) metrologického zabezpečení v České republice a ve stanici technické kontroly,
 - d) konstrukce, obsluhy a údržby měřidel a technologických zařízení používaných při technické prohlídce,
 - e) vlivu změn technického stavu vozidla na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, na životní prostředí a ekonomiku provozu vozidla,
 - f) vlivu změn technického stavu motoru vozidla a jeho příslušenství na životní prostředí a ekonomiku vozidla,
 - g) konstrukce a funkce diagnostických zařízení,
 - h) zásad schvalování a registrace vozidel,
 - i) o nových poznatcích týkajících se konstrukce, provedení, typických závad konstrukčních celků a emisních systémů kontrolovaných vozidel a vozidel nově zaváděných do provozu,
 - j) o nových postupech pro kontrolu technického stavu a měření emisí kontrolovaných vozidel,
 - k) nových přístrojů, pomůcek a jejich využití v podmínkách stanice technické kontroly,
 - l) o nové diagnostické technice a možnostech jejího využívání v podmínkách stanice měření emisí,
 - m) o nových mezinárodních a národních předpisech, které se vztahují k činnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí, a
 - n) závad v činnosti stanic technické kontroly, stanic měření emisí a kontrolních techniků zjištěných při výkonu státního odborného dozoru.
- (5) Praktickou a ústní zkouškou prokazuje kontrolní technik znalosti a dovednosti při používání měřidel a technologických zařízení se zaměřením na správnost vyhodnocení měření a praktického provádění technické prohlídky na kontrolní lince a na stanovišti měření emisí a na správné hodnocení technického stavu vozidla.
- (6) Postup při závěrečné zkoušce odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek je uveden v příloze č. 15.

§ 28

**Rozsah a obsah odborných znalostí a způsob
provádění výuky v základním a prohlubovacím
kurzu k získání a prohlubování odborné způsobilosti
kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění
technických prohlídek je omezeno na měření emisí vozidel
(K § 62 odst. 3 zákona)**

- (1) Rozsah a způsob provádění výuky v základním a prohlubovacím kurzu k získání odborných znalostí kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek je omezeno na mě-

ření emisí vozidel, obsahuje učební osnova základního a prohlubovacího kurzu, která je uvedena v příloze č. 16.

(2) Cílem základního kurzu je seznámit kontrolního technika

- a) se systémem technických prohlídek vozidel, s organizací měření emisí jako součásti technické prohlídky, sítí stanic technické kontroly a stanic měření emisí a rámcově se systémem řízení těchto sítí,
- b) s odpovědností kontrolního technika a s právními a ekonomickými důsledky jeho činnosti,
- c) se zásadami schvalování vozidel a motorů z hlediska emisí výfukových plynů, registrace vozidel,
- d) s vlivem změn technického stavu motoru a jeho příslušenství na životní prostředí a ekonomiku provozu,
- e) s konstrukcí a funkcí diagnostických zařízení s cílem naučit kontrolního technika tato zařízení používat pro ověřování funkce a zjišťování technického stavu ústrojí vozidla, motoru a jeho příslušenství,
- f) s praktickým výkonem měření emisí a se správným hodnocením zjišťovaného technického stavu motoru a jeho příslušenství, včetně způsobu vkládání údajů týkajících se zahájení a výsledku měření emisí v informačním systému technických prohlídek,
- g) s organizací metrologie v České republice a v síti stanic měření emisí s cílem naučit kontrolního technika činnostem, které jsou nutné pro zajištění metrologického pořádku ve stanici měření emisí, a
- h) s vedením agendy spojené s činností stanice měření emisí.

(3) Cílem prohlubovacího kurzu je seznámit kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek je omezeno na měření emisí vozidel,

- a) s novými poznatky o konstrukci, provedení, typických závadách emisních systémů kontrolovaných vozidel a vozidel nově zaváděných do provozu,
- b) s novými metodickými postupy pro měření emisí kontrolovaných vozidel,
- c) s novou diagnostickou technikou a možnostmi jejího využívání v podmínkách stanice měření emisí,
- d) s novými mezinárodními a národními předpisy, které se vztahují k činnosti stanice měření emisí, a
- e) se závadami v činnosti stanic měření emisí zjištěnými při výkonu státního odborného dozoru.

§ 29

Organizování a hodnocení závěrečné zkoušky odborné způsobilosti kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek je omezeno na měření emisí vozidel (K § 62 odst. 3 zákona)

- (1) Závěrečnou zkouškou odborné způsobilosti prokazuje kontrolní technik, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, znalosti odpovídající cílům základního a prohlubovacího kurzu podle § 28 odst. 2 a 3.
- (2) Závěrečná zkouška odborné způsobilosti k měření emisí v základním kurzu se skládá z písemného testu, praktické a ústní zkoušky.
- (3) Závěrečná zkouška z odborné způsobilosti k provádění měření emisí v prohlubovacím kurzu se skládá z písemného testu.
- (4) Postup při závěrečné zkoušce odborné způsobilosti k měření emisí je uveden v příloze č. 17.

§ 30

Vzor tiskopisu profesního osvědčení kontrolního technika (K § 60 odst. 5 zákona)

Vzory profesního osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek a profesního osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek je omezeno na měření emisí vozidel, jsou uvedeny v příloze č. 18.

§ 30a

Rozsah znalostí pro absolvování zkoušky ze znalostí konstrukce vozidel a způsob jejího provádění, organizování a hodnocení (K § 62 odst. 3 zákona)

- (1) Zkouškou ze znalostí konstrukce vozidel prokazuje žadatel o provedení zkoušky znalosti z konstrukce vozidel v oblastech mechanika, dynamika, dynamika vozidel, spalovací motory, materiály a jejich zpracování, elektronika, elektrotechnika, elektronické součásti vozidel a informační technologie.
- (2) Zkouška se provádí ústně.
- (3) Žadatel o provedení zkoušky si před zkušební komisí vylosuje 3 otázky. Zkušební komise mu poskytne čas na přípravu nejméně 30 minut.
- (4) Výsledek zkoušky se hodnotí stupněm „prospěl“ nebo „neprospěl“.
- (5) O vykonání a výsledku zkoušky vydá ministerstvo žadateli doklad. Ministerstvo vede evidenci vykonaných zkoušek obsahující jméno, příjmení a datum narození žadatele a dále datum vykonání zkoušky a její hodnocení.
- (6) Žádost o provedení zkoušky se podává ministerstvu. O termínu a místě zkoušky ministerstvo uvědomí žadatele nejpozději 21 dní před konáním zkoušky.

- (7) V případě hodnocení výsledku zkoušky stupněm „neprospěl“ lze opakovat zkoušku nejdříve po uplynutí 12 měsíců od konání zkoušky.

ČÁST ŠESTÁ

TECHNICKÉ PROHLÍDKY VOZIDEL URČENÝCH K PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ

§ 31

**Způsob a rozsah pokrytí území České republiky činnostmi
stanic technické kontroly provádějících technické prohlídky
vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a základní
technické vybavení nezbytné pro provádění technických
prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí
(K § 59b odst. 8 zákona)**

- (1) V každém správním obvodu kraje může být zřízena alespoň jedna provozovna stanice technické kontroly vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí.
- (2) Způsob pokrytí území České republiky činnostmi stanic technické kontroly provádějících technické prohlídky vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí vychází z údajů z informačního systému technických prohlídek za předchozí kalendářní rok a určí se na základě
 - a) potřebné kapacity technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí, která se vypočítá jako podíl z počtu všech provedených technických prohlídek silničních vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a počtu krajů, a
 - b) upraveného počtu technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí, který se vypočítá jako podíl z počtu všech provedených technických prohlídek silničních vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí v příslušném kraji, kde má být nově uvažovaná stanice technické kontroly provádějící technické prohlídky vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí provozována, a počtu provozovaných stanic technické kontroly provádějících technické prohlídky vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí v příslušném kraji, kde má být nově uvažovaná stanice technické kontroly provádějící technické prohlídky vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí provozována.
- (3) Rozsah pokrytí správního obvodu kraje je překročen, je-li upravený počet technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí větší než 80 % z potřebné kapacity technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí.
- (4) Stanice technické kontroly provádějící technické prohlídky vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí musí být vybavena tímto základním technickým vybavením nezbytným k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí:
 - a) základní technickou dokumentací týkající se konstrukce vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a
 - b) přístroji a zařízeními pro provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly podle § 16 této vyhlášky.

§ 32

**Rozsah odborných znalostí a učební osnova výuky
teoretické přípravy a praktického výcviku k získání
a prohlubování odborné způsobilosti k provádění technických
prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí
(K § 59b odst. 8 zákona)**

- (1) Rozsah odborných znalostí kontrolního technika k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí obsahuje učební osnova základního a prohlubovacího kurzu, která je uvedena v příloze č. 19.
- (2) Cílem výuky teoretické přípravy a praktického výcviku základního kurzu je seznámit kontrolní techniky vozidel k přepravě nebezpečných věcí
 - a) s ustanoveními právních předpisů upravujících přepravu nebezpečných věcí²⁾,
 - b) s právními předpisy, které se týkají druhů dopravních prostředků určených k přepravě nebezpečných věcí, požadavky na konstrukci a schvalování těchto vozidel a odpovědnosti kontrolního technika a s právními a ekonomickými důsledky jeho činnosti,
 - c) s vlivem změn technického stavu vozidla na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, na životní prostředí a ekonomiku provozu vozidla,
 - d) s praktickým výkonem kontrolní činnosti na kontrolních linkách pro jednotlivé druhy vozidel a se správným hodnocením zjišťovaného technického stavu vozidla,
 - e) se značením těchto vozidel a dokladů předepsaných pro provoz a schvalování technické způsobilosti a
 - f) s vedením agendy spojené s činností stanice technické kontroly provozující kontrolu technického stavu vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí.
- (3) Cílem prohlubovacího kurzu je seznámit kontrolní techniky vozidel k přepravě nebezpečných věcí
 - a) s novými předpisy v oblasti požadavků na konstrukci a označení dopravních prostředků a schvalování technické způsobilosti vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a
 - b) s novými poznatky o konstrukci, provedení, s typickými závadami konstrukčních celků kontrolovaných vozidel a vozidel nově zaváděných do provozu určených k přepravě nebezpečných věcí.
- (4) Cílem mimořádného kurzu je seznámit kontrolní techniky vozidel k přepravě nebezpečných věcí se změnou Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR)²⁾, ke které došlo mimo pravidelný dvouletý cyklus změn.

§ 33

Organizování a hodnocení závěrečné zkoušky z odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a zkušební řád (K § 59b odst. 8 zákona)

- (1) Závěrečnou zkouškou odborné způsobilosti prokazuje kontrolní technik vozidel k přepravě nebezpečných věcí znalosti odpovídající cílům základního a prohlubovacího kurzu podle § 32 odst. 2 a 3.
- (2) Závěrečná zkouška odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí se skládá z písemného testu a ústní zkoušky.
- (3) Písemným testem prokazuje kontrolní technik vozidel k přepravě nebezpečných věcí znalosti
 - a) právních předpisů upravujících přepravu nebezpečných věcí²⁾, upravujících všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů, provádění technické prohlídky, kontroly a hodnocení technického stavu vozidla určeného k přepravě nebezpečných věcí a podmínek provozu těchto vozidel na pozemních komunikacích a
 - b) právních předpisů upravujících a týkajících se dopravních prostředků a předmětů určených k přepravě nebezpečných věcí, požadavků na konstrukci a schvalování těchto vozidel, základního technického názvosloví a agendy spojené s činností stanice technické kontroly.
- (4) Ústní zkouškou prokazuje kontrolní technik vozidel k přepravě nebezpečných věcí znalosti a dovednosti při používání měřidel a technologických zařízení se zaměřením na správnost vyhodnocení měření a praktického provádění technické prohlídky na kontrolní lince a na správné hodnocení technického stavu vozidla a se zaměřením na konkrétní druhy dopravních prostředků z hlediska jejich konstrukce a použití, značení těchto vozidel, dokladů předepsaných pro provoz a schvalování technické způsobilosti.
- (5) Postup při závěrečné zkoušce odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí je uveden v příloze č. 20.
- (6) Vzor profesního osvědčení kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí je uveden v příloze č. 21.

ČÁST SEDMÁ ZKUŠEBNÍ STANICE

§ 33a

Druhy zkušebních stanic (K § 72 odst. 6 zákona)

Zkušební stanice se dělí na

- a) zkušební stanice pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií L, M₁, N₁, O₁ a O₂,

- b) zkušební stanice pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₁, O₂, O₃ a O₄ a zvláštní motorová a přípojná vozidla kategorií T, C, R, S a Z,
- c) zkušební stanice pro zvláštní motorová a přípojná vozidla kategorií T, C, R, S a Z,
- d) zkušební stanice kombinované pro motorová a přípojná vozidla podle písmen a), b) a c) v různých kombinacích podle kategorie vozidel,
- e) zkušební stanice kombinované pro motorová a přípojná vozidla podle písmen a) a b) v různých kombinacích podle kategorie vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí podle mezinárodní smlouvy upravující mezinárodní silniční přepravu nebezpečných věcí²⁾.

§ 33b

Způsob získání odborné způsobilosti k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích (K § 72 odst. 6 zákona)

- (1) Způsob získání odborných znalostí kontrolního technika typu K zahrnuje část teoretického získávání odborných znalostí a část závěrečného ověření znalostí formou závěrečné zkoušky po absolvování základního výcviku nebo přezkoušení po absolvování zdokonalovacího výcviku.
- (2) Cílem výuky teoretické a praktické přípravy základního výcviku je seznámit kontrolní techniky typu K
 - a) s ustanoveními právních předpisů upravujících schvalování technické způsobilosti vozidel,
 - b) s právními předpisy, které se týkají technických požadavků na konstrukci a schvalování vozidel a odpovědností kontrolního technika a s právními a ekonomickými důsledky jeho činnosti,
 - c) s vlivem změn technického stavu vozidla na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, na životní prostředí a ekonomiku provozu vozidla,
 - d) s praktickým výkonem kontrolní činnosti na kontrolních linkách pro jednotlivé druhy vozidel a se správným hodnocením zjišťovaného technického stavu vozidla ve vztahu ke schvalování technické způsobilosti a úkonům s tím spojeným,
 - e) s doklady předepsanými pro provoz a schvalování technické způsobilosti,
 - f) s vedením agendy spojené s činností zkušební stanice provádějící technické kontroly vozidel a
 - g) s používáním informačního systému technických prohlídek v části určené k vytváření protokolů o technických kontrolách.
- (3) Cílem zdokonalovacího výcviku je seznámit kontrolní techniky typu K
 - a) s novými předpisy v oblasti požadavků na konstrukci vozidel a schvalování technické způsobilosti vozidel,
 - b) s novými poznatky o konstrukci, provedení, s typickými závadami konstrukčních celků kontrolovaných vozidel a vozidel nově zaváděných do provozu a
 - c) s případnými změnami v informačním systému technických prohlídek souvisejícími s vytvářením protokolů o technických kontrolách.

- (4) Rozsah odborných znalostí kontrolního technika typu K obsahuje učební osnova základního a zdokonalovacího výcviku, která je uvedena v příloze č. 24 k této vyhlášce.
- (5) Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení odborné způsobilosti kontrolního technika typu K je uveden v příloze č. 25 k této vyhlášce.
- (6) Vzor profesního osvědčení kontrolního technika typu K je uveden v příloze č. 26 k této vyhlášce. Kontrolnímu technikovi typu K, který absolvoval základní výcvik a složil závěrečnou zkoušku z odborné způsobilosti, ministerstvo přidělí razítko s evidenčním číslem.
- (7) Držitel osvědčení podle odstavce 6 se jednou za 3 roky podrobuje zdokonalovacímu výcviku a přezkoušení z odborné způsobilosti k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.

ČÁST OSMÁ

TECHNICKÁ PROHLÍDKA

PROVÁDĚNÁ MOBILNÍM ZPŮSOBEM

§ 34

Způsob provádění technické prohlídky mobilním způsobem **(K § 79 odst. 7 zákona, k § 79b odst. 8 zákona)**

- (1) Při provádění technických prohlídek mobilním způsobem se postupuje přiměřeně jako při provádění technické prohlídky na kontrolní lince stanice technické kontroly.
- (2) V rámci technické prohlídky prováděné mobilním způsobem lze jízdní zkoušky účinku brzd vozidla provádět pouze na pozemní komunikaci nebo prostranství, které musí být dostatečně dlouhé a široké tak, aby se vozidlo mohlo bezpečně otočit.

§ 34a

Požadavky na místa určená pro **provádění technických prohlídek mobilním způsobem** **(K § 54 odst. 12 zákona)**

- (1) Zkušební úsek pro jízdní zkoušku musí splňovat tyto parametry:
 - a) vozovka zkušebního úseku pozemní komunikace nebo prostranství musí mít rovný, čistý a neklouzavý asfaltový, asfaltobetonový nebo cementobetonový povrch, bez výmolů nebo jiného zjevného povrchového poškození s výjimkou prohlídek vozidel konstrukčně určených k pohybu na sněhu a ledu,
 - b) minimální délka přímého zkušebního úseku (bez ploch pro otáčení) je 60 m, není-li zkušební úsek ukončen pevnou překážkou; pokud je zkušební úsek ve směru prováděné jízdní zkoušky ukončen pevnou překážkou, nesmí být jeho celková délka kratší než 80 m, z toho prostor s povrchem podle písmene a) minimálně 60 m a minimální bezpečnostní prostor pro nouzové brzdění 20 m,
 - c) šířka přímého zkušebního úseku minimálně 4 m,

- d) podélný a příčný sklon zkušebního úseku maximálně do 2 %.
- (2) Místo určené pro provádění technických prohlídek mobilním způsobem musí umožnit bezpečné provádění jednotlivých kontrolních úkonů, dodržení technologie provádění technických prohlídek, ochrany životního prostředí, jiného veřejného zájmu a bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- (3) Plnění požadavků na místa určená pro provádění technických prohlídek mobilním způsobem se ověří protokolem vypracovaným osobou pověřenou ministerstvem.

ČÁST DEVÁTÁ

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, ZRUŠOVACÍ USTANOVENÍ A ÚČINNOST

§ 35

Přechodná ustanovení

- (1) Provozovatel stanice technické kontroly, který je vybaven přístroji a zařízeními podle vyhlášky č. 302/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky, do doby vydání nového oprávnění a osvědčení podle článku II bodu 3 zákona č. 193/2018 Sb. nemusí plnit požadavky týkající se technického a programového vybavení vztahující se k provádění měření emisí.
- (2) Na stanici technické kontroly, která byla uvedena do provozu před nabytím účinnosti této vyhlášky, se použijí požadavky na stavební uspořádání podle vyhlášky č. 302/2001 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky; stavební uspořádání takové stanice technické kontroly musí odpovídat vždy alespoň podmínkám uspořádání stanice technické kontroly platným v době, kdy byla takováto stanice uvedena do provozu.
- (3) Identifikace podle § 11 odst. 3 této vyhlášky se poprvé použije od 1. července 2020.
- (4) Do doby schválení přístrojů uvedených v § 16 odst. 1 písm. m) a n), § 16 odst. 2 písm. e) a § 16 odst. 3 písm. f), g) a i) této vyhlášky a siloměru podle § 16 odst. 3 písm. a) této vyhlášky, nejdéle však do 20. května 2022, se stanice technické kontroly nemusí těmito přístroji dovybavovat. Ministerstvo dopravy schválení těchto přístrojů oznámí ve Věstníku dopravy.
- (5) Přístroj podle § 16 odst. 1 písm. j) této vyhlášky musí stanice technické kontroly pro osobní automobily začít používat nejdéle od 1. ledna 2019.

§ 36

Zrušovací ustanovení

Zrušují se:

1. Vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel.
2. Vyhláška č. 99/2003 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel.
3. Vyhláška č. 9/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění vyhlášky č. 99/2003 Sb.
4. Vyhláška č. 83/2012 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

5. Vyhláška č. 342/2014 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů.
6. Vyhláška č. 132/2016 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů.
7. Vyhláška č. 228/2017 Sb., kterou se mění vyhláška č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

§ 37

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. října 2018.

Ministr:

Ing. Ěok v. r.

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Kontrolní úkon

Obsahovou náplň kontrolního úkonu tvoří

- a) technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem⁹⁾,
- b) způsob kontroly a
- c) specifikace závad, která popisuje zjištěné závady a stanoví stupeň jejich závažnosti.

SEZNAM KONTROLNÍCH ÚKONŮ

pro kontrolu a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce

Označení stupňů závad:

A - lehká závada

B - vážná závada

C - nebezpečná závada

⁹⁾ Vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Vyhláška č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Skupina kontrolních úkonů		
Číslo kontrolního úkonu	Metoda kontroly	
Číslo a základní popis závady	Podrobný popis závady se stupněm hodnocení	
0. IDENTIFIKACE VOZIDLA		
0.1 Registrační značky (jsou-li vyžadovány)		
Registrační značky (jsou-li vyžadovány)	Vizuální kontrola.	
0.1.1 Vozidlo, které podléhá registraci, není opatřeno předepsaným počtem tabulek registračních značek.		B

[illegible]

čky mů že upa dn out ne- bo způ sob uch yce ní ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m			
0.1. 3 Ta- bul ka re- gis- tra- ční zna- čky je po- ško- ze- ná ne- bo de- for- mo- va- ná ne- bo ne- či- tel- ná, ne- bo je upr- ave- n její	<p>Poškoze- ní někte- rého pís- menného nebo čí- selného znaku re- gistrační značky, které sni- žuje její čitelnost</p> <p>nebo po- škození, či defor- mace (na- př. ohnu- tí) tabul- ky regis- trační značky, které sni- žují její či- telnost.</p>	B	
	<p>Nepovo- lená úprava (např. zmenšení rozměrů) tabulky registrač- ní značky.</p>	B	

roz mě r ne- bo její ne- po- vo- le- ná úpr ava sní- žu- je její či- tel- nos t		
0.1. 4 Úd aje uve de- né na ta- bul ce re- gis- tra ční zna čky ne- od- po- ví- dají úda jú m uve de- ný m v d okl ade ch vo- zi- dla	Údaje uvedené na tabul- ce regis- trační značky neodpo- vídají údajům uvede- ným v předlo- žených dokla- dech od vozidla.	B

0.1.5 Umístění tabulky registrační značky na vozidle vzhledem k minimální nebo maximální výšce nad vozovkou nebo umístění tabulky registrační značky vzhledem k podélné střední rovině vozidla neodpovídá požadavkům a tyto změny umístění u vozidel kategorie L nejsou zapsány v registru silničních vozidel.	Neschválená úprava umístění tabulky registrační značky na vozidle vzhledem k minimální nebo maximální výšce nad vozovkou nebo umístění tabulky registrační značky vzhledem k podélné střední rovině vozidla neodpovídá požadavkům a tyto změny umístění u vozidel kategorie L nejsou zapsány v registru silničních vozidel.	B
	Tabulka registrační značky není umístěná kolmo k podélné střední rovině vozidla (vychýlení do bohu) nebo není její spodní hrana přibližně vodorovná s vozovkou nebo	

		úhly naklopení tabulky registrační značky (od vozovky nebo k vozovce) překračující povolené hodnoty.	
	0 1 5 3	Poloha umístění registrační značky na vozidle nebo do datečné úpravy na vozidle zapřičiňují nedostatečnou viditelnost tabulky registrační značky v některém z vymezených úhlů geometrické viditelnosti.	B
0.1.6 Použití neschálené tabulky registrační značky (vlastn	0 1 6	Použití neschálené tabulky registrační značky (vlastní výroba).	B

í vý- ro- ba)			
0.2 Identifikace vozidla / identifikační číslo / výrobní číslo a povinný štítek výrobce			
0 . 2 . slo / 1 vý- rob- ní číslo	Ide nti- fi- kač- ní čí- slo / vý- rob- ní číslo	Vizuální kontrola.	
0.2. 1.1 Vy- ra- že- né ide nti- fi- kač- ní čí- slo / vý- rob- ní čí- slo vo- zi- dla ne- bo vý- mě- nné ho sa- mo stat- né- ho tec- hni- cké ho	Vyražené identifikační číslo / výrobní číslo vozidla nebo výměnného statného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený) chybí, nebo je nelze najít.		B

cel- ku (vý- mě- nná ná- sta- vba , pra- cov- ní str- oj- ne- se- ný) chy- bí, ne- bo je ne- lze na- jít		
0.2. 1.2 Ide- nti- fi- kač- ní čí- slo / vý- rob- ní čí- slo je ne- úpl- né ne- bo ne- čí- tel- né ne- bo vy- rez- lé ne- bo ji-	Identifi- kační čí- slo / vý- robní čí- slo je neú- plné nebo nečitelné nebo vy- rezlé ne- bo jinak poškoze- né.	B

nak po- ško- ze- né		
0.2. 1.3 Ide nti- fi- kač ní čí- slo / vý- rob ní čí- slo ne- od- po- ví- dá úda jú m uve de- ný m v d okl ade ch vo- zi- dla ne- bo vý- mě nné ho sa- mo stat né- ho tec hni cké ho cel- ku (vý- mě nná	Identifi- kační čí- slo / vý- robní čí- slo neod- povídá údajům uvede- ným 0 v dokla- dech vo- 2 zidla ne- bo v do- 1 kladech výměnné- 3 ho samo- statného technic- kého cel- ku (vý- měnná nástavba, pracovní stroj nese- ný).	B

ná- sta vba , pra cov ní str oj ne- se- ný)		
0.2. 1.4 Ve str ukt uře vy- ra- že- né- ho ide nti- fi- kač ní- ho čí- sla / vý- rob ní- ho čí- sla ne- bo v je ho oko lí, jso u pa- trn é zm ěny svě dčí- cí o je ho po- zm ěné	<p>Ve struk- tuře vyra- ženého identifi- kačního čísla / vý- robního čísla nebo 0 v jeho 2 okolí, jsou pa- trné zmé- 1 ny (např. 4 přeražení jiného čí- 1 sla, nava- ření části karoserie z jiného vozidla) svědčící o jeho pozměně- ní.</p> <p>Identifi- kační čí- slo / vý- robní čí- slo je vy- raženo 0 neschvá- leným, 2 neorigi- nálním 1 způso- bem ne- 4 bo způ- sob 2 ražby nebo umístění ražby zjevně ne- odpovídá provede- ní výro- by vozidla</p>	<p>B</p> <p>B</p>

ní ne- bo je čí- slo vy- ra- že- no ne- sch vá- le- ný m, ne- ori- gi- ná- lní m způ- so- be m	nebo vý- měnného samostat- ného technic- kého cel- ku, při- čemž v dokla- dech vo- zidla ne- bo dokla- dech od výměnné- ho samo- statného technic- kého cel- ku chybí zápis správného úřadu o obnove- ní původ- ního VIN náhradní technolo- gií nebo o vyraže- ní přidě- leného úředního čísla.	
	Velikost znaků, způsob ražby ne- bo umí- stění raž- by obno- veného původní- ho VIN náhradní technolo- gií nebo přiděle- ného úředního čísla ne- odpovídá požadav- kům ne- bo úda- jům, uve- deným v dokla- dech vo- zidla ne-	B

			bo v do- kladech výmenné- ho samo- statného technic- kého cel- ku (vý- měnná nástavba, pracovní stroj nese- ný).	
0,2,2	Po- vin- ný štit- ek vý- rob- ce		Vizuální kontrola.	
0.2.2.1	Po- vin- ný štit- ek vý- rob- ce, je- li vy- ža- dáv- an	0,2,2,1,2	Povinný štitěk vý- robce, je- li vyžado- ván, chy- bi (u vozi- du ovlá- daného do 01.01. 2002).	B
	by ne- bo je ne- či- tel- ný ne- bo je ne- úpl- ný ne- bo vy- zna- če- ný	0,2,2,1,2,3	Povinný štitěk vý- robce je nečitelný nebo předepsa- né údaje na štitku chybí (vy- žaduje se vždy ale- spoň označe- ní výrobce vozidla, VIN/ vý- robní čís- lo pod- vozku).	B
		0,2,2	Vyznače- né údaje na povin- ném štit- ě	B

údaj je ne- od- po- ví- dají údaj jů m, uve- de- ný m v d ok um ent aci vo- zi- dla ne- bo sa- mo stat né- ho tec hni cké ho cel- ku (vý- mě- nná ná- sta- vba , pra- cov- ní str- oj- ne- se- ný)	ku výrob- ce (v pří- padě označení výrobce vozidla, VIN / vý- robní čí- slo pod- vozku) neodpo- vídají údajům, uvede- ným v doku- mentaci vozidla nebo sa- mostat- ného technic- kého cel- ku (vý- měnná nástavba, pracovní stroj nese- ný), ne- stanoví-li výrobce jinak.	
0.2. 2.2 Zp ůsob upe- vně- ní ne-	Způsob upevnění, provede- ní nebo způsob vyznačení údajů na povin- ném štít-	B

bo pro ve- de- ní ne- bo způ- sob vy- zna- če- ní úda- jů na po- vin- né m štit ku vý- rob- ce svě- dčí o je- ho po- zm- ěně- ní		ku výrob- ce svědčí o jeho pozměně- ní.	
0 . 2 . 3	Do- kla- dy k vo- zi- dlu	Vizuální kontrola.	
0.2. 3 Ne- či- tel- né do- kla- dy k v ozi- dlu ne- bo ne- pře- sno- sti for-	0 . 2 . 3	Nečitelné doklady k vozidlu nebo ne- přesnosti formální povahy.	A

mál ní po- va- hy			
0 . 3	Ne- sho- da údaj ů	Vizuální kontrola.	
0.3. 1 Zm ěna ne- bo úpr ava vo- zi- dla, kte rá ne- od- po- ví- dá sch vá- le- né- mu pro ve- de- ní ne- bo úda jú m, uve de- ný m v p ře- dlo že- né do- ku- me nta ci k v ozi-	Změna nebo úprava vozidla, která ne- odpovídá schvále- nému provede- ní nebo údajům, uvede- ným v předlo- ženém do- kumenta- ci k vozi- dlu (ne- schválená přestavba - pracov- ní stroj nesený, změna nástavby, karosérie, typ mo- toru, druh po- honu, změna hmotnos- ti nebo rozměru vozidla apod.).	B	
0. 3 . 1 do- ku- me nta ci k v ozi-	Je-li vyža- dováno, není zmé- na nebo úprava vozidla vyznače- na v do- kumenta- ci k vozi- dlu (do-	B	

dlu , ne- bo je-li vy- ža- do- vá- no, ne- ní ta- to zm ěna ne- bo úpr ava vy- zna če- na v d ok um ent aci k v ozl- dlu	datečná montáž tažného zařízení nebo ochran- ného rá- mu apod.).	
0.3. 2 V r ozp oru s p oža dav ky zá- ko- na by- la na po- čít- ta- dle uje- té vzd ále- nos ti pro ve-	V rozpo- ru s požá- davky zá- kona byla na počíta- dle ujeté vzdále- nosti pro- vedena změna zá- znamu o celkové ujeté vzdále- nosti vo- zidla.	B

de- na- zm- ěna zá- zna- mu- o ce lko- vé uje- té vzd- ále- nos- ti vo- zi- dla			
1. BRZDOVÉ ZA- ŘÍZENÍ			
1.1 Mechanický stav a funkce			
Ulo- žení pe- dálu pro- vo- zní brz- dy / ruč- ní pá- ka brz- dy	Vizuální kontrola čas- tí při ovládá- ní brzdového systému. <i>Poznámka:</i> Vozidla vyba- vená brzdo- vým systé- mem s posi- lovačem je třeba kontro- lovat i s vy- pnutým mo- torem.		
1.1. 1.1 Ovl- áda- cí 1 prv- ek 1 pro- vo- zní 1 brz- dy 1 ob- tí- žné po- hy-	U moto- cyklu je ruční pá- ka brzdy obtěžně pohybli- vá, zjevně překraču- je stano- vené hod- noty pro jeho ovlá- dání (ma- ximální ovládací sílu).	B	

bli- vý	1	B
	.	
	1	
	.	
	1	
	.	
	2	
1.1. 1.2 Na dm ěrn é opo tře- be- ní ne- bo nad mě rná vů- le v o vlá- da- cím prv ku pro vo- zní brz dy	Nadměrné opo- třeění nebo nadměrná vůle v ovládacím prvu provozní brzdy	B
	1	
	.	
	1	
	.	
	1	
	2	
1 . 1 . 2	Stav brz- do- vé- ho pe- dá- lu / ru- ční 1. ovlá- dací pá- ky brz- dy a zd- vih ovlá- da-	B
	1	
	.	
	1	
	.	
	1	
	2	

cího prv ku pro- vo- zní brz dy			
1.1.2.1 Na dm ěrn ý zdv ih ne- bo ne- do- sta- teč- ná re- ze- rva zdv ihu ovl áda- cí- ho prv ku pro- vo- zní brz dy	1 . 1 . 2 . 1 . 1	Nadměr- ná vůle na počát- ku zdvihu ovládací- ho prvku brzdy (mrtvý chod).	B
	1 . 1 . 2 . 2	Nedosta- tečná vů- le na po- čátku zdvihu ovládací- ho prvku kapalino- vé brzdy.	B
	1 . 1 . 2 . 1 . 3	Nedosta- tečná vzdále- nost od podlahy (rezerva) na konci zdvihu ovládací- ho prvku kapalino- vé brzdy.	B
	1 . 1 . 2 . 1 . 4	K vyvolá- ní brzdného účinku je nutné opakova- né sešláp- nutí / zmáčknu- tí ovláda- cího prvku provozní brzdy (např. při zavzduš- nění).	B

1.1.2.2 Ovládací prvky provozní brzd se správně neuvolňují	1	Ovládací prvek	B
	1	provozní	
	1	brzdy se	
	2	po odbrzdění	
	2	správně	
	1	neuvolňuje.	
1.1.2.3 Protiskluzevé pokrytí peřádu provozní brzd chybí, je volné nebo opotřebené tak, že je		Ovládací prvek	B
		prvek	
		provozní	
	1	brzdy se	
	1	po odbrzdění	
	1	nevrací	
	2	do původní po-	
	2	vodní polo-	
	2	hy a ko-	
	2	lo trvale	
1.1.2.3 Protiskluzevé pokrytí peřádu provozní brzd chybí, je volné nebo opotřebené tak, že je		přibrzduje (je zablokováno).	B
1.1.2.3 Protiskluzevé pokrytí peřádu provozní brzd chybí, je volné nebo opotřebené tak, že je		Protiskluzevé pokrytí peřádu	B
		provozní	
	1	brzdy	
	1	chybí, je	
	2	volné nebo	
	3	opotřebené	
		tak, že neplní svou funkci.	

hla dké		
1.1. 2.4 U t rak to- ru, kte rý je vy- ba- ven zdv oje- ný m brz do- vý m pe- dá- lem , chy bí za- ří- ze- ní pro je- ho spo- jení ne- bo za- ří- ze- ní ne- ní fun kční	U trakto- ru, který je vyba- ven zdvo- 1 jeným · brzdo- 1 vým pe- · dalem, 2 chybí za- · řízení pro 4 jeho spo- jení nebo zařízení není funkční.	B
1.1. 2.5 Ovl áda cí za- ří- ze- ní pro	1 U moto- · cyklu na 1 konci pá- · ky ruční 2 brzdy · chybí 5 předepsa- · né bez- 1	B

vo- zní brz- dy po- ško- ze- né bo ne- od- po- ví- dá- po- ža- dáv- kům	1	pečnostní zaoblení.	B
	1		
	2		
	2		
	5		
	5		
	2		
	2		
	5		
	4		
1.1. 2.6 Systém ovládání provozní brzdy vozidla neod- po- ví- dá- po- ža- dáv- kům nebo některé pře-	1	Systém ovládání provozní brzdy vo- zidla ne- odpovídá požadav- kům (nap- ř. v moto- ocyklů kat. L5, L6, L7).	B
	1		
	2		
	6		
	6		
	1		
	1		
	1		
	2		
	2		
1.1. 2.6 Systém ovládání provozní brzdy vozidla neod- po- ví- dá- po- ža- dáv- kům nebo některé pře-	1	Některé předepsa- né ovlá- dací prvky provozní brzdy chybí ne- bo byly z vozidla demon- továny (u mo- to- cyklu).	B
	1		
	1		
	2		
	6		
	6		
	2		
	2		
	2		
	2		

de-psa né ovlá cí prv ky pro vo-zní brz dy chy bí ne bo by ly de-mo nto vá ny	1. 1. 3	Vý- vě- va ne- bo kom pres or a je- ich pří- slu- šev- stv í	Vizuální kontrola součástí za normálního pracovního tlaku. Zkontrolovat čas pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné brzdění a funkci výstražné signalizace, vícekruhového jističstího ventilu a přetlakového ventilu.	
		1.1. 3.1 Tla- k vz- du u / po dtl- ak je ne- do-	1 . 1 3 . 1 1 . 1 . 1 . 1	Tlak vzduchu / podtlak je nedosta- tečný 3 k zajištění 4 brzdění 1 po vstu- 1 pu výstra- žného za- řízení

stat- teč- ný k z aji- ště- ní	v činnost nebo je ručička manome- tru v polí nebezpe- čí.	
nej- mě- ně dvo u bez peč- né úč- inný ch brz- dě- ní s pl- ný m zdv- ihe m ovl- áda- cí- ho org- ánu pro- vo- zní ho brz- dě- ní po vst- up u vý- stra- žné ho za- ří- ze- ní do čin- nos- ti ne- bo je	Tlak vzdu- chu / podtlak je nedosta- tečný k zajištění nejméně 2 brzdění po vstu- pu výstra- žného za- řízení v činnost nebo je ručička manome- tru v polí nebezpe- čí.	C

ru- čič- ka ma- no- me- tru v p oli ne- bez peč- čí			
1.1. 3.2 Čas pro do- sa- že- ní tla- ku / po dtl aku po- tře bné ho pro bez peč- né úči nné brz- dě- ní ne- ní v so ula du s p oža dav ky	Čas pro dosažení tlaku / 1 podtlaku 1 . potřebné 1 ho pro 3 . bezpečné 3 účinné 2 . brzdění je 2 podle po- žadavků příliš dlouhý.	B	
1.1. 3.3 Vř- ce kru- ho- vý ji- sti-	1 Víceokru- 1 . hový jisti- 1 cí ventil 3 . nebo pře- 3 tlakový 3 ventil 3 brzdové 1 . soustavy	B	

cí ventil nebo přetlakový ventil nefunkguje	není funkční.	
1.1.3.4 Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu	1. Slyšitelný únik vzduchu z kompresoru nebo vícesticího ventilu nebo přetlakového ventilu.	B
1.1.3.5 Vnější poškození, které může ovlivni	1. Vnější poškození kompresoru nebo vícesticího ventilu nebo přetlakového ventilu nebo jejich uchycení,	B

t fun kci brz do vé ho sy sté mu		ktelé mû že ovliv nit funkci brzdové ho systé mu.	
	1 . 1 . 3 . 5 . 2	Vnější po škození kompre sorů ne bo více kruhové ho jstící lu nebo přetlako vého ve ntilu ne bo jejich uchycení, ktelé bez prostřed ně ohro žuje funkci brzdové ho systé mu.	C
	1 . 1 . 3 . 5 . 3	Nedosta tečný úči nek nou zového brzdění.	C
1.1. 3.6 Ne po vo le ná úpr ava spo čí va jící v o dbé ru tla ku vzd uch	1 . 1 . 3 . 6	Nepovo lená zmé na spočí vající v odběru tlaku vzduchu pro ve dlejší spo třebiče z potrubí nebo ze zařizení, ktelé je umístěné před ví ceokru hovým ji stícím ve ntilem	B

		nebo odběr tlaku vzduchu z některého brzdového okruhu.	
1	Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	Kontrola funkčnosti.	
1.1.4.1 Neopravená funkce nebo porucha manometru nebo výstražné signaliza- ce	Některý manome- r je vadný, avšak výstražná signalizace nízkého tlaku vzduchu je plně funkční. Optická kontrolka signalizace nízkého tlaku vzduchu se při ověření funkčnosti neuvede v činnost (např. vadná žárovka).	A	A

ručně ovládaného brzdíče parkovací brzdý je prasklý, nebo nadměrně opotřebený.		
1.1. 5.2 Ruční ovládaný brzdíč parkovací brzdý je ne- spolehlivý nebo jeho ovládací prvky	Ovládání ručně ovládaného brzdíče parkovací brzdy není spolehlivé nebo ručně ovládaný brzdíč není spolehlivý. Ovládání ručně ovládaného brzdíče parkovací brzdy je obtížné nebo ovládací prvky	B B

<p>ádá ní je ne- spo- le- hli- vé</p>	<p>brzdíče jsou pro řidiče ob- tížně při- stupné (nepovo- lená úprava).</p>	
<p>1.1. 5.3 U r učn ě ovl áda né- ho brz di- če pa- rko- va- cí brz dy úni k vzd uch u ze sy- sté- mu</p>	<p>U ručně ovládané- ho brzdi- če parko- vací brzdy sly- šitelný únik vzduchu ze systé- mu.</p>	<p>B</p>
	<p>Únik vzduchu z ručně ovládané- ho brzdi- če parko- vací brzdy způsobu- je znatel- ný pokles tlaku vzduchu v brzdo- vém sy- stému.</p>	<p>B</p>
<p>1.1. 5.4 U r učn ě ovl áda né- ho brz di- če pa- rko- va- cí brz dy ne- vy- ho- vu-</p>	<p>Ručně ovládaný brzdíč pa- rkovací brzdy ne- ní funkč- ní.</p>	<p>B</p>

jící fun kce			
1.1. 5.5 Va dné upe vné ní ne- bo mo ntá ž brz di- če pa- rko va- cí brz dy	Montáž nebo upevnění ručně ovládané- ho brzdi- če parko- vací brzdy na vozidle je uvolněné nebo ne- ní spole- hlivé ne- bo neod- povídá požadav- kům.	B	
1.1. 5.6 Ru čně ovl áda ný brz dič pa- rko va- cí brz dy, je-li vy- ža- do- ván , chy bí (je de- mo nto ván)	Ručně ovládaný brzdič pa- rkovací brzdy, je- li vyžado- ván, chy- bí (je de- monto- ván).	B	
1 · 1 rko-	Ovl adač pa- rko-	Vizuální kontrola čas- tí při činnos-	

6	vací brz dy, ovlá dací pá- ka, zá- pa- dka pa- rko- vací brz dy, elek tric- ká pa- rko- vací brz da	ti brzdového systému.
1.1. 6.1 Zá- pa- dka pa- rko- va- cí brz dy ne- are- tu- je spr áv- ně	1 Západka nearetuje správně, ovládací páku pa- rkovací brzdy ne- lze spole- hlivě zaji- stit v pra- covní po- loze.	B
1.1. 6.2 Na dm ěrn é opo tře- be- ní v p ře- vo- du ovl ada če	1 Opotře- bení v převo- du ovlá- dače pa- rkovací brzdy ne- bo západ- kového mecha- nismu, které však nemá vliv na spole- hlivost nebo funkci	A

pa- rko- va- cí brz- dy ne- bo zá- pa- dko vé- ho me- cha- ni- sm u pa- rko- va- cí brz- dy	ovládání parkovací brzdy.	
1. 6.3 Na dm ěrn ý zdv ih pá- ky ne- bo ne- do- sta- teč- ná re- ze- rva zdv ihu v p ře- vo- du svě dčí o n esp ráv né m se- ří-	Nadměr- né opo- třebení v převo- du ovlá- dače pa- rkovací brzdy ne- bo západ- kového mecha- nismu, které má vliv na spolehli- vost nebo funkci ovládání parkovací brzdy.	B
1.1. 6.3 Na dm ěrn ý zdv ih pá- ky ne- bo ne- do- sta- teč- ná re- ze- rva zdv ihu v p ře- vo- du svě dčí o n esp ráv né m se- ří-	Maximál- ní brzdny účinek je dosažen až po více jak 2/3 celkového zdvihu ovladače parkovací brzdy, pokud výrobce nestanoví jinak.	B
1. 6.3 Na dm ěrn ý zdv ih pá- ky ne- bo ne- do- sta- teč- ná re- ze- rva zdv ihu v p ře- vo- du svě dčí o n esp ráv né m se- ří-	Nedosta- tečná re- zerva zdvihu ovladače parkovací brzdy.	B

ze- ní pa- rko- va- cí brz- dy			
1.1.6.4 Ovládač parkovací brzdy ne- bo ně- kte- ré ovlá- da- cí prv- ky chy- bí, jsou po- ško- ze- né ne- bo ne- fun- kční	1 . 1 . 6 . 4 . 1 . 1 . 1 . 1 . 2	Ovládací prvek parkovací brzdy (např. klika se šroubem) je obtížně pohyblivý. Po odbrzdění se převod parkovací brzdy nevrací do původní polohy. Ovládací prvek parkovací brzdy (např. klika se šroubem) je v nato-lik zhoršeném technickém sta-vu (např. zkorodo-vaný, poškozený nebo nadměr-ně opo-třeбенý), že není funkční. 1 . 1 . 6 . 4 . 4	B B B B

		páka) nebo některé ovládací prvky (lana, páky apod.) parkovací brzdy byly z vozidla nebo z nápravy zjevně demontovány (nepřípustný zásah do brzdového systému).	
1.1.1. 6.5. Ne-správná funkce výstražné signalizace parkovací brzd	1. 1. 6. 1. 5. 1.	Výstražná signalizace činnosti parkovací brzdy nefunguje.	B
1.1.1. 6.5. Ne-správná funkce výstražné signalizace parkovací brzd	1. 1. 6. 1. 5. 1.	Výstražná signalizace parkovací brzdy signalizuje nesprávnou funkci parkovací brzdy.	B

fun			
kci			
pa			
rko			
va			
ci			
brz			
dy			
1	Brz	Vizuální kontrola části při činnosti brzdového systému.	
.	do-		
1	vé		
.	nti-		
7	ly (brz diče, vyfu-ko-vací ve-nti-ly, re-gu-lá-tory tla-ku)		
1.1.7.1	1	Vnější poškození brzdového ventilu, které může ovlivňovat funkci nebo spolehlivost brzdového systému.	B
Poškození brzdového ventilu nebo nadměrný únik vzduchu	1.1.7.1.3	Slyšitelný únik vzduchu z brzdového ventilu.	
u	1	Vnější poškození brzdové	C

		ho ventilu, které bezprostředně ovlivňuje brzdové-ho systému vozidla.			
		Únik vzduchu z brzdového ventilu, způsobující znatelný pokles tlaku v brzdovém systému vozidla.	C		
1.1.7.2 Na dměrný únik oleje z kompresoru	1. 1. 7. 2. 1	Brzdový ventil (vyfukovací část) je nadměrně znečištěný olejem z kompresoru.	A		
	1. 1. 7. 2. 2	Množství oleje z kompresoru způsobuje u brzdového ventilu (vyfukovací část) odkapávání oleje na vozovku.	B		
1.1.7.3 Vádne upevnění	1. 1. 7. 3	Upevnění brzdového ventilu je uvolněné nebo nespolehlivé.	B		

(hadi- ce, hla- vi- ce, elek- tric- ké ka- be- ly, ko- ne- kto- ry)		
1.1. 8.1 Va dná ne- bo opo tře- bo- va- ná ne- bo po- ško- ze- ná spo- jko- vá hla- vi- ce ne- bo au- to- ma- tic- ký uza- ví- rací ve- ntil ne- bo vzd- uch- ové pro- po- jo-	Spojková hlavice je 1 částečně opotřebe- 1 ná (ob- roušená), 8 ale tato závada 1 nemá vliv na její 1 spolehli- vost nebo těsnost. Vnější po- škození 1 pneuma- tického 1 propojo- vacího ve- 8 dent (ha- dice), kte- 1 ré nemá vliv na je- 2 ho spole- hlivost či těsnost. Spojková hlavice je 1 poškoze- ná nebo 1 nadměr- ně opo- 8 třeбенá nebo me- 1 chanis- mus spo- 4 jení hla- vic je vad- ný nebo	A A B

		není spo- lehlivý.	
	1 . Automatický uza- 1 vírací ve- . ntil spoj- 8 kové hla- . více je 1 vadný. 5	B	
va- cí ve- de- ní (ha di- ce)	Vnější po- škození pneuma- tického propojo- vacího ve- dení (ha- dice), kte- 1 ré má vliv . na jeho 1 spolehli- . vost či 8 těsnost . nebo 1 použité 6 pneuma- tické pro- pojovací vedení neodpo- ovídá po- žadav- kům.	B	
1.1. 8.2 Po- ško- ze- ný ele- ktr- ic- ký ko- ne- kto- r ne- bo ele- ktr- ic- ké ovl- áda- cí	Vnější po- škození izolace elektric- kého 1 ovládací- . ho vedení 1 (elektric- . ký kabel) 8 systému . ABS / 2 EBS / . ESC, kte- 1 ré nemá vliv na je- ho funkci či spole- hlivost.	A	
	1 Vnější po- .škození 1 elektric- kého ko-	A	

		nektoru systému ABS / EBS / ESC, kte- ré však nemá vliv na jeho 8 funkci či · spolehli- 2 vost nebo · bezpeč- 3 nostní pojistka pro spoje- ní konek- torů je deformo- vaná, av- šak funkční.	
ve- de- ní (ka- bel) sy- sté- mu AB S / EB S / ES C	1 · 1 · 8 · 2 · 4 · nebo použité elektrické ovládací vedení neodpo- vídá po- žadav- kům.	Vnější po- škození izolace elektric- kého ovládací- ho vedení (elektric- ký kabel) systému ABS/EBS /ESC, které mů- že ovliv- ňovat je- ho funkci či spole- hlivost nebo použité elektrické ovládací vedení neodpo- vídá po- žadav- kům.	B
	1 · 1 · 8 · 2 · 5	Vnější po- škození elektric- kého ko- nektoru systému ABS / EBS / ESC, kte- ré může	B

1.1.8.3	Va dné na- mo- nto va- ná ne- bo upe- vné ná spo- jko- vá hla- vi- ce ne- bo ele- ktr- ic- ký ko- ne- kto- r s- ys- tém u AB S/ EB S/ ESC	1 1 8 3 1	Spojení spojkové hlavice s pneu- matic- kým pro- pojava- cím veden- ím (ha- dicí) je uvolněné nebo po- škozené avšak ne- má vliv na těs- nost nebo spolehliv- ost spo- jení.	A
		1 8 2	Spojení electric- kého ko- nektoru ABS/ EBS/ ESC s electric- kým ovlá- dacím ve- dením (elek- trickým kabelem) je uvolněné nebo po- škozené avšak ne- má vliv na spole- hlivost přenosu dat.	A

		Spojková hlavice je vadně namontova- ná k pneu- matické- mu pro- pojení vedení k vozidlu nebo spo- jení spoj- kové hla- vice s pneu- matic- kým pro- pojova- cím vede- ním (ha- dicí) není spolehlivé.	
		Elektric- ký konek- tor ABS / EBS je zjevně vadně namo- ntován k elektric- kému ovládací- mu vede- ní (kabe- lu) nebo k vozidlu nebo spo- jení konek- toru s kabelem není spo- lehlivé.	
1.1. 8.4 Na dm ěrn ý úni- k vd uch u		Slyšitelný únik vzduchu ze spojo- vacích prvků pneuma- tického ovládá- cího vedení mezi ra-	

ze spo- jo- va- cí- h prv- ků pne- um- atic- ké- ho ovl- áda- cí- ho ve- de- ní me- zi- ta- žný m a ta- že- ný m vo- zi- dle- m	žným a taženým vozidlem.	
1.1. 8.5 Ne- při- po- je- né ne- bo- ne- spr- áv- ně při- po- je- né spo- jo- va- cí prv- ky	Únik vzduchu ze spojo- vacích prvků pneuma- tického ovládací- ho vedení mezi ta- ženým a taženým vozidlem způsobu- je znatel- ný pokles tlaku vzduchu v brzd- ovém sy- stému.	C
	Použití nevhod- ného elektric- kého ovládací- ho vedení (propoj- ovacího kabelu) určeného pro sy- stém ABS (konek- tor s po- čtem pi- nů 5), k ovláda- ní přípoj- ného vo- zidla, kte- ré je vyba- veno sy- stémem EBS (ko- nektor	B

	s počtem pinů 7).	
	Propojení pneuma- tického ovládací- ho vedení 1 (hadice) . mezi ta- 1 žným . a taženým 8 vozidlem . chybí ne- 5 bo není . funkční 2 (úmyslné vyřazení vzduch, brzd z provo- zu).	C
1.1. 8.6 Ne- bez peč- ná úpr- ava pro- po- jo- va- cí- ho ve- de- ní (ele- ktr- ic- ké, pne- um- atic- ké)	Nebez- pečná 1 úprava . některé- 1 ho prvku . pneuma- 8 tického . propojo- 6 vacího ve- . dení (ha- 1 dice / spojková hlavice).	B
	Nebez- pečná 1 úprava . některé- 1 ho prvku . elektric- 8 kého 8 ovládací- . ho vedení 6 systému . ABS / 2 EBS / ESC (ko- nektor / kabel).	B
	1 Nebez- . pečná 1 úprava . prvků 8 pneuma- . tického 6 propojo-	C

		vacího vedení, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy jízdní soupravy (hadice / spojková hlavice).	
1.1.1.9	Zásobník energie, vzduchové ojetí	Vizuální kontrola činnosti při činnosti brzdového systému.	
1.1.1.9.1.1	Poškozený, zkorodovaný nebo netěsný vzduchové ojetí	Povrchová koroze / oxidace vzduchového ojetí, která nemá vliv na jeho těsnost nebo spolehlivost.	A
		Vzduchové ojetí je nadměrně zkorodovaný nebo poškozený tak, že může být ohrožena jeho těsnost nebo spolehlivost.	B
		Slyšitelný únik vzduchu ze vzduchového nebo spoju.	B

	3		
	Únik 1 vzduchu 1 ze vzdu- 1 chojemu 1 nebo spo- 1 jů způso- 9 buje zna- 1 telný po- 1 kles tlaku 1 vzduchu 4 v brzdo- vém sy- stému.	B	
1.1. 9.2 Od- ka- lo- va- cí za- ří- ze- ní vzd- uch- oje- mu ne- fun- gu- je	Dálkové 1 ovládání 1 odkalova- 1 cího zaří- 1 zení 1 vzducho- 9 jem, je-li 1 vyžadová- 2 no, chybí 1 nebo ne- 1 ní funkč- ní (auto- busy).	A	
	Odkalo- vací zaří- zení není umístěno ve spodní 1 části 1 vzducho- 1 jem, je- 1 bo není 9 snadno 1 přístupné 2 nebo po 1 použití 2 nelze uza- vřít a sly- šitelně z něj uni- ká vzduch.	B	
	1 Odkalo- 1 vací zaří- 1 zení 1 vzducho- 9 jem, je- 1 bo není 2 přístup- 1 ný, chybí 3 nebo není	B	

		funkční nebo po použití nelze uza- vřít a způso- bujе zna- teľný po- kles tlaku vzduchu v brzd- ovém sy- stému vo- zidla.	
1.1. 9.3 Va dné upe vné ný ne- bo na- mo nto va- ný vzd uch oje m	1 . 1 1 1 1 0	Uchycení vzducho- jemu je uvolněné nebo ne- odpovídá požadav- kům ne- bo jeho způsob montáže neodpo- ovídá po- žadav- kům.	B
1 . 1 1 1 0	Po- silo- vač brz d, hlav ní brz do- vř vá- lec (hy dra ulic ké sy- sté- my)	Pokud mo- žno vizuální kontrola čás- tí při činnos- ti brzdového systému. Činnost po- silovače brzd se ověřuje s vypnutým motorem ve válcové zku- šebně brzd.	
1.1. 10. 1 Va dný ne-	1 . 1 1 1 0	Posilovač brzd je poškoze- ný, ale ovládací síla na	B

	brzdový pedál ne- překraču- je stano- venou maximál- ní hodno- tu.	
bo- ne- účí- nný po- si- lo- vač brz- d	1 Činnost posilova- če brzd narušuje odstup- ňovatel- nost brzdného účinku.	B
	Posilovač brzd je neúčinný, ovládací síla na brzdový pedál pře- kračuje stanove- nou ma- ximální hodnotu (neposi- luje).	C
1.1. 10. 2 Hla- vní brz- do- vý vá- lec je vad- ný ne- bo ne- těs- ný	Při trva- lém se- šlápnutí brzdové- ho pedálu znatelné propadá- vání pe- dálu k podlaze (vnitřní netěs- nost), po- kud vý- robce ne- stanoví ji- nak.	B
	1 Hlavní brzdový válec je vadný ne- bo netěs- ný, nelze vyvolat	C

	2	předepsaný brzdný účinek.	
1.1.10.3 Hlavní brzdový válec je namontován hlívkem na motoru	1	Uchycení hlavního brzdového válce uvolněné nebo některý prvek uchycení je poškozený nebo chybí.	B
	1	Hlavní brzdový válec nespolehlivě namontován nebo část vozidla, určená pro montáž hlavního brzdového válce, se deformuje nebo pohybuje při sešlápnutí brzdového pedálu.	C
1.1.10.4 Neodstatčné množství brzdové kapaliny	1	Množství brzdové kapaliny pod vyznačenou značkou MIN.	A
1.1.10.4 Neodstatčné množství brzdové kapaliny nelze zkontrolovat (nepřístupná nádobka nebo je	1	Množství brzdové kapaliny nelze zkontrolovat (nepřístupná nádobka nebo je	B

	brzdová kapalina výrazně pod úrovní značky MIN.	
1 . 1 . 1 0 . 4 . 3	V nádobce není brzdová kapalina.	C
1.1. 10. 6 Chyby víčko nádržky brzdové kapaliny, avšak ne hrozí bezprostřední znečištění brzdové kapaliny (např. pod kapotou).		A
1.1. 10. 7 Výstražná signalizace hladiny brzdové kapaliny signalizuje závadu nebo je-li vyžadována, chybí nebo je zjevně vadná.		A

rozsvícená nebo vadná nebo chybí			
1.1.10.8 Zařízení pro indikaci poklesu hladiny brzdové kapaliny nebo ne- funguje správně nebo poškozeno nebo chybí	1 . 1 . 1 . 0 . 8	Zařízení pro indikaci poklesu hladiny brzdové kapaliny je poškozené, nebo úplně nebo chybí nebo zjevně nefunguje nebo nefunguje správně.	A
1.1.10.8 Brzdová		Vizuální kontrola činnosti při činnos-	

p- 1	- 1	po- tru- bí		ti brzdového systému.	
1.1. 11.1	Bez pro- stře- dní ři- ziko- zá- va- dy nebo pra- sknutí brz- do- vého po- tru- bí	1 1 1 1 1 1		Bezprostřední riziko zá- vady nebo prasknutí brzdového potrubí.	C
1.1. 11.2	Z brz- dové ho po- tru- bí ne- bo spo- jují uní- ká- mé- di- um	1 1 1 1 1 2 1	Slyšitelný únik vzduchu z brzdového potrubí nebo spo- jů.	B	
		1 1 1 1 2 2	Únik vzduchu z brzdového potrubí nebo spo- jů působící znatelný pokles tlaku v brzdovém systému.	C	
		1 1 1 1	Z brzdového potrubí nebo spo- jů únik	C	

	1 . 2 . 3	brzdové kapaliny.	
1.1. 11. 3 Brz do- vé po- tru- bí je po- ško- ze- né ne- bo za- lo- me- né ne- bo zko- ro- do- va- né ne- bo spo- jo- va- cí prv- ky brz- do- vé- ho po- tru- bí jsou u po- ško- ze- né ne- bo nej- sou spo- le-	1 . 1 . 1 . 1 . 1 . 3 . 2 . 1 . 1 . 1 . 3 . 3 . 3 . 4	Brzdové potrubí nebo spo- jovací prvky jsou po- škozeny nebo de- formová- ny nebo jsou nad- měrně zkorodo- vány (tzv. hloubko- vá koro- ze).	B
	1 . 1 . 1 . 1 . 3 . 3 . 3 . 4	PA brzdové potrubí zkrouce- né nebo zmáčknu- té nebo se vzájemně odírá ne- bo nese známky zalomení nebo jiné- ho poško- zení.	B
	1 . 1 . 1 . 1 . 3 . 4	PA brzdové potrubí zalome- no.	C

hlí- vé	1.1.11.4 Způsob montáže nebo uchycení brzdové- ho potrubí neodpo- ovídá požadav- kům	1 . 1 . 1 . 1 . 4 . 1	Některá část uchy- cení brzdové- ho potrubí uvolněná, ale tato záva- da nemů- že způso- bit jeho poškoze- ní.	A
		1 . 1 . 1 . 1 . 4 . 2	Brzdové potrubí nepravě- rně uchy- cené ne- bo vede- né, takže může do- jít k jeho poškoze- ní nebo minimál- ní polo- mý ohyb nebo minimál- ní vzdále- nost od tepelného zdroje v PA brzdové- ho potrubí neodpo- ovídá požadav- kům a zvyšuje riziko je- ho poško- zení.	B
1 . 1 . 1 . 2	Brz- dové ha- dice	1 . 1 . 1 . 2	Vizuální kontrola částí při činnos- ti brzdového systému.	
1.1.12.1	1 . 1 . 1 . 1	1 . 1 . 1 . 1	Bezpro- střední ri- ziko záva- dy nebo	C

Bez pro stře dní ri- zi- ko zá- va- dy ne- bo pra skn utí brz do- vé ha- di- ce	1 2 1	prasknutí brzdové hadice.	
1.1. 12. 2 Brz do- vé ha- di- ce po- ško- ze- né, od- ře- né, zkr ouc ené ne- bo pří- liš krá tké	1 . 1 . 1 . 2 . 2 . 1 . 1 . 2 . 2 . 2 . 1 . 1 . 1 . 2 . 2 . 3	Brzdová hadice na povrchu odřená, popraska- ná, ale ne- ní poško- zena (vi- dět) dru- há spodní vrstva ha- dice. Brzdová hadice zkrouce- ná, po- praskaná nebo od- řená tak, že je zasa- žena (vi- dět) dru- há spodní vrstva ha- dice. Poškoze- ní brzdo- vé hadice z důvodu chybného umístění nebo uchycení nebo ne- vhodné délky	A B B

		(příliš krátké / dlouhé) nebo malého poměru ohybu.	
1.1.12.3	1. 1. 1. 2. 3. 1.	Únik vzduchu z brzdové hadice nebo spojů.	B
Zbrzdových hadic nebo spojů uniká mědiu	1. 1. 1. 2. 3. 2. 1. 1. 2. 3. 3.	Únik vzduchu z brzdové hadice nebo spojů působící znetelný pokles tlaku v brzdovém systému.	C
	1. 1. 1. 2. 3. 3.	Zbrzdové hadice nebo spojů únik brzdové kapaliny.	C
1.1.12.4	Objemová deformace brzdových hadic pod plným tlakem.	Objemová deformace (vyboulení) brzdové hadice pod plným tlakem.	B

[illegible]

		ně ne- brzdí.	
1.1. 13. 3 Brz do- vé ob- lo- že- ní ne- bo de- stič ky chy bí	1 . 1 . 1 . 3 . 3	Některé brzdové obložení nebo brzdová destička chybí ne- bo není zjevně v souladu s požá- davky vý- robce.	C
1 . 1 . 1 . 4 Brz do- vé bub ny, brz do- vé ko- tou- če, brz do- vé třm cny a br zdo- vé ští- ty		Vizuální kontrola.	
1.1. 14. 1 Brz do- vý bu- ben- ne- bo ko- tou č nad mě rně opo	1 . 1 . 1 . 1 . 4 . 1 . 2	Brzdový kotouč nadměr- ně zkoro- dovaný (hloub- ková ko- roze) - poškoze- ná funkč- ní plocha zjevně přesahuje 1/5 její šířky.	B

tře- be- ný, zko- ro- do- va- ný, rý- ho- va- ný ne- bo s n ad- mě- rný mi trh- li- na- mi ne- bo lo- my	1 · 1 · 1 · 4 · 1 · 3	Brzdový buben nebo ko- touč zjev- ně nad- měrně opotřebe- ný (zesla- bený).	B
	1 · 1 · 1 · 4 · 1 · 4	Brzdový kotouč s rýhami.	B
	1 · 1 · 1 · 4 · 1 · 5	Brzdový kotouč s lomem (trhli- nou) ve funkční části ko- touče, který za- sahuje do jeho okra- je, nebo trhlina v délce přesahují- cí zjevně 2/3 šířky funkční plochy kotouče nebo s trhlina- mi.	B
	1 · 1 · 1 · 4 · 1 · 6	Brzdový kotouč s jakou- koliv trhlinou na upev- ňovací přírubě brzdové- ho kotou- če nebo s chybějí- cí (ulo-	C

		menou nebo opotrebe- nou) částí kotouče nebo s nadměr- nými lo- my (trhli- nami) ve funkční části ko- touče, které za- sahují do jeho okra- je, které vzhledem k rozsahu poškoze- ní brzdo- vého ko- touče bezpro- středně ohrožují bezpeč- nost pro- vozu (na- př. nebez- pečí roz- trhnutí kotouče).	
	1 . 1 . 1 4 . 1 . 7	Brzdový buben zjevně s lomy (prasklý).	C
1.1. 14. 2 Brz- do- vý bu- ben ne- bo ko- tou- č zne- či-	1 . 1 . 1 4 . 2 . 1 . 1 . 1	Brzdový buben nebo ko- touč zjev- ně zneči- štěný (olejem, tukem, apod.).	B
	1 . 1 . 1 .	Brzdový buben nebo ko- touč zjev-	C

ště- ný (ole- jem 4 - tu- ke m apo- d.)	1 4 2 2	ně zneči- štěný (olejem, tukem apod.), narušený účinek.	
1.1. 14. 3 Brz- do- vý - buben - ne- bo ko- tou č chy- bí	1 1 1 1 4 3	Některý brzdový buben nebo brzdový kotouč chybí.	C
1.1. 14. 4 Brz- do- vé ští- ty ne- spo- le- hli- vě uch- yce né ne- bo po- ško- ze- né ne- bo chy- bí	1 1 1 1 4 4	Brzdový štíť, je-li vyžadová- n, chy- bí nebo chybí je- ho část ní spole- hlivě uchycen nebo je poškozen tak, že ne- plní svoji funkci.	B
1.1. 14. 5 Brz- do- vý	1 1 1 4	Brzdový třmen uvolněný.	B

tř me n u vo lně- ný ne- bo chy bí	1 . 5 . 1		
	1 . 1 . 1 . 4 . 5 . 2	Brzdový třmen chybí ne- bo je vy- řazen z provo- zu.	C
1.1. 14. 6 Brz do- vý ko- tou č u vo lně- ný	1 . 1 . 1 . 4 . 6 . 1	Brzdový kotouč uvolněný (např. u brzdo- vého ko- touče motocy- klu uvol- něné nos- né čepy).	B
	1 . 1 . 1 . 4 . 6 . 2	Brzdový kotouč uvolněný a tato zá- vada bez- prostřed- ně ohro- žuje bez- pečnost jízdy vozi- dla (např. u brzdo- vého ko- touče motocy- klu uvol- něné nos- né čepy).	C
1 . 1 . 1 . 5	Brz do- vá la- na, vo- dicí klad ky, la- no- vo- dy,	Vizuální kontrola čas- tí při činnos- ti brzdového systému.	

[illegible]

neodpo- ví dá po- žadav- kům		nost jízdy vozidla.	
1.1.15.4 Va- ně la- no- vo- dy	1 1 1 5 4 2	Lanovody (bow- deny) vadné ne- bo poško- zeny tak, že mají vliv na je- jich funkci.	B
1.1.15.5 Om- eze- ní vol- né- ho po- hy- bu brz- do- vých lan, la- no- vo- dů, tá- hel ne- bo pák brz- do- vé- ho sy- sté- mu	1 1 1 5 5 1 1 1 5 5 2	Omezení volného pohybu brzdových lan, lanovodů, táhel nebo pák brzdového systému. Omezení volného pohybu brzdových lan, lanovodů, táhel nebo pák brzdového systému má za ná- sledek malou účinnost brzd nebo které způsobuje trvalé přibrzdová- vání.	B C
1.1.15.6	1 1 1	Pohyby pák / tá- hel brzdové-	B

Ne- nor- mál ní po- hy- by pák / tá- hel brz do- vé- ho sy- sté- mu svě- dčí- cí o n esp- ráv né m se- ří- ze- ní ne- bo nad mě- rné m opo- tře- be- ní	ho systé- mu svěd- čí o nad- měrném opotrebe- ní nebo o ne- správném seřazení.	
	Pohyby pák / tá- hel brzdové- ho systé- mu svěd- čí o nad- měrném opotrebe- ní nebo o ne- správném seřazení, které má za násle- dek ma- lou účin- nost brzd nebo kte- ré způso- bují trva- lé při- brzdová- ní.	C
Brz do- vé vál- ce (vše tně 1 pru- ži- no- výc h vál- ců a hy- dra- ulic kýc h	Vizuální kontrola čas- tí za použití brzdového systému.	

		vá- leč- ků)			
1.1. 16. 1	1 . 1 . 1 . 6 . 1 . 1	Brzdový válec prasklý nebo poškozený nebo nadměrně zkorodovaný	Brzdový válec je vyřazen z provozu nebo chybi nebo je v tak zhoršeném technickém stavu, že není funkční.	B	C
1.1. 16. 2	1 . 1 . 6 . 2 . 1	Brzdový válec je netěsný	Únik vzduchu z brzdového válce, působící znaitelný pokles tlaku v brzdovém	B	C

		. vém sy- 2 stému.	
		1 . Únik 1 brzdové . kapaliny 1 z hydrau- 6 lického . brzdové- 2 ho váleč- . ku. 3	C
1.1. 16. 3 Brz do- vý vá- lec vad ně na- mo nto va- ný		Montáž některé- ho ze spo- jovacích prvků uchycení brzdové- ho válce / 1 válečku je . nespole- 1 hlivá, ně- . který spo- 1 jovací 6 prvek . uchycení 3 brzdové- . ho válce / 1 válečku je 1 uvolněný nebo chy- bí nebo je prasklý úchyt (lo- že) brzdo- vého vál- ce.	B
		Brzdový 1 válec je . utržený 1 nebo je . prasklý 1 úchyt (lo- 6 že) a bez- . prostřed- 3 ně hrozí . upadnutí 2 brzdové- ho válce.	C
1.1. 16. 4 Ne- do- sta-		1 Nadměr- . ný zdvih 1 pístu ne- . bo mem- 1 brány 6 brzdové-	B

	tečný nebo nadměrný zdvih mechanismu pístu nebo membrány	ho válce není v souladu s požadavky.	
		Zdvih pístu nebo membrány je nadměrný a neumožňuje vyvinout dostatečnou sílu na kole.	C
		Nedostatečný zdvih pístu nebo membrány brzdového válce způsobuje trvalé přibrzdování kola.	C
1.1.16.5 Prachovky brzdového válce / válečku by neměly poško-	1 1 1 6 4 2	Některá prachovka brzdového válce / válečku je poškozená, ale plní svoji funkci.	A
	1 1 1 6 5 2	Některá prachovka brzdového válce / válečku by chyběla nebo je poškozená tak, že neplní svoji funkci.	B

ze- né			
1.1. 16. 6 Va dné ne- bo chy bě- jící vr- at- né pru- ži- ny brz- do- vé- ho vál- ce, jsou u-li in- sta- lo- vá- ny	Některá vratná pružina brzdové- ho válce, je-li vyža- dována, chybí ne- bo je vad- ná (např. prasklá, vytaha- ná).	B	
1.1. 16. 7 Na dm ěrn ě zko- ro- do- va- ný vál- ec	1 . 1 . 1 . 6 . 7 . 1 . 1 . 1 . 6 . 7 . 2	Nadměr- ně zkorodovaný válec.	B
		Nedměr- ně zkorodovaný válec a hrozí bezpro- středně prasknutí válce.	C
1 . 1 . 1 . re-	Zá- tě- žo- vý re-	Vizuální kontrola čas- tí za použití brzdového systému.	

[illegible]

re- gu- lá- tor / om ezo vač brz dné ho účí nk u za- dře ný ne- bo ne- fun gu- je	3 . 1	určeno k tažení přípoj- ných vo- zidel (mimo kategorii O2), ne- funkční AZR (pá- ka zadře- ná v polo- ze pro na- ložené vo- zidlo) způsobu- je nad- měrný brzdový účinek kol ná- pravy / náprav u vozidla v nenalo- ženém stavu.	
	1 . 1 . 1 7 . 3 . 2	Ručně ovládaný zátěžový regulátor přípojně- ho vozi- dla trak- toru nelze ovládat.	B
	1 . 1 . 1 7 . 3 . 3	AZR / omezovač brzdného účinku není zjev- ně funkč- ní.	C
1.1. 17. 4 Zá- tě- žo- vý re- gu- lá-	1 . 1 . 1 . 7 . 4	AZR / omezovač brzdného účinku zjevně de- monto- ván - ne- přípustný zásah do brzdové	C

tor / om ezo vač brz dné ho úči nk u zje vné de- mo nto ván		ho systé- mu.	
1.1. 17. 5 Ch ybí šti- tek s ú daji pro se- ří- ze- ní AZ R	1 . 1 . 1 . 7 . 5	Štítek s údaji pro seř- zení AZR, je- li vyžado- ván, chy- bí.	A
1.1. 17. 6 Úd aje pro se- ří- ze- ní AZ R ne- či- tel- né ne- bo nej- sou v so ula du s p oža	1 . 1 . 1 . 7 . 6	Údaje na štítku pro seřazení AZR ne- čitelné nebo nej- sou v sou- ladu s po- žadavky.	A

dav ky			
1 1 1 1 8	Pá- ky brz do- výc h klí- čů a za ří- zení k au- to- ma- tic- ké- mu scři- zo- vání	Vizuální kontrola čas- tí za použití brzdového systému.	
1.1. 18. 1 Me- cha- ni- sm us ovl ádá ní pák brz do- výc h klí- čů je po- ško- ze- ný, za- dře ný ne- bo má ne- nor- mál ní po- hyb ne-	1 Mech- anismus ovládání pák brzdo- vých klí- čů poško- zený ne- bo nad- měrně opotřebe- ný.	B	
	Po od- brzdění se nevrací některý brzdový klíč na nápravě do pů- vodní po- lohy (vý- razný roz- díl).	B	

bo je nad mě rně opo tře- be- ný			
1.1. 18. 2 Ne- spr áv- ně se- ří- ze- ný me- cha- ni- sm us ovl ádá ní pák brz do- výc h klí- čů	Výrazný rozdíl zdvihu pák brzdo- vých klí- čů na ná- pravě ne- bo seříže- ní zdvihu pák brzdo- vých klí- čů neod- povídá požadav- kům vý- robce.	B	
1.1. 18. 3 Va dný me- cha- ni- sm us za- ří- ze- ní k a uto ma- tic- ké- mu se- ří- zo-	Mecha- nismus 1 zařízení k auto- matické- mu seří- zování pák brzdo- vých klí- čů je nad- měrně opotřebe- ný.	B	
	1 Zařízení k auto- matické- mu seří- zování pák brzdo- vých klí-	B	

		vá- ní pák brz do- výc h klí- čů	čů je v na- tolik zhorše- ném tech- nickém stavu, (např. nadměr- ně opo- třeбенé, poškoze- né), že není funkční nebo ne- funguje správně.	
1.1. 18. 4 Ne- spr áv- ná mo ntá ž ne- bo zm ěna jed- no- tli- výc h čas- ti me- cha- ni- sm u ovl ádá ní pák brz do- výc h klí- čů	1 . 1 . 1 . 8 . 4 . 1	Uchyce- ní, spoje- ní a zaji- štění jed- notlivých částí me- chanismu ovládání pák brzdo- vých klí- čů vadné nebo ne- ní spole- hlivé ne- bo neod- povídá požadav- kům.	B	
		Nesprávná mon- táž nebo změna mecha- nismu ovládání pák brzdo- vých klí- čů nebo zařízení k auto- matické- mu seří- zování má vliv na brzdny účinek.	B	
1 . Sy- sté		Vizuální kontrola čas-		

1.1.19.1	m od- leh- čo- vací brz- dy (je- li in- sta- lo- ván ne- bo vy- ža- do- ván)	tí za použití brzdového systému.	
1.1.19.1	Va dné spo- je- ne- bo mo- ntá- ž sy- sté- mu od- leh- čo- va- cí brz- dy	V systé- mu od- lehčovací brzdy ně- který spoj uvolněný, ale tato závada nemá vliv na funkci nebo spo- lehlivost systému.	A
		Montáž systému odlehčovací brzdy včetně ne- vadná ne- bo někte- rý spoj v systému odlehčovací brzdy uvolněný a tato zá- vada má vliv na funkci nebo spo- lehlivost systému.	B
1.1.19.2	Sy- sté- sté	Systém odlehčovací brzdy je zjevně	B

m od- leh- čo- va- cí brz dy, je-li vy- ža- do- ván , chy bí ne- bo je zje vné vad ný			
1 . čin- nost 1 . brz d 2 . pří- po- jné- ho vo- zi- dla	Au- to- ma- tic- ká Rozpojit brzdové spo- jení mezi ta- žným vozi- dlem a pří- pojným vozi- dlem.		
1.1. 20. 1 Brz da pří- po- jné- ho vo- zi- dla se au- to- ma- tic- ky ne-	Brzda pří- pojného vozidla se automa- tický neu- vede v činnost po rozpo- jení spo- jení.	C	

uve de v či nn ost po roz po- jení spo- jení			
1 . 1 . 2 1	Ce- lý brz do- vý sy- sté m	Vizuální kontrola.	
1.1. 21. 1 Ji- ná za- ří- ze- ní brz do- vé- ho sy- sté- mu (pr ot- izá mr ázo vé čer- pa- dlo, su- šič vzd uch u apo d.) jso u z v něj- šku po- ško	Poškoze- ní jiných zařízení brzdové- ho systé- mu (proti- zámrazo- vé čerpa- dlo, vy- sušeč vzduchu 2 apod.) 1 nebo nadměr- ná koro- ze, které 2 může ne- příznivě ovlivnit funkci nebo spo- lehlivost brzdové- ho systé- mu.	B	
	Poškoze- ní jiných zařízení brzdové- ho systé- mu (proti- zámrazo- vé čerpa- dlo, vy- sušeč vzduchu	C	

ze- ná ne- bo nad mě rné zko ro- do- va- ná tak , že ne- pří- zni vě ovli vň ují brz do- vý sy- sté m		apod.), které bez- prostřed- ně ohro- žuje funkci brzdové- ho systé- mu.	
1.1. 21. 2 Únik vzd uch u ne- bo ne- mr zno ucí smě sí z ji- nýc h za- ří- ze- ní brz do- vé- ho sy- sté- mu (pr ot-	1 . 1 2 Únik vzd uch u ne- bo 1 1 . 1 2 h za- ří- ze- ní 2 1 Únik vzd uch u ne- bo 1 1 . 1 2 h za- ří- ze- ní 2 1 Únik vzd uch u ne- bo 1 1 . 1 2 h za- ří- ze- ní 2	Únik ne- mrznoucí směsí.	A
	1 . 1 2 h za- ří- ze- ní 2 1 Únik vzd uch u ne- bo 1 1 . 1 2 h za- ří- ze- ní 2	Slyšitelný úník vzduchu z jiných zařízení brzdové- ho systé- mu (proti- zámrazo- vé čerpa- dlo, vy- soušeč vzduchu apod.).	B
	1 . 1 2 h za- ří- ze- ní 2 1 Únik vzd uch u ne- bo 1 1 . 1 2 h za- ří- ze- ní 2	Únik vzduchu z jiných zařízení brzdové-	C

izá mr azo vé čer- pa- dlo, vy- sou- šeč vzd uch u apo d.)	ho systé- mu (proti- zámrazo- vé čerpa- dlo, vy- soušeč 1 . vzduchu 2 . apod.), 3 . který způsobu- je znatel- ný pokles tlaku vzduchu v brzdo- vém sy- stému.	
1.1. 21. 3 Ja- ká- ko- li část za- ří- ze- ní brz- do- vé- ho sy- sté- mu ne- spo- le- hli- vá, uvo- lně- ná ne- bo ne- spr- áv- ně na- mo- nto- va- ná	Uchycení jiných za- řízení brzdové- ho systé- mu (proti- zámrazo- vé čerpa- dlo, vy- soušeč 1 . vzduchu 2 . apod.), je 3 uvolněné nebo po- škozené nebo ne- odpovídá požadav- kům.	B

1.1.21.4 Nebezpečná úprava já- ké- ko- li čas- ti brz- do- vé- ho systé- mu	1 . 1 . 2 1 . 4 . 1	Nebezpečná úprava ja- kékoli součásti brzdové- ho systé- mu, která není v souladu s poža- davky vý- robce.	B
	1 . 1 . 2 1 . 4 . 2	Jakýkoliv nepovole- ný zásah do brzdo- vého sy- stému (demon- táž, vyřa- zení z čin- nosti apod.) nebo ne- schválená změna brzdové- ho systé- mu.	C
1.1.21.4 Pří- po-	1 . 1 . 2 2	Kon- trol- ní pří- po- jky (po- kud jsou po- ža- do- vá- ny ne- bo na- mo- nto- vá- ny)	Vizuální kontrola.
1.1.22.1 Pří- po-	1 . 1 . 2	Přípojky pro kon- trolu tla- ku v brzdové	B

Stav a činnost nájezdové brzdy	1	účinnost nájezdové brzdy.	
	2		
1.2 Činnost a účinky systému provozního brzdění			
1.2.1	Činnost a účinky provozního brzdění	Zkouška na válcové zkušební brzd (statické zařazení na zkoušky brzdění). Traktory a vozidla, u kterých nelze provést zkoušku na válcové zkušební brzd, pomocí jízdní zkoušky s postupným zvyšováním brzdící síly do maxima.	
	1.1.1	Nedostatečná brzdící síla na jednom nebo více kolech.	B
1.2.1.1	Nedostatečná brzdící síla na jednom nebo více kolech	Žádná brzdící síla na jednom nebo více kolech.	C

[illegible]

ní brz dné ho úč nk u (bl oko vá- ní)		
1.2. 1.4 Na dm ěrn á pro dle- va brz dné ho úč nk u na ně- kte ré m ko- le	1 Nadměr- . ná pro- 2 dle . brzdného 1 účinku . na někte- 4 ré m kole.	B
1.2. 1.5 Na dm ěrn é ko- lí- sá- ní brz dné síly v p rů- bě- hu kaž dě- ho úpl né- ho ot- oče	Kolísání brzdné sí- ly v prů- běhu kaž- dého úplného otočení kola na 1 válcové . zkušební 2 brzd přes- . ahuj 1 o více jak . ± 10 % 5 střední hodnoty brzdné sí- ly odečte- né z brzdové charakte- ristiky brzdy.	B

ní ko- la (ov ali- ta ne- bo há- zi- vos t)		
1 · 2 · 2	Brz dný úč- nek	<p>Zkouška na válcové zkušební brzd (statické zařazení na zkoušky brzdění). Kontrola činnosti a účinků provozního brzdění se provádí na válcové zkušební brzd. Kontrola účinku provozní brzdové soustavy na válcové zkušební brzd se u motorových vozidel nebo připojných vozidel s maximální přípustnou hmotností převyšující 3500 kg musí provádět v souladu se zněním normy ISO 21069.</p> <p>Traktory a vozidla, u kterých nelze provést zkoušku na válcové zkušební brzd se kontrola brzděného účinku provozní brzdové</p>

		<p>vé soustavy provádí za pomoci jízdní zkoušky s použitím decelerometru se záznamem a s postupným zvyšováním brzdné síly do maxima. Traktory a vozidla, u kterých nelze provést jízdní zkoušku s použitím decelerometru se záznamem se kontrola brzdného účinku provozní brzdové soustavy provádí pomocí jízdní zkoušky s postupným zvyšováním brzdné síly do maxima, tento postup se použije i v případě, že stanice technické kontroly není povinně vybavena decelerometrem a zkouška nelze provést na válcové zkušební brzd.</p>	
1.2.2	Vozidlo nedosahuje předepsaného brzdného účinku pro provozní brzdění.	C	

h mi- nám ník h ho dn ot brz dní úč ínk u pro vo- zní brz dě- ní	1	Nelze ověřit předepsaný brzdný účinek pro provozní brzdní (předcas- ný blok některé- ho kola nápravy z důvodu nedosta- tečného zatížení vozidla).	B
	2		
1.3 Činnost a brzdné účinky nouzového brzdní (pokud je zajišťováno zvláštním systémem)			
1 3 1	Čin- nost a úč- ín- ky nou- zo- vé- ho brz- dní	Pokud je sys- tém nouzo- vého brzdní oddělen od systému pro- vozního brzdní, užije se metoda popsaná v bodě 1.2.1.	
	1.3.1.1 Nedosta- tečná brzdní síla na jedno- m nebo více	1 3 1 1 1 1 1 1 1 3 1 1 1	1 3 1 1 1 1 1 1 1 3 1 1 1
		Nedosta- tečná brzdní síla na jedno- m nebo více kolech.	B
		Žádná brzdní síla na jedno- m nebo více kolech.	C

ko- lec h	· 2		
1.3. 1.2 Ro zdíl brz dný ch sil na ko- lec h té- že ná- pra vy je vě- tší než 30 %. V p ří- pa- dě jíz- d ní zko- uš- ky se vo- zi- dlo nad mě- rné vy- chy- luje z p ří- mého smě- ru	1 · 3 · 1 · 3	Rozdíl brzdných sil (při brzdění nebo od- brzdění) na kolech těže ná- pravy je větší než 30 %. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměr- ně vychy- luje z pří- mého směru.	C
1.3. 1.3 Ne- do- sáh- ne se od-	1 · 3 · 1 · 3	Účinek nouzové brzdy ne- ní spojitě odstup- ňovaný.	B

stu pň ová ní brz dné ho úč nk u (bl oko vá ní)			
1 . 3 . 2	Brz dný úč nek nou zo vé ho brz dní	Pokud je sy stém nouzo vého brzdění oddělen od systému pro vozního brzdění, užije se metoda popsaná v bodě 1.2.2.	
1.3. 2.1 Ne do sa hu je se pře de psa ný h mi ni mál níc h	1 . 3 . 2 . 1 . 1 . 1	Nelze ověřit předepsa ný brzdňý účinek pro nou zové brzdění (předčas ný blok některé ho kola nápravy z důvodu nedosta tečného zatížení vozidla).	B
ho dn ot brz dné ho úč nk u pro no uzo vé brz	1 . 3 . 2 . 1 . 2	Vozidlo nedosa huje předepsa ného brzdného účinku pro nou zové brzdění (50 % provozní ho brzdě ní).	C

dě- ní			
1.4 Činnost a brzdné účin- ky parkovací brzdy			
		Brzda se použije při zkoušce na válcové zkušební brzd (statické zatížení na zkoušky brzdění). U traktorů a u vozidel, u kterých z technických důvodů nelze provést zkoušku na válcové zkušební brzd, se provádí jízdní zkouška s použitím decelerometru.	
Čin nost parko- vací brzdy	1 4 1	Traktory a vozidla, u kterých nelze provést jízdní zkoušku s použitím decelerometru se zá- znamem se kontrola činnosti parkovací brzdy provádí pomocí jízdní zkoušky s postupným zvyšováním brzdné síly do maxima, tento postup se použije i v případě, že stanice technické kontroly není povinně vybavena decelerometrem a zkouška nelze pro-	

		vést na válcové zkušební brzd.	
1.4.1.1. Parkovací brzda je na jedné straně neúčinná nebo se vozidlo v případě jízdy zkontroluje z přímého směru	1.4.1.1.4.1.1.1.2	Parkovací brzdá na některém z kol vozidla není funkční.	B
			C
1.4.1.1.2. Brzdění parkovací brzdou	1.4.1.1.2.1.1.2	Žádné z kol vozidla, ovládané parkovací brzdou není funkční.	
1.4.1.1.3. Brzdění parkovací brzdou	1.4.1.1.3.1.1.2	Zkouška činnosti parkovací brzdy se provádí na válcové zkušební brzdě, v souladu se stanovenou metodikou pro válcové zkušební	

brzd. U trak-
toru a u vozi-
del, u kte-
rých z tech-
nických dů-
vodů nelze
provést
zkoušku na
válcové zku-
šebné brzd,
se provádí
kontrola
účinnosti pa-
rkovací
brzdy jízdní
zkouškou
s použitím
decelerome-
tru se zázna-
mem v soula-
du s metodi-
kou pro pou-
žívání decele-
rometru.
Traktory
a vozidla,
u kterých ne-
lze provést
jízdní zkouš-
ku s použi-
tím deceler-
ometru se zá-
znamem se
kontrola
brzdného
účinku pa-
rkovací
brzdy prová-
dí pomocí
jízdní zkouš-
ky s postup-
ným zvyšová-
ním brzdné
síly do maxi-
ma, tento
postup se
použije
i v případě,
že stanice
technické
kontroly ne-
ní povinné
vybavena de-
celerome-
trem a zkouš-
ka nelze pro-
vést na válc-
ové zkušební
brzd.

			Je-li to možné, nákladní vozidla by se měla kontrolovat naložená.	
1.4.2.1 Vozidlo nedosahuje poměrný brzdný účinek pro sva h sk lone m 18 %, nebo u jí zd ních sou pra v, ta žné vozidlo nedosahuje poměrný brzdný účinek pro sva h se	1.4.2.1.1	1.4.2.1.1	Některé z kol vozidla, ovládané parkovací brzdou, nedosahuje požadovaného brzděho účinku.	B
	1.4.2.1.2	1.4.2.1.2	Žádné z kol vozidla, ovládané parkovací brzdou, nedosahuje požadovaného brzděho účinku.	C

skl one m 12 %			
1.5 Činnost systému odleh- čovací brzdy			
1 . 5 . od- leh- čo- vací brz- dy	Čin- nost sy- sté- mu	Vizuální kontrola a případně zkouška čin- nosti.	
1.5. 1 Úči- nek od- leh- čo- va- cí brz- dy ne- lze od- stu- pně ova- t (ne- upl- at- ní se u s yst- ém ů vý- fu- ko- výc h brz- d)		Účinek systému odlehčo- vací brzdy ne- lze od- stupňo- vat.	B
1.5. 2 5	1 . Systém odlehčo- vací		B

Sy- sté- m od- leh- čo- va- cí brz- dy ne- fun- gu- je	2	brzdy ne- funguje.	
1.6 Protiblokova- cí systém (ABS)			
1. 6 Prot iblo ko- vací systé- m (AB S)		Vizuální kontrola a kontrola výstražné sig- nalizace a/ nebo použití elektronické- ho rozhraní vozidla.	
1.6. 1 Va- dná fun- kce vý- stra- žné sig- na- li- za- ce sy- sté- mu AB S	1 . 6 . 1	Vadná funkce výstražné signaliza- ce systé- mu ABS.	B
1.6. 2 Vý- stra- žná sig- na- li- za- ce uka- zu-	1 . 6 . 2	Výstražná signaliza- ce ukazu- je ne- správnou funkci sy- stému ABS.	B

je ne- spr- áv- no u fun- kcí sy- sté- mu AB S		
1.6. 3 Či- dla ot- áče- ní kol sy- sté- mu AB S chy- bí ne- bo jso- u po- ško- ze- ná	Čidlo ot- áčení kol systému ABS ne- vhodně uchycené 1 nebo po- škozené 6 tak, že ne- plní svoji 3 funkci (např. přetržený elektrický kabel) ne- bo chybí.	B
1.6. 4 Ele- ktr- ic- ké ka- be- ly sy- sté- mu AB S jso- u po- ško- ze- né ne- bo	Elektric- ké kabely systému ABS jsou 1 poškoze- né tak, že 6 nejso- 4 funkční nebo chy- bí.	B

ne- spr- áv- ně ve- de- né ne- bo ne- spo- le- hli- vě upe- vné né ne- bo chy- bí			
1.6. 5 Ji- né čas- ti sy- sté- mu AB S chy- bí ne- bo jso- u po- ško- ze- né tak , že je sy- sté- m AB S ne- fun- kční i ne- bo byl sy- sté	Jiné části systému ABS chy- bí nebo jsou po- škozené 1 tak, že je · systém 6 ABS ne- · funkční 5 nebo byl systém ABS z vo- zidla de- monto- ván.	B	

m AB S z v ozi- dla zje vné de- mo nto ván .		
1.6. 6 Pro po- jení sy- sté- mu AB S me zi ta- žný m a p ří- po- jný m vo- zi- dle m chy bí ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m na za- po- jení vo- zi- del do	Elektric- ké ovlá- dací vede- ní (pro- pojení) systému ABS mezi tažným a připoj- ným vozi- dlem chy- bí nebo nefungu- je nebo spojení vozidel neodpo- vídá po- žadav- kům na zapojení vozidel do jíz- ních sou- prav s ohle- dem na kompati- bilitu mezi ta- žným a připoj- ným vozi- dlem z hlediska sdělování dat (ABS).	B

jízdních soupřevahových bezpečnostních zařízení žvýčková aparatura vozidel mzhl ediska sdělování dat (ABS)			
1.6.7 Systém ukazuje závadu elektronické rozhraní vozidla.	Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B	

ní vo- zi- dla			
1.7 Elektronický brzdový systém (EBS)			
1 · 7	Elektronický brzdový systém (EBS)	Vizuální kontrola a kontrola výstražné signalizace a/ nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
1.7. 1 Va dná fun kce vý- stra žné sig- na- li- za- ce EB S	1 · 7 · 1	Vadná funkce výstražné signalizace systému EBS.	B
1.7. 2 Vý- stra žná sig- na- li- za- ce uka zu- je ne- spr áv- no u fun kci sy-	1 · 7 · 2	Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému EBS.	B

sté- mu EB S			
1.7. 3 Pro po- jení sy- sté- mu EB S me zi ta- žný m a p ří- po- jný m vo- zi- dle m, je-li sy- sté- m na- mo- nto ván , chy- bí	Je-li při- pojně vo- zidlo vy- baveno systémem EBS, chy- bí propo- jení systé- mu EBS mezi ta- žným a připoj- ným vozi- dlem ne- bo elek- trické ovládací vedení zjevně ne- funguje.	C	
1.7. 4 Sy- sté- m uka- zu- je zá- va- du pře- s ele- ktr- oni- cké roz- hra	Systém 1 ukazuje závadu 7 přes elek- trické 4 rozhraní vozidla.	B	

ní vo- zi- dla			
1.8 Brzdová kapalina			
1 . 8	Brz do- vá ka- pa- lina	Vizuální kontrola.	
1.8 Va dná kva lita brz do- vé ka- pa- li- ny	1 . 8 . . 1 . 1 . 1 . 8 . . 2	Brzdová kapalina znečištěna nebo zakalena. Brzdová kapalina znečištěna nebo zakalena, bezprostřední riziko závady.	B C
2. ŘÍZENÍ			
2.1 Mechanický stav			
2 . 1 . 1	Stav pře- vod- ky řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola jsou nad zemí nebo na otočných plošinách a otočí se volantem z jednoho dorazu do druhého. Vizualní kontrola činnosti převodky řízení.	
2.1. 1.1 Zvý- še- ný od- por v p	2 . 1 . 1 . 1 . 1	Přenos ovládací síly v převodce řízení není rovnoměrný v celém	B

	rozsahu rejdu, v některé poloze natočení volantu 1 (např. krajní) zjevně zvýšený odpor.	
ře- vod ce ři- ze- ní	Zvýšený odpor v převo- du pře- vody ří- zení, 1 ovládací síla na vo- lant, kte- rá je nut- ná k nato- čení kol, 2 zjevně překraču- je stano- vené hod- noty.	B
2.1. 1.2 Op ot- ře- bo- va- né drá žko vá- ní ne- bo ja- ká- ko- liv ra- diál ní vů- le ve spo- jení hří- de- le pře	Opotře- bené drážková- ní hřídele 2 převodky řízení ne- bo jaká- koliv vůle 1 ve spojení hřídele 2 převodky řízení s hlavní pákou ří- zení.	C

vodky řízení s hlavní pákou řízení			
2.1.1.3 Na dměrná vůle v převodu převodky řízení větší než provozní.	2 . 1 . 1 . 3 . 1	B	
V převodu převodky řízení jsou natolik velké vůle, že je bezpro- středně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	2 . 1 . 1 . 3 . 2	C	
Převod převodky řízení je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. vážnutí, přeskakování nebo převod není funkční v celém rozsahu rejdů), že je bezprostředně ohroženo bezpečné	2 . 1 . 1 . 3 . 3	C	

		ovládání vozidla.	
2.1.1.4 Na dm ěrn á v ů- le v ul ože ní hří- de- lů- ne- bo hře- be- no- výc h tyčí pře- vod ky ří- ze- ní	2 . 1 . 1 . 4 . 1 . 1 . 4 . 2	V uložení hřídele (ložiska) nebo v uložení hřebenových tyčí (pouzdra) převodky řízení vůle větší než provozní.	B
	2 . 1 . 1 . 1 . 4 . 2	V uložení hřídele (ložiska) nebo v uložení ozubených tyčí (pouzdra) převodky řízení jsou natolik velké vůle, že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.1.5 Pře- vod ka ří- ze- ní ne- těs- ní ne- bo jso u pra cho vky po- ško ze- né ne-	2 . 1 . 1 . 5 . 1 . 2 . 1 . 2 . 1	Netěsnost převodky řízení.	A
	2 . 1 . 1 . 5 . 2 . 1	Prachov-ka převodky řízení je prasklá, avšak nedochází k úniku maziva.	A
	2 . 1 . 1 . 2 . 1	Prachov-ka převodky řízení	B

bo ve vý- ra- zné zho rše- né m sta- vu ne- bo pra cho vky chy bí	1 . . 5 . 3	zení chy- bí nebo je chybně uchycená nebo po- škozená tak, že ne- plní svoji funkci a dochází k úniku maziva.	B
	2 . 1 . 1 . 5 . 4	Z převod- ky řízení odkapává mazivo.	
2.1. 1.6 Klo ub ové spo jení hří- de- le vo- lan tu s hř íde- lí pře vod ky ří- ze- ní opo tře- bo- va- né ne- bo ne- ní spo le- hli- vé	2 . 1 . 1 . 1 . 6 . 1	Kloubové nebo pru- žné spoje- ní hřídele volantu s hřídelí převodky řízení je nadměr- ně opo- třebova- né, nebo poškoze- né nebo spojovací prvky, je- li vyžado- váno, nej- sou vidi- tečně zaji- štěny.	B
	2 . 1 . 1 . 6 . 2	Kloubové nebo pru- žné spoje- ní hřídele volantu s hřídelí převodky řízení je v natolik zhorše- ném tech- nickém stavu (na- př. opo- třebované	

		nebo poškozené), že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	
2.1.1.7 Nebezpečná úprava převodky řízení nebo spojovací prvky řízení nebo s hřídelí vोलantu nebo s hlavní pákou řízení.	2 1 1 7 1	Nebezpečná úprava převodky řízení nebo spojovací prvky řízení s hřídelí vोलantu nebo s hlavní pákou řízení.	B
Nebezpečná úprava převodky řízení nebo spojovací prvky řízení nebo s hřídelí vोलantu nebo s hlavní pákou řízení, která bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	2 1 1 7 2	Nebezpečná úprava a převodky řízení nebo spojovací prvky řízení s hřídelí vोलantu nebo s hlavní pákou řízení, která bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	C

ze- ní			
2 · 1 · 2	Upe- vně- ní skří ně pře- vod- ky ří- zení	Vozidlo se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák, kola vozidla jsou na zemi a ot- očí se volan- tem / řídít- kovým říze- ním po smě- ru a proti směru hodi- nových ruči- ček nebo se použije spe- ciálně upra- vený detek- tor vůle říze- ní. Vizuální kontrola při- pevnění skří- ně převodov- ky k podvoz- ku.	
2.1. · 2.1 · Pře vod ka · ří- ze- ní · ne- ní · ná- le- · žitě · upe vně · ná	2 · 1 · 2 · 1 · 1	Některý spoj upevnění převodky řízení je uvolněný.	B
	2 · 1 · 2 · 1 · 2	Některý spoj upevnění převodky řízení je uvolněný a v dů- sledku to- ho se pře- vodka ří- zení po- hybuje.	C
2.1. · 2.2 · Lo- že · na · po · dvo · zku	2 · 1 · 2 · 2	Některý montážní otvor pro upevnění převodky řízení na podvozku nebo ka-	B

/ karosérii pro převodky řízení prasklé nebo montážní otvory pro táhla	1	rosérii je zjevně vy- mačkaný nebo vy- tlučený.	
	2.1.2.3	Na pod- vozku ne- bo na ka- rosérii je místo pro uložení převodky řízení prasklé (lože) a převod- ka řízení se v dů- sledku to- ho pohy- buje.	C
2.1.2.3 Chybějící nebo prasklé upevňovací šrouby	2.1.2.3	Chybějící nebo utržený upevňo- vací šroub převodky řízení.	B
	2.1.2.3	Chybějící nebo utržený upevňo- vací šroub a převod- ka řízení se v dů- sledku to- ho pohy- buje.	C
2.1.2.4 Prasklá skříň	2.1.2.4	Některý úchyt skříně převodky řízení je prasklý.	B

		· 1		
	pře vod ky ří- ze- ní	2 · 1 · 2 · 4 · 2	Některý úchyt skříně převodky řazení je prasklý a převod- ka řazení se v dů- sledku to- ho pohy- buje.	C
2 · 1 · 3	Stav pá- ko- vé- ho me- cha- ni- smu ří- zení		Vozidlo se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák, kola vozidla jsou na zemi a ot- očť se volan- tem po smě- ru a proti směru hodi- nových ruči- ček nebo se použije spe- ciálně upra- vený detek- tor vůle říze- ní. Vizualní kontrola opotřebení, prasklin a spolehlivos- ti řídících částí.	
2.1. 3.1 Ne- vho dná vů- le v p ohy blí- výc h spo jích pá- ko- vé- ho me-		2 · 1 · 3 · 1 · 1 · 2	V pohy- blivém spoji pá- kového mecha- nismu ří- zení (na- př. kulo- vý čep, kloub, pouzdro) je větší vůle než montá- žní.	B
		2 · 1	V pohy- blivém spoji pá-	C

cha ni- sm u ří- ze- ní	3 1 2	kového mecha- nismu ří- zení (na- př. kulo- vý čep, kloub, pouzdro) jsou nato- lik velké vůle, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla (nebezpe- čí rozpo- jení).	
	2 1 3 1 3 3	Vícená- sobný po- čet vě- tších vůlí (větší než montá- žní) v po- hyblivých spojích pákového mecha- nismu ří- zení v ko- nečném důsledku bezpro- středně ohrožuje bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
2.1. 3.2 Uv oln ěné ne- bo nad mě rné opo tře- be- né spo je u p	2 1 3 2 1	Uvolnění nebo opotrebe- né spoje (např. uchycení čepu, spojení na spojo- vací nebo řídící ty- či), které mají vliv na spole- hlivost pákového mecha-	B

		nismu řízení.	
	2 . 1 . 3 . 2 . 2	Otvor pro uchycení čepu pákového mecha- nismu řízení zjevně vy- mačkany.	B
áko- vé- ho me- cha- ni- sm u ří- ze- ní	2 . 1 . 3 . 2 . 3	Uvolněné nebo nadměr- ně opo- třebené spoje pá- kového mecha- nismu ří- zení (na- př. uchycení čepu, spojení na řídící nebo spo- jovací ty- čí), které bezpro- středně ohrožují bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
2.1. 3.3 Pra- skli- ny na- ja- ké- ko- li	2 . 1 . 3 . 3 . 1	Zjevné ohnutí ří- dící nebo spojovací tyče říze- ní.	B
čas- ti ne- bo de- for- ma- ce ja- ké- ko- li čas-	2 . 1 . 3 . 3 . 2	Praskliny u jakékoli části pá- kového mecha- nismu ří- zení (če- py, páky, řídící ne- bo spojo- vací tyče) nebo de- formace	C

ti pá-ko-vé-ho me-cha-ni-sm u ří-ze-ní	jakékoli části pákového mechanismu řízení (řídící nebo spojovací tyče), které bezprostředně ohrožují bezpečnost jízdy.	
2.1.3.4 Viditelné zařízení spojující u pákového mechanismismu řízení, je-li vyžadováno, chybí nebo není spo-let-hlivé	<p>Viditelné zajištění spojů u pákového mechanismismu řízení, je-li vyžadováno, chybí nebo není funkční nebo není spolehlivé.</p>	B
2.1.3.5	2 Zjevně nesprávné seřize-	B

Zje vné ne- spr áv- né se- ří- ze- ní čas- tí pá- ko- vé- ho me- cha- ni- sm u ří- ze- ní (na př. pří- čné ne- bo po- del- né spo- jo- va- cí ty- če ří- ze- ní)	ní částí pákového mecha- nismu ří- zení (na- př. příčné nebo po- délné spojovací tyče říze- ní), které má vliv na provo- zní vlast- nosti vo- zidla (jen u silniční kontro- ly).	
2.1. 3.6 Ne- bez- peč- ná úpr- ava u p áko- vé- ho me- cha- ni- sm u	Nebez- pečná úprava pákového mecha- nismu ří- zení, kte- rá má vliv na provo- zní vlast- nosti vo- zidla ne- bo spole- hlivost mecha-	B

		nismu řízení.	
řízení	2 · 1 · 3 · 6 · 2	Nebezpečná úprava pákového mechanismu řízení, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.1. 3.7 Prachovky pákového mechanismu	2 · 1 · 3 · 7 · 1	Prachovky pohyblivých spojů pákového mechanismu řízení jsou poškozené.	A
řízení chybí, jsou poškozené nebo jsou výrazně zhoršené stavu, takže neplní svoji funkci.	2 · 1 · 3 · 7 · 2	Prachovky u pohyblivých spojů pákového mechanismu řízení chybí nebo jsou ve výrazně zhoršeném stavu, takže neplní svoji funkci.	B
2. Fun kce		Vozidlo se umístí nad	

1 · 4	pá- ko- vé- ho me- cha- ni- smu ří- zení	montážní já- mu nebo na zvedák, kola jsou na zemi a motor v chodu (po- silovač říze- ní) a otočí se volantem z jednoho dorazu do druhého. Vi- zuální kon- trola pohy- blivosti pá- koví.	
2.1. 4.1 Pá- ko- vý me- cha- ni- sm us ří- ze- ní drh ne při po- hy- bu o p evn ou část po dvo zku	2 · 1 · 4 · 1	Pákový mecha- nismus ří- zení drhne (naráží) při pohy- bu o pev- nou část podvoz- ku.	B
2.1. 4.2 Do- raz ří- ze- ní je chy bné se- ří- zen ne- bo	2 · 1 · 4 · 2	Doraz ří- zení chybně seřazen nebo chy- bí, řízená kola se v krajní poloze dotýkají pákoví nebo podvozku vozidla.	B

chybí			
2.1.5.1. Po-silo-vač ří-zení		Kontroluje se těsnost systému řízení a hladina kapaliny v nádrži (je-li viditelná). Kola jsou na zemi, motor v chodu a kontroluje se činnost posilovače řízení.	
2.1.5.1. Únik média z posilovače řízení	2.1.5.1.2	Únik média (kapalina / vzduch) z posilovače řízení.	B
2.1.5.2. Nedostatek kapaliny u posilovače řízení	2.1.5.2.1	U posilovače řízení množství kapaliny pod vyznačenou značkou MIN.	A
	2.1.5.2.2	Nedostatečné množství kapaliny ovlivňuje funkci posilovače řízení.	B
2.1.5.3. Mecha-nismus po-	2.1.5.3.1	Posilovač řízení nefunguje v plném rozsahu rejdu.	B

si- lo- va- če ří- ze- ní ne- fun- gu- je	1					
	2	Posilovač řízení nefunguje	C			
	1	a tato zá- vada bez-				
	5	prostřed- ně ohro-				
	3	žuje bez- pečné				
	2	ovládání vozidla.				
2.1. 5.4 Me- cha- ni- sm- us po- si- lo- va- če ří- ze- ní je po- ško- ze- ný ne- bo má pra- skli- ny ne- bo je ne- spo- le- hli- vý	2	Vnější po- škození me- chanismu posilova- če řízení (pístnice, 1 páky, ty- če), které 5 má vliv . na provo- 4 zní vlast- . nosti vo- 1 zidla ne- bo spole- hlivost mecha- nismu ří- zení.	B			
	2	Mecha- nismus posilova- če řízení má pras- kliny ne- . bo je po- 1 škozen . natolik, 5 že není . spolehli- 4 vý a tato . závada 2 bezpro- středně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.		C		
	2					
	1					
	5					
	2.1. 5.5 Ne- spr- áv-	2	Drhnutí části me- chanismu posilova- če řízení		B	
		1				

né	.	o sebe	
se-	5	(pístnice,	
ří-	.	páky, ty-	
ze-	1	če).	
ní			
me-			
cha			
ni-			
sm			
u			
po-			
si-			
lo-			
va-			
če			
ří-			
ze-			
ní			
o se			
be			
2.1.		Nespráv-	
5.6		né seříže-	
Ne-	2	ní mecha-	
bez	.	nismu	
peč	1	posilova-	
ná	.	če řízení,	
úpr	5	bezpro-	C
ava	.	středně	
me-	6	ohrožuje	
cha	.	bezpečné	
ni-	1	ovládání	
sm		vozidla.	
u			
po-			
si-			
lo-			
va-			
če			
ří-			
2.1.		Nebez-	
5.6		pečná	
Ne-	2	úprava	
bez	.	mecha-	
peč	1	nismu	
ná	.	posilova-	
úpr	5	če řízení,	B
ava	.	která má	
me-	6	vliv na je-	
cha	.	ho spole-	
ni-	1	hlivost	
sm		nebo	
u		funkci.	
po-			
si-	2	Nebez-	
lo-	.	pečná	
va-	1	úprava	C
če	.	mecha-	
ří-	5	nismu	

ze- ní	6 2	posilova- če řízení, která bez- prostřed- ně ohro- žuje bez- pečné ovládání vozidla.	
2.1. 5.7 Tr ub ky / ha- di- ce po- si- lo- va- če ří- ze- ní jsou po- ško- ze- né, nad- mě- rně zko- ro- do- va- né	2 1 5 7 1	Trubky nebo ha- dice posi- lovače ří- zení jsou poškoze- né, nebo nadměr- ně zkoró- dované.	B
	2 1 5 7 2	Bezpro- střední ří- zení prar- knutí trubky nebo ha- dice posi- lovače ří- zení.	C
2.1. 5.8 Me- cha- ni- sm us po- si- lo- va- če ří- ze- ní, ne- ní- li	2 1 5 8	Uchycení mecha- nismu posilova- če řízení, není-li součástí převodky řízení (pístnice, páky, ty- če), je uvolněné nebo je spojení nadměr- ně opo- třebované	B

sou- čas- tí pře- vod- ky ří- ze- ní (pís- tní- ce, pá- ky, ty- če), ne- ní ná- le- žitě uch- yce n ne- bo je uch- yce ní uvo- lně- né ne- bo opo- tře- bo- va- né		(pouzd- ro / řep pístnice) a tato zá- vada má vliv na spolehlivé ovládání vozidla.
2.2 Volant, slou- pek řízení a řídítka		
2 . Stav vo- lan- tu / ří- dí- tek		Kola jsou na zemi, volant se zatlačí ze strany na stranu (sna- ha o kývavý pohyb) v pravém úhlu ke sloupku a zlehka se na něj zatlačí směrem dolů a nahoru. Vi-

					zkušební kontrola vůle.	
2.2.1.1	2	2	2	1	Vůle v uchytní volantu k volantové hřídeli a tato závada má vliv na spolehlivé ovládnání vozidla.	B
2.2.1.2	2	2	2	1	Uvolnění nebo nespolehlivé uchytní volantu k volantové hřídeli nebo uvolnění uchytní hřídek k vidlici nebo čepu řízení bezprostředně ovlivňuje bezpečné ovládnání vozidla.	C
2.2.1.3	2	2	2	1	Mechanismus výškového nebo úhlového	B

sm		nastavení	
us		polohy	
se-		volantu,	
ří-	2	nelze spo-	
ze-		lehlivě	
ní	1	aretovat	
po-		v některé	
lo-		nastavené	
hy		poloze.	
vo-			
lan			
tu			
a sl			
ou			
pk			
u			
ří-			
ze-			
ní,			
je-li		Mecha-	
na-		nismus	
mo		výškově-	
nto		ho nebo	
ván		úhlového	
,		nastavení	
ne-		polohy	
lze		volantu je	
spo	2	vadný,	
le-		nastavení	
hli-	2	nelze spo-	
vě	2	lehlivě	
are-	1	aretovat	
to-		v jakéko-	
vat	2	liv nasta-	
v n		vené po-	
ast	2	loze a ta-	
ave		to závada	
né		bezpro-	
po-		středně	
lo-		ohrožuje	
ze		spolehlivé	
ne-		a bezpeč-	
bo		né ovlá-	
je		dání vozi-	
zá-		dla.	
drž			
ný			
me-			
cha			
ni-			
sm			
us			
vad			
ný			
2.2.	2	Poškoze-	
1.3		ní volan-	
Po-	2	tu nebo	
sko		řídítek	
ze-	1	(kon-	

C

B

		strukce), které má vliv na spolehlivé a bezpeč- né ovlá- dání vozi- dla.	
ní vo- lan- tu / ří- dí- tek	2 2 2 1 3 2	Prasklá ří- dítka ne- bo nosník čepu říze- ní nebo poškoze- ní volan- tu nebo řídítek (kon- strukce), které bez- prostřed- ně ohro- žuje spo- lehlivé a bezpeč- né ovlá- dání vozi- dla.	C
2.2. 1.4 Ne- bez- peč- ná úpr- ava vo- lan- tu / ří- dí- tek	2 2 2 1 4	Nebez- pečná úprava nebo ne- schválená změna volantu / řídítek.	B
2.2. 1.5 Po- ru- še- ní po- řá- dáv- ků na och- ra- nu ří-	2 2 2 1 5 1	Poškoze- ní volan- tu, které může způsobit poranění řidiče.	B
	2 2 1	Krytka náboje volantu chybí, ne- bo je po-	B

di- če pře d ná- ra- ze m na prv ky ří- ze- ní	5	škozená (např. vy- střelený airbag)	B
	2	nebo ne- odpovídá požadav- kům na bezpeč- nost.	
Slou- pek ří- ze- ní / vi- dli- ce pře dní- ho kola mo- to- cy- klu	2	Použití koule na	B
	2	volant	
	2	u vozidel	
	1	s kon- strukční	
	5	rychlostí	
2.2. 2.1 Na dm ěrn á po- hy- bli- vos	2	přesahují- cí 40 km/h.	
	2		
		Vozidlo, s vý- jimkou mo- tocyklu, se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák, hmotnost vozidla je na zemí a volant se zatlačí a zatahne rovnoběžně se sloupkem, volant / ří- dítka se zatla- čí různými směry v pra- vém úhlu ke sloupku / vi- dlici. Vizual- ní kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů.	
2.2. 2.1 Na dm ěrn á po- hy- bli- vos	2	Nadměr- ná pohy- blivost	B
	2	středu vo- lantu	
	2	směrem	
	2	nahoru	
	1	nebo do- lů (axiální vůle).	
	1		

t stře du vo- lan- tu smě- re- m na- ho- ru ne- bo do- lů (axi- ální vůle)			
2.2. 2.2 Na dm ěrná po- hy- bli- vosť hor- ní čas- ti slo- up- ku ra- diál- ně od osy slo- up- ku	2 2 2 2	Nadměr- ná pohy- blivost horní čas- ti sloup- ku radiál- ně od osy sloupku (vůle v uložení).	B
2.2. 2.3 Zh orš- ený sta- v pru- žných spo- jů	2 2 2 3	Zhoršený stav pru- žných spojů (např. hardy spojka) nebo uni- versálních kloubů na volantové hřídeli, který	B

ne- bo uni ve- rsál níc h klo ub ů u sl ou pk u ří- ze- ní ne- bo vi- dli- ce pře dní ho ko- la mo- to- cy- klu		ovlivňuje spolehli- vost a funkci spojení.	
2.2. . 2.4 Va dné upe vné ní slo up ku ří- ze- ní ne- bo je- ho po- ško- ze- ní, u mo- to- cy- klu vad ná	2 . 2 . 2 . 2 . 4 . 1	Sloupek řízení uvolněný.	B
	2 . 2 . 2 . 4 . 2	U moto- cyklu nadměr- ná nebo nedosta- tečná provozní vůle v uložení vidlice předního kola ovlivňují- cí jízdní vlastnosti vozidla.	B

vůle v uložení vidlic předního kola nebo jejího praskání	2	Stav sloupku řízení je v tak zhoršeném stavu nebo jeho uchycení je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
	2	U motorového cyklu deformační nebo prasklá vidlice řízení předního kola.	
2.2.5 Nebezpečná úprava sloupku řízení / vidlice, která bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	2		C
2.3 Vůle v řízení			
Nadměrná vůle v řízení / v rozporu s požadavky	2	Vozidlo s výjimkou motocyklu se umístí nad montážní jímou nebo na zvedák, hmotnost vozidla spočívá na kolech, v přípa-	

		dě vozidel s posilovačem řízení je motor pokud možno v chodu, kola jsou rovně a volant se zlehka otočí co nejvíce po směru a proti směru hodiny nových ručiček, aniž by se pohnula kola. Při pohybování volantem z jedné polohy do druhé se vizuálně pozoruje velikost obvodové vůle řízení.
2.3.1 Na dm črn á vů- le v ří ze- ní v r ozp oru s p oža dav ky	U vozidel schválených před 1. 1. 2002, nestanovili výrobce jinak, mechanická obvodová vůle volantu, přesahuje při nastavení kol 2 . do přímé- 3 ho smě- ru: 1 • 36° 1 u vozidel 1 s konstrukční rychlostí do 40 km/h • 27° u vozidel s konstrukční rychlostí do 100 km/h • 18° u vozidel s kon-	B

		strukční rychlost nad 100 km/h. U vozidel schválených po 1.1.2002, nestanoví-li výrobce jinak, mechanická obvodová vůle volantu přesahuje při nastavení kol do přímého směru jednu pětinu průměru volantu (měřeno na obvodu věnce volantu).	
	2. . 3 . 1 . 2	Nadměrná vůle v řízení mající negativní dopad na bezpečnost řízení.	C
2.4 Seřízení kol			
2. . 4 . 1	Sbírka vost kol řídicí nápravy	Kontrola seřízení geometrie řízené nápravy se provádí pomocí přístroje na kontrolu geometrie řízené nápravy v souladu s metodikou.	
2.4. 1 Seřízení ze- ní	2 . 4 . 1	Seřízení sbíhavosti (rozbíhavosti) kol řízené nápravy	A

sbí- ha- vos ti (ro zbi ha- vos ti) kol ří- ze- né ná- pra vy pře sa- hu- je po- vo- le- né to- le- ran ce		přesahuje povolené tolerance.	
2. 4. 2. Od- klo- n kol ří- ze- né ná- pra vy pře sa- hu- je po- vo- le-	Od- klo- n kol ří- ze- né ná- pra vy	Kontrola se- řízení geome- trie řízené nápravy se provádí po- moci přístro- je na kontro- lu geometrie řízené nápra- vy v souladu s metodikou.	
2.4. 2 Od- klo- n kol ří- ze- né ná- pra vy pře sa- hu- je po- vo- le-	2 4 2 Odklon kol řízené nápravy přesahuje povolené tolerance.		B

né to- le- ran ce			
2.5 Točnice ří- zené nápravy přípojného vozidla			
2 . 5	Toč- nice ří- zené ná- pra- vy pří- po- jné- ho vo- zi- dla	Vizuální kontrola a/ nebo použití speciálně upraveného detektoru vůle.	
2.5. 1 Po- ško- ze- ná ne- bo pra- sklá část toč- ni- ce ří- ze- né ná- pra- vy pří- po- jné- ho vo- zi- dla	2 . 5 . 1 . 1 . 1 . 2	Kon- strukční část otoč- ného spo- jení (toč- nice) říze- né nápra- vy s rá- mem vo- zidla je prasklá, poškoze- ná (defor- movaná) nebo nadměr- ně zkoro- dovaná.	B
	2 . 5 . 1 . 2	Kon- strukční část otoč- ného spo- jení (toč- nice) říze- né nápra- vy s rá- mem vo- zidla je v natolik zhorše- ném tech- nickém stavu (na- př. po-	C

		praskaná nebo nadměrně zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	
2.5.2. Na dm ěrn á vů- le u t o ěn íc e ř í- ze- né ná- pra vy při- po- jné- ho vo- zi- dla	2 . 5 . 2 . 1	Nadměrně opotřebené otočné spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla.	B
	2 . 5 . 2 . 2 . 2 . 2	Otočné spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla je natolik opotřebené, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.5.3. Va dné při- pev ně- ní toč- ni- ce ř í- ze- né ná- pra vy při-	2 . 5 . 3 . 1	Některé upevňovací prvky na otočném spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla jsou uvolněné, prasklé nebo chybí.	B

po- jné- ho vo- zi- dla	2	Spojovací prvky otočného spojení (točnice) řízené nápravou s rámem vozidla	C
	5	jsou nato-lik nespo- lehlivé (např. 3 spojovací prvky 2 uvolnění, prasklé nebo chy- bí), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
2.6 Elektrický posilovač řízení			
2 . 6	Elek- tric- ký po- silo- vač ří- zení	Vizuální kontrola a/ nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
2.6. 1 Ko- ntr- ol- a vad- né fun- kce ele- ktr- ic- ké- ho po- si- lo- va- če ří-	2 . 6 . 1	Kontrol- ka vadné funkce elektric- kého po- silovače řízení sig- nalizuje poruchu systému.	B

ze- ni- sna- li- zu- je po- ru- chu sy- sté- mu	2.6.2 Nesprávný vztah mezi úhlem natočení volantu a úhlem natočení kol	2 . 6 . 2 . 1	Elektrický posilovač řízení nefunguje. Úhel natočení kol (měřeno na vnějším kole) na obě strany není shodný nebo neodpovídá podmínkám proměnné rychlosti otáčení volantu.	B
	2.6.3 Úelektrický	2 . 6 . 3	Elektrický posilovač řízení nefunguje a bezprostředně ovlivňuje bezpečnost řízení (neshoda mezi úhlem natočení volantu a úhlem natočení kol).	C
	2.6.3 Úelektrický	2 . 6 . 3	Systém signalizuje závadu přes elektronické	B

ké- ho- po- si- lo- va- če ří- ze- ní sig- na- li- zu- je sys- té- m zá- va- du pře s ele- ktr- oní- cké roz- hra- ní vo- zid- la		rozhraň vozidla. Elektric- ký posilo- vač ne- funguje.	
3. VÝHLEDY			
3.1 Pole výhledu			
3 · 1	Pole vý- hle- du	Vizuální kontrola ze sedadla řidi- če.	
3.1. 1 V p oli při- mě- ho- v ý- hle- du ří- di- če smě- re m do-	3 1 1 1	Překážka v poli při- měného vý- hledu ří- diče smě- rem dopředu v úhlu 180°, kte- rá naru- šuje jeho výhled dopředu či do stran ne- bá sledo- vání zaří-	B

pře du v ú hlu 180 ° pře káž ka, kte rá vý- zna mn ě na- ru- šu- je je- ho vý- hle d do- pře du či do stra n ne- bo sle- do- vá- ní za- ří- ze- ní pro ne- pří- mý vý- hle d		zení pro nepřímý výhled.	
3.1. 2 Clo na pro ti slu nci čel- ní- ho	Clona proti 3 slunci čel- ního 1 okna 2 . u spolu- jezdce, je- 2 . li instalo- 1 vána, chy- bí je po- škozená		A

ok na chy bí ne- bo je po- ško- ze- ná ne- bo ne- pln í svo ji fun kci ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	tak, že ne- plní svoji funkci nebo ne- lze nasta- vit v po- žadované poloze nebo ne- odpovídá požadav- kům.		B
	Clona proti slunci čel- ního okna před řidi- čem chy- bí, je po- škozená tak, že ne- plní svoji funkci nebo ji nelze na- stavit v požado- vané po- loze nebo neodpo- ovídá po- žadav- kům.		
3.2 Stav zasklení			
3 - 2	Stav za- skle- ní	Vizuální kontrola.	A
3.2. 1 Pra skl é ne- bo po- škr ába né za- skl ení ne- bo ně-	3 2 1 3 2 1	Poškoze- ní zaskle- ní (pras- kliny, ne- průhled- né nebo poškrába- né sklo) o velikos- ti nejvíce 1/3 výšky průhled- né části zasklení, které se nachází v poli vý-	

kte ré za- skl ení chy bí	hledu ři- diče smě- rem do- předu, mimo vy- mezenou část stíra- né plochy čelního skla nebo poškoze- ní o vel- ikosti menší než 20 mm, které se nachází ve vyme- zené části stírané plochy čelního skla.	
	Poškoze- ní zaskle- ní (pras- kliny, ne- průhled- né nebo poškrába- né zaskle- ní), o vel- ikosti vět- ší než 1/3 výšky průhled- né části zasklení na výšku, které se nachází v poli vý- hledu ři- diče smě- rem do- předu, mimo vy- mezenou část stíra- né plochy čelního skla nebo poškoze- ní zaskle- ní o vel- ikosti vět- ší než 20 mm, kte- ré se na-	B

	cháží ve vymezené části stíra- né plochy čelního skla.	
3 . 2 . 1 . 4	V někte- rém okně, mimo čel- ního okna, chybí za- sklení.	B
3 . 2 . 1 . 5	Poškoze- ní skla za- sklení sni- žuje vý- hled řidi- če nato- lik, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla nebo způsob upevnění nebo stav poškoze- ní zaskle- ní ohro- žuje pře- pravova- né osoby.	C
3 . 2 . 1 . 6	V čelním okně schází za- sklení.	C
3 . 2 . 1 . 8	Poškoze- ní skla za- sklení (např. praskliny, poškrábá- ní nebo zastříkání barvou) mimo po- le výhle- du řidiče,	B

		<p> které vzhledem k rozsahu svého po- škození, negativně ovlivňuje celkovou pevnost zasklení nebo zne- možňuje příměře- ně výhled z vozidla. </p>	
<p> 3.2. 2 Cel- ko- vý pro- stu- p svě- tla pře- s za- skl- ení ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m </p>	<p> 3 . 2 . 2 . 2 . 1 </p>	<p> V poli vý- hledu ři- díče smě- rem do- předu (v úhlu 180°) je celkový prostup světla přes za- sklení ni- žší než 70 %. </p>	B
		<p> V poli vý- hledu ři- díče smě- rem doza- du je cel- kový pro- stup svě- tla přes zasklení nižší než 70 % a vo- zidlo není vybaveno funkční- mi vnější- mi zrcát- ky na levé a pravé straně. </p>	B
<p> 3.2. 3 Po- uží- tý za- sklí- va- cí </p>	<p> 3 . 2 . 3 . 1 </p>	<p> U vozi- dla, není- li stano- veno ji- nak, pou- žito ne- homolo- gované bezpeč- </p>	B

ma- te- riál ne- bo je- ho mo ntá ž ve vo- zi- dle ne- od- po- ví- dá po- ža- vek m	nostní za- sklení ne- bo u vozi- dla schvá- leného po 1. 1. 2002 není na jeho pou- žití (např. DOT) udělena výjimka, zapsaná v registru silničních vozidel.	
	Způsob montáže zasklívací- ho mate- riálu ve vozidle je vadný ne- bo neod- povídá požadav- kům (na- př. pů- vodnímu provede- ní výro- by), nebo příslušné části ka- roserie pro upev- nění za- sklení jsou zko- rodovány v celé tloušťce stěny, v sou- hrnné délce větší než 1/5 největší délky okna.	B
	Ochrana zasklení proti ná- hodnému poškoze- ní přepra- vovaným nákla-	B

	dem, je-li vyžadována, chybí nebo je poškozena tak, že neplní svůj účel nebo neodpovídá požadavkům.	
3.2.4 Úprava za- skle- ní (na př. za- tmave- ní), ozn ače- ní úpr avy ne- bo po- uží- tý ma- te- riál (na př. au- to- mo- bil- ní ne- bo re- kla- mní fó- lie) ne- od- po- ví- dá	Jakákoliv dodatečná úprava čelního okna, vyjma použití schválené fólie pro čelní okno opatřené povinným štítkem s předepsanými údaji (označení výrobce, typ výrobku, schvalovací značka ATEST 8 SD XXXX a text „JEN NA ČELNÍ OKNO“)	B
	Použití neschválené fólie nebo způsob montáže dodatečné úpravy neodpovídá požadavkům (zakrytí střední	B

po- za- dav kū m ne- bo opr ava za- skl 3 eni ne- od- po- ví- dá 3 po- za- dav kū m	brzdové svítilny) nebo po- škozená fólie (změna zabarve- ní, trhliny nebo vznik vzducho- vých bu- blin mezi nalepe- nou fólií a sklem) omezuje nebo zkresluje výhled fi- diče.	
	Dodateč- né po- vrchové upravené zasklení není opa- třeno po- vinným 3 štítkem 2 s přede- psanými 4 údaji (označení 3 výrobcem, typ vý- robku, schvalo- vací číslo ATEST 8 SD XXXX).	B
	Oprava stanove- ného za- sklení 3 omezuje nebo 2 zkresluje výhled fi- diče nebo 4 oprava za- sklení ně- 4 kterého okna vo- zidla zjev- ně snižuje pevnost	B

		zasklení nebo mů- že způso- bit ohro- žení bez- pečnosti.	
3.2. 5 Ot- ví- rá- ní ne- bo za- ví- rá- ní ok- na vad- né ne- bo ok- no ne- lze za- ji- stit v o- tev- ře- né ne- bo za- vř- ené po- lo- ze	3 . 2 . 5 . 1	Některé okno, je-li otevíra- telné, ne- lze ote- vřít.	A
	3 . 2 . 5 . 2	Některé okno ne- lze zavřít či zabez- pečit v zavřené poloze.	B
3.2. 6 Čel- ní skl- o ne- bo kry- t mo- to- cy- klu po-	3 . 2 . 6 . 2	U moto- cyklu horní hrana čel- ního pře- krytu (vě- trný štít) nemá předepsa- né za- oblení (rádius) nebo je překryt neúplně,	B

ško- ze- ný ne- bo je- ho pro ve- de- ní ne- bo mo- ntá- ž ne- od- po- ví- dá- po- ža- dav- ků m	nadměr- ně popra- skaný ne- bo nedo- statečně upevně- ný.	
	U moto- cyklu stav poškoze- ní nebo upevnění čelního překrytu (větrný štít) sni- žuje vý- hled smě- rem do- předu ne- bo vzniká nebezpečí poranění osob a tím je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
3.3 Zařízení pro nepřímý výhled		
3 . 3 pří- mý vý- hled	Za- říze- ní pro ne- pří- mý vý- hled	Vizuální kontrola.
3.3. 1 Vo- zi- dlo ne- ní vy- ba- ve- no pře- de- psa	Vozidlo není vy- baveno, popřípa- dě není povinně dovyba- veno, předepsa- ným po- čtem zaří- zení pro nepřímý výhled	B

ný m po- čte m	dané třídy nebo rozměru nebo bylo zatíženo z vozidla zjevně demontováno.		
	zařizování pro nepřímý výhled	U vozidla, není-li stanoveno jinak, použito neschválené / nehomologované zařízení	
odpo- ví- da- jící třídy nebo vel- iko- sti	3 . 3 . 1 . 3	pro nepřímý výhled nebo u vozidla schváleného po 1. 1. 2002 není na jeho použití (např. DOT) udělena výjimka, zapsaná v registru silničních vozidel.	B
3.3. 2 Uc hy- ce- ní za- ří- ze- ní pro ne- pří- mý vý- hle- d uvo- lně- né ne-	3 . 3 . 2 . 1	Zařízení, umožňující vychýlení po nárazu, není funkční.	A
	3 . 3 . 2 . 2	Uvolněné, nespolehlivé nebo poškozené uchycení zařízení pro nepřímý výhled nebo nemožnost aretace v se-	B

bo- ne- lze spo- le- hlí- vě are- to- vat v se ří- ze- né po- lo- ze ne- bo uch yce ní ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	řízené po- loze neu- možňuje řidiči po- skytovat jasný vý- hled z vo- zidla předepsa- ným smě- rem.	
3. 3. Za- ří- ze- ní pro ne- pří- mý vý- hle- d ne- za- ji- šťuj e pře- de- psa- né po- le vý- hle- du	Některé povinné zařízení pro ne- přímý vý- hled, při sezení na místě ři- diče v normál- ní jízdní poloze, nezajišťu- je pře- psané po- le výhle- du smě- rem doza- du nebo do strany popřípa- dě před vozidlo nebo zaří- zení ka- mera - monitor	B

		nefunguje správně nebo není funkční.	
nebo není funkční (ka - me - ra - mo - ni - tor)	3 . 3 . 3 . 3	Dodatečná úprava karosérie vozidla (např. dostavba nebo přestavba), která omezuje předepsané pole výhledu pro jednotlivé třídy zpětných zrcátek (krátké držáky).	B
3.3.4 Neprůstnostné úpravy (např. nálepky) nebo poškození zařízení pro ne-	3 . 3 . 4 . 1	Poškození zařízení pro nepřímý výhled, které však umožňuje plnit jeho funkci nebo poškození konstrukce (ochranné pouzdro) zařízení pro nepřímý výhled, které je umístěno 2 m nad vozovkou.	A
pro nepřímý výhled, při kterém	3 . 3 . 4 . 2	Nepřístupné úpravy (např. nálepky) nebo poškození zařízení pro	B

ré m ne- ní za- ji- ště n pře- de- psa ný vý- hle d ne- bo po- ško ze- ní, při kte ré m mů že do- jit k p ora ně- ní oso b	nepřímý výhled, které ne- umožňu- je řidiči poskyto- vat tímto zařízením předepsa- ný nebo jasný vý- hled z vo- zidla smě- rem doza- du nebo do strany popřípa- dě před vozidlo.	Poškoze- ní nebo nepovole- ná úprava (např. u moto- cyklu) za- řízení pro nepřímý výhled, které se nachází níže než 2 m nad vo- zovkou, při kte- rých jsou na po- vrchu konstruk- ce (ochran- né po- uzdro) ostré hra- ny, které mohou způsobit zachycení nebo zra- nění osob.	B
3.4 Stěrače skla			
3 . 4	Stě- rače skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

3.4.1 Stěrač ne- fun- gu- je spr- áv- ně ne- bo ne- ní fun- kčn í	3 . Stěrač za- 4 dního . skla nelze 1 uvést . v činnost.	A
	3 Stěrač . čelního . skla nelze 4 uvést . v činnost 1 nebo ně- . který stě- 2 rač ne- funguje.	B
3.4.2 Stěrač je po- ško- ze- ný ne- bo ne- úpl- ný ne- bo chy- bí	3 Stěrač za- 4 dního . skla chybí 4 nebo ra- . mínko 2 dostateč- . ně nestírá 1 v celé plo- še.	A
	Některý stěrač čel- ního skla, je-li vyža- dován, chybí ne- 3 bo ramín- . ko stěrač 4 dostateč- . ně nestírá 2 v celé plo- . še tak, 2 aby zaji- stilo do- statečnou viditel- nost řidi- če čelním sklem.	B
	3 Některý stěrač skla . je neú- 4 plný ne- . bo poško- 2 zený tak, . že poško- 3 zuje stíra- né sklo.	B

3.4.3 Uč hy- ce- ní stě- ra- če vad né ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	3	Hřidel stěrač není opa- třena	A
	4	ochran- ným po- uzdrem (nebez- pečné vnější vý- čnělky).	
	3	Uvolněné uchycení stěrač nebo způsob jeho montáže	B
	4	(seřizení) má vliv na chybnou funkci stírání ne- bo způsobuje po- škození stíraného skla.	
3.5 Ostřikovače skla			
3 . 5	Ost řič- ko- vače skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
3.5. 1 Ost řič- ko- va- če ne- fun- gu- jí spr- áv- ně ne- bo chy- bí	3 . 5 . 1 . 1 . 1 . 3 . 5 . 1 . 2	Ostřiko- vač zadní- ho skla, je-li insta- lován, ne- funguje nebo chy- bí. Ostřiko- vač čelní- ho skla neostří- kuje do- statečně stíranou plochu před spolu-	A

		jezdce (seřazení).	
		Některý ostřiko- vač čelní- ho skla 3 nefungu- . je nebo 5 chybí ne- . bo ne- 1 ostřikuje . dostateč- 3 ně stíra- nou plo- chu před řidičem (seřazení).	B
3.6 Systém odmlžování a odmrazování čelního skla			
3. . a od 6	Sy- sté m od- mlž ová- ní a od- mra- zo- vání čel- ní- ho skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
3.6. 1 Sy- sté m od- mlž ová ní čel- ní- ho skla, je-li in- sta- lo- ván ne- bo		Systém odmlžo- vání čel- ního skla 3 . 6 . nefungu- . je nebo je 1 poškozen . tak, že 2 zjevně ne- plní svoji funkci.	A

vy- ža- do- ván , ne- fun- gu- je ne- bo ne- fun- gu- je spr- áv- ně ne- bo je zje- vně vad- ný		
3.6. 2 Sy- sté- m od- mr- azo- vá- ní čel- ní- ho skl- a, je-li in- sta- lo- ván ne- bo vy- ža- do- ván , ne- fun- gu- je ne- bo ne-	Systém odmrazo- vání čel- ního skla nefungu- je nebo je poškozen tak, že zjevně ne- plní svoji funkci.	A

fun gu- je spr áv- ně ne- bo je zje vně vad ný			
4. SVÍTLNÝ, SVĚ- TLOMETY, OD- RAZKY A ELEK- TRICKÉ ZAŘÍZE- NÍ			
4.1 Světlometry			
4 · 1 · 1	Stav a fu nkc e svě- tlo- me- tů	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.1. 1.1 Zdr oj svě- tla svě- tlo- me- tu ne- sví- tí, je vad ný ne- bo chy bí	4 · 1 · 1 · 1 · 1 · 1 · 1	Nesvítí některý nepovin- ný (voli- tebný) svě- tlomet.	A
	4 · 1 · 1 · 1 · 1 · 1 · 2	V potká- vacím světlo- me- tu nesvítí doplňko- vý zdroj světla, který však nevytváří hlavní potkávací světlo (k posílení světla do zátáčky).	A
	4 · 1	Nesvítí některý povinný	B

. 1 . svetlo- 1 met. . 3		
4 . U potká- 1 vacího . nebo dál- 1 kového . světlo- 5 tu zdroj světla ve světlo- tu chybně . upevněn 1 nebo je . vadný, 1 takže ne- . splňuje 1 fotome- . trické 5 vlastnosti (nevytvá- ří požá- dovanou kresbu) nebo způsobu- je oslnění.	B	
4 . Světlo / 1 zdroj svě- . tla je vad- 1 ný nebo . chybí. 1 . 6	B	
4 . Jediné 1 světlo / . zdroj svě- . tla; v pří- 1 padě . LED vi- 1 ditelnost . závažně 7 narušena.	B	
4 . Na vozi- 1 dle nesví- . tí žádný . potkávácí 1 světlo- 1 met . nebo na 1 straně do vozovky	C	

	nesvítí podkávací světlo met ani před- ní obry- sová sví- tilna.	
8		
4.1. 1.2 Světlo- met ne- bo je- ho opti- cký systém poško- ze- ný ne- bo vadný	Vnější krycí sklo, těle- so nebo optický systém potkává- cího svě- tlometu nebo dál- kového světlo me- tu poško- zený, ale stav po- škození zjevně ne- ovlivňuje jeho foto- metrické vlastnosti (např. in- tenzita vyzařova- ného svě- tla, kres- ba) nebo možnost jeho seří- zení.	A
	Vnější krycí sklo, těle- so nebo optický systém potkává- cího svě- tlometu nebo dál- kového světlo me- tu poško- zený tak, že poško- zení zjev- ně ovliv- ňuje nebo bude ovlivňo- vat jeho	B

		funkci nebo fo- tometric- ké vlast- ností (na- př. inten- zita vyzá- řovaného světla, kresba) nebo mo- žnost je- ho seříže- ní.	
4.1. 1.3 Svě- tlo- me- t- ne- ní spo- le- hli- vě upe- vně- n	4 . 1 . 1 . 3	Některý úchyt po- tkávacího nebo dál- kového světlo- metu uvol- něný ne- bo pras- klý nebo chybí a tento stav má vliv na se- řízení svě- tlometu (např. způsobu- je blikání světlo- metu za jíz- dy) nebo se světlo- met může za jízdy uvolnit nebo způsob uchycení světlo- metu neod- povídá požadav- kům.	B
4 . 1 . 2 Se- říže- ní svě- tlo- me- tů		Kontrola se- řízení potká- vacích a dál- kových svě- tlometů se provede s použitím přístroje na kontrolu se- řízení světlo-	

		metu v sou- ladu se sta- novenou me- todikou ne- bo použitím elektronické- ho rozhraní vozidla.	
4.1. 2.1 Se- ří- ze- ní svě- tlo- me- tu ne- od- po- ví- dá pře- de- psa ný m po- ža- dáv- kú m	4 . seřazení . sklonu 1 rozhraní . potkáva- 2 cího svě- . tlometu 1 neodpo- . vidá po- 1 žadav- kům.	B	
	4 . Stranové . seřazení 1 rozhraní 2 potkáva- . cího svě- . tlometu . neodpo- 1 vidá po- . žadav- 2 kům.	B	
	4 . Natočení . obrazu 1 rozhraní . potkáva- 2 cího svě- . tlometu . neodpo- 1 vidá po- . žadav- 4 kům.	B	
	4 . Seřazení 1 dálkové- . ho světlo- 2 metu ne- . odpovídá 1 požadav- . kům. 5	B	
	4 . Systém 1 vykazuje . závadu 2 přes elek- . tronické 1 rozhraní 1 vozidla.	B	

	.	6		
4.1.3	Spi- nače pro uve- dení svě- tlo- me- tů v či nno- st		Vizuální kontrola a zkouška činnosti ne- bo použití elektronické- ho rozhraní vozidla.	
4.1.3.1	4.1.3.1 Va- dný spi- nač pro uve- de- ní	4.1.3.1 Potkávací nebo dál- kový svě- tlomet nebo po- tkávací nebo dál- kový svě- tlometry nelze uvést v činnost.		B
4.1.3.2	4.1.3.2 po- tká- va- cí- ho ne- bo dál- ko- vé- ho svě- tlo- me- tu v či- nn- ost	4.1.3.2 Nepovin- né (voli- telné) dál- kový svě- tlometry, jsou-li za- pojeny, nelze uvést v činnost.		B
4.1.3.3	4.1.3.3 Světlo- me- tu v či- nn- ost	4.1.3.3 Systém vykazuje závadu přes elek- tronické rozhraní vozidla.		B
4.1.3.2	4.1.3.2 Pře- pn- utí z p- ot- ká- va- cí- cíc	4.1.3.2 Přepnutí z potká- vacích světlo- mětů na dál- kový svě- tlometry nebo na- opak není funkční.		B

je-li vy- ža- do- vá- no, po- vin ná ko ntr olk a pro za- pn utí po- tká va- cí- ho svě- tlo- me- tu, chy bí			
		dována, chybí.	
4. . 1 . 4	Spl- nění po- ža- dav- ků pro svě- tlo- me- ty	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.1. 4.1 Po- čet, ka- te- go- rie, um ístě ní, bar va ne- bo in- ten- zita vy-	Vozidlo není vy- baveno 4 předepsa- ným po- 1 tkávacím nebo dál- 4 kovým světlo- 1 tem (po- případě 1 párem předepsa- ných svě- tlometů).	B	
	4 Skutečný stav zapo- 1 jených	B	

za- fo- va- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká vi- di- tel- nos- t svě- tlo- me- tů ne- ní u s vě- tlo- me- tů v so- ula- du s p- o- ža- dav- ky	světlo- mē- tů neod- povídá předepsa- nému / 4 povolené- mu počtu 1 typu svě- 2 tlo- metů (potkáva- cí / dál- kový svě- tlo- met).	
	Umístění světlo- mē- tů na vo- zidle ne- splňuje požadav- ky na je- 4 jich uspo- řádání ne- bo orien- tací nebo 1 požadav- ky na je- 4 jich umí- stění 1 vzhledem 3 k šířce ne- bo výšce vozidla nebo podmín- ky jejich geome- trické vi- ditelnos- ti.	B
	Umístění nebo způsob montáže světlo- mē- tů na vo- zidle ne- 1 bo jejich 4 úprava (např. 1 ochranné mřížky) 4 nesplňuje požadav- ky na vnější vý- čnēlky na vozidle.	B

4 . 1 . 4 . 1 . 5	Světlomet vyzařuje jinou bar- vu světla než bílou (s výjim- kou trak- torů a vo- zidel schvále- ných do provozu před 1. 7. 1972, u kterých se při- pouští i selektiv- ní žlutá barva).	B
4 . 1 . 4 . 1 . 6	Sada (pár) svě- tlometů zjevně ne- splňuje předepsa- né foto- metrické vlastnosti (např. in- tenzita vyzařova- ného svě- tla).	B
4 . 1 . 4 . 1 . 7	Index in- tenzity vyzařova- ného svě- tla u sou- časné roz- svícených dálko- vých svě- tlometů překraču- je povole- ný limit.	B
4 . 1 . 4 . 1 . 8	Částice na čočce nebo zdroj svě- tla, kvůli kterým se zjevně snižuje jasnost	B

		světla nebo se mění barva vyzařovaného světla	
4.1. 4.2 Elektrické po- po- po- po- tká va- cíc h ne- bo dál- ko- výc h světlo- me- tů ne- bo je- jich uve- de- ní v čí- nnost, ne- ní v so- ula- du s p- o- ža- dav- ky	4 . 1 . 4 . 2 . 1 . 2 . 2	Světelný signál (houkačka), je-li jim vozidlo vybaveno, nefunguje v souladu s požadavky. Počet současně rozsvícených dálkových světlometů překračuje dva páry (4 ks). Elektrické zapojení potkávacích nebo dálkových světlometů nebo jejich uvedení v činnost, není v souladu s požadavky.	A B B
4.1. 4.3 Jaká- ko- liv úpr- ava svět-	4 . 1 . 4 . 3	Nepovolená úprava světlostu.	B

tlo- me- ne- bo zdr oje svě- tla, ne- bo je- ho za- clo- ně- ní	2	Použití zjevně nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená úprava zdroje světla.	B
4.1. .4 .4 Ve svě- tlo- me- tu po uží t jí- ný zdr oj svě- tla, kte rý re- né ji- slu- či- tel- ný s u- děle- no u ho- mo- lo- ga- ci svě- tlo- me- tu	4 .4 .4 4	Ve světlotmetu použit zjevně jiný zdroj světla, který je neslučitelný s udělením homologaci / schválení světlotmetu.	B
4.1. 4.5 Po- uží	4 .1	U vozidla, neschváleného	B

t ne- ho- mo- lo- go- va- ný svě- tlo- me	4 t ne- bo- svě- tlo- me t pro- le- vo- stra- nný pro- voz- ne- bo- je po- uží- t	v ČR po 1. 1. 2002, pro potkávací nebo dál- kové svě- tlo použit nehomo- logovaný světlo- met (např. DOT) a na jeho použití není udě- lena vý- jimka, za- psaná v registru silničních vozidel.	
ho- mo- lo- go- va- ný svě- tlo- me t urč- ený pro- ji- no- u fun- kcí osv- ětle- ní	4 t ne- bo- svě- tlo- me t urč- ený pro- ji- no- u fun- kcí osv- ětle- ní	Pro po- tkávací nebo dál- kové svě- tlo použi- to světél- né zaříze- ní, určené pro jinou funkci osvětlení (např. mlhový světlo- met).	B
4 t ne- bo- svě- tlo- me	Ko- rek- tory sklo- nu svě- tlo-	Vizuální kontrola a zkouška činnosti a/ nebo použití elektronické-	

me- tů (jso u-li po- vin- né)		ho rozhraní vozidla.	
4.1. 5.1 U v ozi- dla, je-li vy- ža- do- vá- na, chy- bí ne- bo ne- pln ě fun- kční	4 . 1 . 5 . 1 . 1	U vozi- dla, je-li vyžadová- na, chybí automa- tická ko- rekce sklonu světlo- tů.	B
í au- to- ma- tic- ká ko- rek- ce skl on u svě- tlo- me- tů	4 . 1 . 5 . 1 . 3	Automa- tická ko- rekce sklonu světlo- tů, není zjevně plně funkční.	B
4.1. 5.2 Ru- ční ovl- áda- ná ko- rek- ce skl on u svě-	4 . 1 . 5 . 2 . 1	Systém vykazuje závadu přes elek- tronické rozhraní vozidla.	B
	4 . 1 . 5 . 2 . 1	Ručně ovládána korekce sklonu světlo- tů, je-li vyžadová- na, chybí.	B
svě-	4 . 1 . 1	Korekce sklonu světlo- tů není	B

4.1.6	Zařízení pro čištění světlometů (je-li povinné)	5.2.2	plně funkční.	
4.1.6.1	U vozidla, chybí nebo není funkční	4.1.6.1	Zařízení pro čištění světlometu není funkční.	A
	U vozidla, je-li vyžadováno, chybí nebo není funkční pro čištění světlometů.	4.1.6.1.2		B

světlo- me- tů			
4.2 Přední a zadní obrysové svítlny, boční obrysové svítlny, doplňkové obrysové svítlny a denní svítlny			
4.2.1	Stav a funkce obrysových nebezpečných svítilen	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.2.1.1 Zdravé nebo denní svítilny je vadný nebo ob- chází nebo po- vi- dá	4.2.1.1 Zdravé nebo denní svítilny je vadný nebo ob- chází nebo po- vi- dá	Nesvítí některá povinná (volitelná) obrysová nebo denní svítlna.	A
		Nesvítí některá obrysová nebo denní svítilna.	B
		Zdroj světla zjevně vadný (např. zčernalá žárovka) nebo poškozený tak, že zjevně ovlivňuje	B

		<p>fotometrické vlastnosti obrysově nebo denní svítilny (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.</p>	
po- za- dav ků m	<p>4 Použití nehomo- logované- ho / ne- 2 schválně- ného 1 zdroje světla ne- 1 bo nepo- volená 4 změna zdroje světla.</p>	B	
	<p>4 Na vozid- dle nesví- tí žádná zadní ob- rysová svítilna 2 nebo na straně do 1 vozovky nesví- tí žádná zadní 1 obrysová svítilna 5 včetně doplňko- vé obry- sové sví- tilny.</p>	C	
4.2. 1.2 Op- tic- ký sy- stém ob- ry- so-	<p>4 Vnější krycí 2 sklo, těle- so nebo 1 optický systém 2 obrysově nebo 2 denní sví- tilny po- škozený</p>	B	

		tak, že poškoze- ní zjevně ovlivňuje nebo bu- de ovliv- ňovat její funkci nebo fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. inten- zita vyza- řovaného světla) ne- bo mění barvu vy- zařované- ho světla.	
4.2. 1.3 Ob- ry- so- vá ne- bo- den ní sví- til- na ne- ní spo- le- hlí- vě upe- vné na	4. 2. 1. 3	Chybné uchycení nebo způsob montáže obrysové nebo denní sví- tilny ne- gativně ovlivňuje její funkci nebo fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. vidi- telnost) nebo se může za- jízdy uvolnit.	B
4. 2. 2. den- ních sví- ti- len	Spí- nač ob- ry- so- vý h ne- bo den- ních sví- ti- len	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

4.2. 2.1 Spí nač ob- ry- so- výč h ne- bo den níc h sví- ti- len vad ný	4 . 2 . 2 . 1	Obrysové nebo denní sví- tilny ne- lze uvést v činnost.	B
4.2. 2.2 Ko ntr olk a za- pn utí ob- ry- so- výč h svě- tel, je-li vy- ža- do- vá- na, chy bí	4 . 2 . 2 . 2	Kontrol- ka čin- nosti / za- pojení obvodu obryso- vých svě- tel, je-li vyžadová- na, chybí.	B
4. . 2 . 3 Spl- nění po- ža- dav- ků pro ob- ry- sové ne- bo den- ní		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

sví- til- ny						
4.2.3.1 Počet, ka- te- go- rie, um íst- ní, bar- va ne- bo in- ten- zita vy- ža- ro- vá- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká ví- di- tel- nos- t ob- ry- so- vých sví- til- en, ne- v so- u- la- du s p- o- ž- av- ky	4	1	Vozidlo není vy- baveno některý- mi pře- psanými obryso- vými nebo denními svítlna- mi	B		
	2	1	Skutečný stav zapo- jených obryso- vých nebo den- ních sví- tel neod- povídá předepsa- nému / povolené- mu počtu (chybí / překraču- je).		B	
	3	1	Umístění obryso- vých nebo den- ních sví- tel na vo- zidle ne- splňuje požadav- ky na je- jich uspo- řádání nebo orien- taci nebo požadav- ky na je- jich umís- tění vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla nebo je- jich úhlo- vému na- klonění či			B

	orientace montáže (TOP) nebo podmín- ky jejich geome- trické vi- ditelnos- ti.	
4 . 2 . 3 . 1 . 4	Svítilna je umístěna na pohy- blivých částech, nebo její umístění na pohy- blivých částech není v souladu s požá- davky.	A
4 . 2 . 3 . 1 . 5	Způsob dodateč- né mon- táže obry- sových nebo denních svítilen, jejich umístění nebo úprava, porušuje požadav- ky na vnější vý- čňelky na vozidle.	B
4 . 2 . 3 . 1 . 6	Obrysová nebo denní sví- tilna, ne- ní-li sta- noveno ji- nak, vyzá- řuje smě- rem do- předu světlo jiné barvy než bílé, smě- rem doza- du světlo	B

	jiné barvy než červené a směrem do stran světlo jiné barvy než oranžové, nebo sada obrysových svítilen (společný pár) zjevně nesplňuje stejné fotometrické vlastnosti.	
4.2.2.3.1.7	Intenzita vyzařování světla obrysové nebo denní svítilny zjevně neodpovídá požadavkům (je nízká / vysoká).	B
4.2.3.2 Elektrické zapojení obrysových svítilen nebo jejich uveřejnění v technické specifikaci výrobce	Elektrické zapojení obrysových nebo denních svítilen nebo jejich uveřejnění v technické specifikaci výrobce musí být v souladu s požadavky.	B

jich uvedení v činnosti není v souladu s požadavky			
4.2.3.3 Jakákoliv úprava obrysové nebo denní světelný nebo zdroj světla	4 2 3 3	Nepovolená úprava obrysové nebo denní světelný nebo zdroj světla.	B
4.2.3.4 Pro obrysové nebo denní světelný nebo použití	4 2 3 4 1	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002, pro obrysování nebo použití nehomologované světelné zařízení (např. DOT) a na jeho	B

ne- ho- mo- lo- go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní ne- bo je po- uží- to ho- mo- lo- go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní urč- ené pro ji- no- u fun- kci osv- ětle- ní	použití není udě- lena vý- jimka, za- psaná v registru silničních vozidel.	
	Pro obry- sovou ne- bo denní svítilnu použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení.	B
4.3 Brzdové svítilny		
4. 3 1 Stav a fu- nkc- e brz- do- vých sví- ti- len	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

4.3.1.1 Zdroj světla brzdové světlníky je vadný nebo obchází nebo odpojí dávkovací m	4 . Nesvítlí 3 některá . nepovinná (volitelná) 1 brzdová . svítilna. 1	A
	4 . Nesvítlí 3 některá 1 povinná . brzdová 1 svítilna. . 2	B
	4 . Na vozidlo nesvítlí žádná 3 brzdová 1 svítilna. 1 . 3	C
	Zdroj světla zjevně vadný (např. zčernalá žárovka) nebo poškozený 4 tak, že . zjevně 3 ovlivňuje . fotometrické 1 vlastnosti 1 brzdové . svítilny 4 (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
	4 Použití 3 nehomologované . ho / ne-	B

		schvále- ného 1 zdroje . světla ne- 1 bo nepo- . volená 5 změna zdroje světla.	
		4 U brzdo- . vé svítilny 3 v případě . LED mo- 1 dlu více . jak 1/3 1 zdrojů . světla je 7 vadných.	B
4.3. 1.2 Brz do- vá sví- til- na ne- bo její opt ic- ký sy- sté m po- ško ze- ný		Vnější krycí sklo, těle- so nebo optický systém brzdové svítilny poškoze- ný tak, že 4 poškoze- . ní zjevně 3 ovlivňuje . nebo bu- 1 de ovliv- . ňovat její 2 funkci . nebo fo- 2 tometric- ké vlast- nosti (na- př. inten- zita vyza- řovaného světla) ne- bo mění barvu vy- zařované- ho světla.	B
4.3. 1.3 Brz do- vá sví- til- na ne- ní		4 Chybné uchycení nebo 3 způsob montáže brzdové 1 svítilny 3 negativně ovlivňuje její funkci	B

spo- le- hlí- vě upe vně na	nebo fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. vidi- telnost) nebo se může za jízdy uvolnit.	
4 . 3 . 2 . sví- ti- len	Spí- nač brz- do- vých h svě- tel	Vizuální kontrola a zkouška činnosti a/ nebo použití elektronické- ho rozhraní vozidla.
4.3. 2.1 Spí- nač brz- do- vých h svě- tel ne- fun- gu- je ne- bo ne- ní spo- le- hlí- vý	4 . 3 . 2 . 1 . 1 . 4 . 3 . 2 . 1 . 2 . 4 . 3 . 2 . 1 . 3	B
4.3. 2.2 Na- ru- še- ná fun- kce ovl	4 . 3 . 2 . 1 . 3	B

ada cí- ho za- ří- ze- ní brz- do- vých h sví- tí- len	4 3 2 2 2 2	středně po aktivaci brzdy.	B
		Světla nouzového brzdění jsou nefunkční nebo nefungují správně.	
4 3 3	Splnění požadavků pro brzdové svítilny	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.3.3.1 Počet, kategorie, umístění, barva nebo intenzita vize- zařo- vání světla, nebo geometrie	4 3 3 1 2 1 3 3	Vozidlo není vy- baveno brzdovými svítilnami předepsané kategorie. Skutečný stav zapo- jených brzdových svítilen ne- odpovídá předepsá- nému / povolene- mu počtu (chybí / překračuje).	B B
	4 3 3 3	Umístění brzdových svítilen na vozidle nesplňuje	B

ká vi- di- tel- nos t brz- do- vých h sví- ti- len, ne- ní v so- ula- du s p- oža- dav- ky	1 . 3	požadav- ky na je- jich uspo- řádání ne- bo orien- taci nebo požadav- ky na je- jich umí- stění vzhledem k šířce ne- bo výšce vozidla nebo je- jich úhlo- vému na- klonění či orientaci montáže (TOP) nebo podmín- ky jejich geome- trické vi- ditelnos- ti.	
	4 . 3 . 3 . 1 . 5	Brzdová svítilna vyzařuje jinou bar- vu než červenou nebo sada brzdo- vých sví- tilen (společný pár) zjev- ně ne- splňuje stejně fo- tometric- ké vlast- nosti.	B
	4 . 3 . 3 . 1 . 6	Intenzita vyzařova- ného svě- tla brzdo- vé svítilny zjevně ne- odpovídá požadav- kům (je nízká).	B

	U brzdo- vé svítilny kategorie S3 nebo S4, na- montova- né uvnitř vozidla, 4 dochází · k obtěžo- 3 vání fidi- · če vyzaf- 3 vaným · světlem 1 přes zaří- · zení pro 7 nepřímý výhled a / nebo jiné plochy vozidla (např. za- dní okno).	B
4.3. 3.2 Ele ktr ic- ké za- po- jení brz- do- vých h sví- ti- len ne- bo je- jich uve- de- ní v či nn ost ne- ní v so ula du s p oža	Elektric- ké zapoje- ní brzdo- vých sví- 4 tilen ne- · 3 bo jejich · uvedení 3 v činnost, · není 2 v souladu s poža- davky.	B

davky			
4.3.3.3 Jakákoliv úprava brzdové světlny nebo zdroje světla	4. 3. 3. 3.	Nepovolená úprava brzdové světlny nebo zdroje světla.	B
4.3.3.4 Pro brzduovou světlnu po užití tohoto logického světelného zařízení nebo je po užití tohoto logického	4. 3. 3. 3. 4. 1.	U vozidla, schváleného v ČR podle 1. 1. 2002 pro brzdové světlo použito nehomologované zařízení (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v registru silničních vozidel.	B
	4. 3. 3. 3. 4. 2.	Pro brzdové světlo použito světléno zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení	B

va- ně svě- tel- né za- ří- ze- ní urč- ené pro ji- no u fuk- ci osv- ětle- ní	(např. za- dní mlho- vá svítíl- na).		
	4.4 Směrové svítilny a vý- stražná signalizace		
	4. 4. 1	Stav a fu- kce smě- ro- vý- ch sví- tíl- en	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.
4.4.1 Zdr- oj svě- tla smě- ro- vý- ch sví- tíl- en je vad- ný ne- bo chy- bí ne- bo ne-	4. 4. 1 1 1 1 1	Nesvítí některá nepovin- ná (voli- telná) směrová svítilna.	A
	4. 4. 1 1 1 2	Nesvítí některá směrová svítilna.	B
	4. 4. 1 1 1 2	Zdroj svě- tla zjevně vadný	B

od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	(např. sloupnu- tá barva) nebo po- škozený tak, že ovlivňuje zjevně fo- tometric- ké vlast- nosti směrové svítliny (např. in- tenzita vyzařova- ného svě- tla) nebo mění bar- vu vyza- řovaného světla (bí- lá), v pří- padě LED jako jediného zdroje světla funguje méně než ze 2/3.	
	Použití nehomo- logované- ho / ne- schvále- ného zdroje světla ne- bo nepo- volená změna zdroje světla.	B
	V případě vícená- sobného zdroje světla (skupino- vá svítli- na) ně- který zdroj svě- tla směro- vé svítliny vadný, v případě	A

		LED modulu je až 1/3 zdrojů světla vadných.	
4.4.1.2 Směrová svítidla neobojí optický systém pomocí škození	4 . krycí 4 sklo, těle- . so nebo 1 . optický . systém 2 směrové . svítliny 2 poškoze- ný tak, že poškoze- ní zjevně ovlivňuje nebo bu- de ovliv- ňovat její funkci nebo fo- tometric- ké vlast- ností (na- př. inten- zita vyzá- řovaného světla) ne- bo mění barvu vy- zařované- ho světla.		B
4.4.1.3 Směrová svítidla negativně ovlivňuje její funkci nebo fotometric- ké vlast- ností (na- př. vidi- telnost) nebo se může za- jízdy uvolnit.	4 . negativně 4 ovlivňuje 4 její funkci 1 nebo fo- tometric- ké vlast- 3 ností (na- př. vidi- telnost) nebo se může za- jízdy uvolnit.		B
4. Spí- . nač 4 smě	Vizuální kontrola		

ro- výc h sví- tlen 2	a vý- stra- žnýc h svět- tel	a zkouška činnosti.		
4.4. 2.1 Spí- nač smě- ro- výc h svět- tel- ne- bo vý- stra- žný sig- na- li- za- ce ne- fun- gu- je ne- bo ne- ní spo- le- hlí- vý ne- bo ne- fun- gu- je v so- ula- du s p- o- ž- av- ky	4. 4. 4. 2. 1. 1. 4. 4. 2. 1. 2. 4. 4. 4. 2. 1. 4.	Spínač výstražné signaliza- ce není spolehlí- vý.	A	
		Výstra- žnou sig- nalizaci nelze uvést v činnost.	B	
		Směrová světla ne- lze uvést v činnost nebo spí- nač smě- rových světel ne- ní spo- lehlivý.	B	

4.4.2.2	Povinná kontrola	Povinná kontrola činnosti / zapojení obvodu (optická nebo zvuková) směrových světel nebo výstražné signalizace chybí.	B
4.4.3	Splnění požadavků pro směrové svítidlo	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.4.3.1	Počet, kategorizace, umístění, barva, nebezpečnost	<div>4. Vozidlo není vybaveno předepsanými směrovými svítlami.</div> <div>4. Skutečný stav zapojených směrových sví-</div>	<div>B</div> <div>B</div>

	tilen ne- odpovídá předepsa- nému / 1 povolené- mu počtu 2 (chybí / překraču- je).	
in- ten- zita vy- za- fo- va- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká vi- di- tel- nos- t smě- ro- výc- h sví- ti- len, ne- ní v so- ula- du s p- oža- dav- ky	Umístění směro- vých sví- tilen na vozidle nesplňuje požadav- ky na je- jích uspo- řádání ne- bo orien- taci nebo požadav- ky na je- jích umí- stění 4 vzhledem k šířce, výšce ne- 4 bo délce vozidla 3 nebo je- jích úhlo- 1 vému na- 3 klopení či orientaci montáže (TOP) nebo vzhledem k vzdále- nosti od potkáva- cího svě- tlometu nebo podmín- ky jejich geome- trické vi- ditelnos- ti.	B
	4 Způsob dodateč- 4 né mon- táže smě- 3 rových svítilen, 1 jejich	B

5	umístění nebo úprava, porušuje požadav- ky na vnější vý- čňelky na vozidle.	
4 . 4 . 3 . 1 . 6	Směrová svítlna vyzařuje jinou bar- vu než oranžovo- vou (s vý- jimkou vozidel schvále- ných do provozu před 1. 7. 1972, u kterých se při- pouští barva bílá u před- ních a barva červená u zadních směro- vých svi- tilen) ne- bo sada směro- vých svi- tilen (společný pár) zjev- ně ne- splňuje stejně fo- tometric- ké vlast- nosti.	B
4 . 4 . 3 . 1 . 7	Intenzita vyzařova- ného svě- tla směro- vé svítlny zjevně ne- odpovídá požadav- kům (je nízká).	B

4.4.3.2	Jakákoliv úprava směrových světilny nebo zdroje světla	4. 4. 3. 2.	Nepovolená úprava směrových světilny nebo zdroje světla.	B
4.4.3.3	Pro směrovou svítidlu použito nebo homologované světlé zařízení nebo použito homologované světlé zařízení	4. 4. 3. 3. 1.	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002, pro směrové světlo použito nehomologované svítelné zařízení (např. DOT) a na jehož použití není udělena výjimka, zapsaná v registru silničních vozidel.	B
4.4.3.3	Pro směrovou svítidlu použito nebo homologované světlé zařízení	4. 4. 3. 3. 2.	Pro směrové světlo použité světlé zařízení pro jinou funkci osvětlení (např. obrysové svítidlo).	B

nebo nehomologované světelné zařízení, určené pro jinou účel	Frekvence přerušování světla u směrových světlíků a výstražné signalizace	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	A
4.4.1 Frekvence přerušení	4 Frekvence přerušování světla u výstražných světlíků		

		přední mlhový	
	5	světlo met	
	.	nebo za-	
	1	dní mlho-	
	.	vá svítilna	
	1	na straně	
	.	přivráce-	
	1	né ke kra-	
		ji vozov-	
		ky.	
Zdr			
oj			
svě-	4	Nesvítlí	
tla	.	zadní	
u	5	mlhová	
ml	.	svítilna	
ho-	1	na straně	B
vé-	.	přivráce-	
ho	1	né do	
svě-	.	středu vo-	
tlo-	2	zovky.	
me-			
tu		U přední-	
ne-		ho mlho-	
bo		vého svě-	
ml		tlometu	
ho-	4	zdroj svě-	
vé	.	tla vadný,	
sví-	5	předepsa-	
til-	.	ná kresba	A
ny	1	nemá	
je	.	osvětle-	
vad	1	nou plo-	
ný	.	chu jasné	
ne-	3	ohraniče-	
bo		nou nebo	
chy		celistvou	
bi		(tmavé	
ne-		plochy).	
bo			
ne-		Zdroj svě-	
od-		tla před-	
po-		ního	
ví-		mlhové-	
dá		ho světlo-	
po-	4	metu	
ža-	.	zjevně	
dav	5	chybně	
ků	.	upevněn	
m	1	nebo je	B
	.	vadný,	
	.	takže ne-	
	1	splňuje	
	.	fotome-	
	4	trické	
		vlastnosti	
		(nevytvá-	
		ří požá-	
		dovanou	
		kresbu)	

	nebo způsobu- je oslnění, v případě LED jako jediného zdroje světla funguje méně než ze 2/3.	
4 . vlastnosti 5 (např. in- . tenzita 1 vyzařova- . něho svě- 1 tla) nebo . mění bar- 5 vu vyza- řovaného světla, v případě LED jako jediného zdroje světla funguje méně než ze 2/3.	B	
4 logované- . ho / ne- 5 schvále- . něho 1 zdroje . světla ne- 1 bo nepo- . volená 6 změna zdroje světla.	B	
4 Vadný . zdroj svě- 5 tla (v pří- . padě více-	A	

		1	násobného zdroje světla,	
		1	v případě	
		7	LED nefunguje až z 1/3),	
4.5.1.2	Mlhový světlomet nebo mlhová svítidla nebo jejich optický systém poškozený	4	U předního mlhového světlometu vnější krycí sklo těleso nebo optický systém světlometu poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla, kresba) nebo možnost jeho seřízení.	B
		5	U zadní mlhové svítilny vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém svítilny poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat její	B

		př. viditelnost) nebo spolehlivost její montáže.	
		Chybné uchycení nebo způsob montáže zadní 4 mlhové . svítilny 5 negativně . ovlivňuje 1 její funkci . nebo fotometrické vlastní 3 nosti (např. viditelnost) 3 nebo může dojít k jejímu upadnutí.	B
4. . 5. . 2.	Seřízení předních mlhových světlotmetů	Kontrola seřízení světlotmetu se světlem do mlhy se provede s použitím přístroje na kontrolu seřízení světlotmetu v souladu se stanovenou metodikou.	
4, 5, 2.1 Seřízení předních mlhových světlotmetu se světlem		Výškové nastavení sklonu rozhraní předního mlhového světlotmetu způsobuje oslnění.	B

do ml hy ne- od- po- ví- dá pře de- psa ný m po- ža- dav ků m			
Spí- nač pře dníc h mlh ovýc h svě- tlo- me- tů a za- dní mlh ové sví- til- ny	4 . 5 . 3	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.5. 3.1 Spí- nač pro pře dní svě- tlo- me- ty se svě- tle m do ml hy ne- bo spí-	4 . 5 . 3 . 1 . 1 . 4 . 5 . 3 . 1 . 2	Přední mlhové světlo- ty nelze uvést v činnost. Přední mlhové světlo- ty nelze vypnout.	A B

nač pro za- dní ml ho- vou sví- til- nu vad ný	4 . 5 . 3 . 1 . 3	Zadní mlhovou svítilnu nelze uvést v činnost nebo vy- pnout.	B
4.5. 3.2 Po- vin ná ko ntr olk a za- pn utí pře dní ch svě- tlo- me- tů se svě- tle m do ml hy ne- bo za- pn utí za- dní ml ho- vé sví- til- ny chy bí	4 . 5 . 3 . 2	Povinná kontrolka činnosti / zapojení obvodu předních mlhových světlo- mů nebo zadní mlhové svítilny chybí.	B
4 . 5	Spl- nění po- za- dav-	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

4.5.1 Počet, ka- te- go- rie, um istě ní, bar va ne- bo in- ten- zita vy- za- řo- va- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká vi- di- tel- nos- t za- dní ml ho- vé	ků pro pře- dní mlh ové svě- tlo- me- ty a za- dní mlh ové sví- til- ny	
4.5.1 Počet, ka- te- go- rie, um istě ní, bar va ne- bo in- ten- zita vy- za- řo- va- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká vi- di- tel- nos- t za- dní ml ho- vé	Vozidlo není vy- baveno / dovyba- veno předepsa- nou zadní mlhovou svítilnou na straně přivráce- né do středu vo- zovky.	B
4.5.1 Počet, ka- te- go- rie, um istě ní, bar va ne- bo in- ten- zita vy- za- řo- va- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká vi- di- tel- nos- t za- dní ml ho- vé	Skutečný stav zapo- jených předních mlhových světlo- mů neod- povídá povolené- mu počtu (chybí / překraču- je).	B
4.5.1 Počet, ka- te- go- rie, um istě ní, bar va ne- bo in- ten- zita vy- za- řo- va- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká vi- di- tel- nos- t za- dní ml ho- vé	Skutečný stav zapo- jených za- dních mlhových svítilen neodpo- ovídá po- volenému počtu (překra- čuje).	B

svítilny nebo přední světlomety se světlem do mlhy, není v souladu s požadavky	Umístění předních mlhových světlometů na vozidle nesplňuje požadavky na jejich uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na jejich umístění vzhledem k šířce nebo výšce vozidla, orientace montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B
	4 bo orientaci nebo	
	5 požadavky na jejich	
	4 jejich umístění	
	1 vzhledem k šířce nebo	
	4 bo výšce vozidla, orientace montáže (TOP) nebo	
	podmínky jejich geometrické viditelnosti.	
	Umístění nebo způsob montáže předních mlhových světlometů na vozidle nesplňuje požadavky na jejich	B
	4 svítilny	
	5 mlhové svítilny (popř. párem svítilny)	B

	len) na vozidle nesplňuje požadavky na její uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na její umístění vzhledem k výšce vozidla nebo	
1	vzhledem	
6	k vzdálenosti od brzdové svítilny, nebo jejímu úhlovému naklopení či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky její geometrické viditelnosti.	
4	Přední mlhový	B
5	světlo met	
4	vyzařuje	
1	jinou barvu světla než bílou nebo žlutou selektivní.	
7		
4	Zadní	B
5	mlhová	
4	svítilna	
1	vyzařuje	
8	jinou barvu než červenou.	
4	Sada	B
5	(pár) předních	

	mlhových světlo- mě- rů zjevně nesplňuje stejně fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. inten- zita vyza- řovaného světla).	
4. 5. 4. 1. 9	Intenzita vyzařova- ného svě- tla zadní mlhovou svítilnou zjevně ne- odpovídá požadav- kům (je nízká).	B
4.5. 4.2 Ele- ktr- ic- ké za- po- jení za- dní ml- ho- vé sví- til- ny ne- bo pře- dní ch svě- tlo- mě- rů se svě- tle m do ml- hy ne- bo	Elektric- ké zapoje- ní před- ních mlhových světlo- mě- rů nebo jejich uvedení v činnost není v souladu s požav- davky.	B
	Elektric- ké zapoje- ní zadní mlhově svítilny nebo její uvedení v činnost není v souladu s požav- davky.	B

je- jich uve- de- ní v či nn ost ne- ní v so ula du s p oža dav ky		
4.5. 4.3 Ja- ká- ko- liv úpr ava sví- til- ny ne- bo svě- tlo- me- tu ne- bo zdr oje svě- tla	⁴ . ⁵ . ⁴ . ³ . ¹ . ⁴ . ⁵ . ⁴ . ³ . ² . Nepovo- lená úprava světlo- tu se svě- tlem do mlhy ne- bo jeho zdroje světla.	B
	⁴ . ⁵ . ⁴ . ³ . ² . Nepovo- lená úprava zadní mlhové svítilny nebo její- ho zdroje světla.	B
4.5. 4.4 Pro za- dní ml ho- vou sví- til- nu ne- bo pře- dní svě- tlo- me	U vozi- dla, schvále- ného v ČR po ⁴ 1.1. 2002 ⁵ pro zadní ⁴ mlhové ⁴ světlo ⁴ použito ⁴ nehomo- ¹ logované světelné zařízení (např. DOT) a na jeho použití	B

t se svě- tle m do ml hy po uži to ne- ho- mo lo- go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní ne- bo je po uži to ho- mo lo- go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní urč ené pro ji- no u fun kcí osv ětle ní	není udě- lena vý- jimka, za- psaná v registru silničních vozidel.	
	U vozi- dla, schvále- ného v ČR po 1.1. 2002 pro před- ní mlhové 4 světlo go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní ne- bo je po uži to ho- mo lo- go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní urč ené pro ji- no u fun kcí osv ětle ní	B
	Pro zadní mlhové 4 světlo go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní urč ené pro ji- no u fun kcí osv ětle ní	B
	Pro před- ní mlhové 4 světlo go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní urč ené pro ji- no u fun kcí osv ětle ní	B

		(např. počkávací nebo dálkový světlomet).	
4.6 Zpětné světlometry			
4.6.1.1	Stav a funkce zpětných světlometů	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.6.1.1.1	Zdroj světla u zpětného světlometu je vadný nebo bychy bí nebo neodpo- vídá požadavkům	4.6.1.1.1 Nesvítlí některý zpětný světlomet.	A
		4.6.1.1.2 Nesvítlí žádný zpětný světlomet.	B
		Zdroj světla ve zpětném světlometu vadný nebo poškozený tak, že ovlivňuje jeho fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyza-	B

	řovaného světla.	
4. . 6 . 1 . 1 . 4	Použití zjevně ne- homolo- gované- ho / ne- schvále- ného zdroje světla ne- bo nepo- volená úprava zdroje světla.	A
4.6. 1.2 Zpě tný svě- tlo- me t ne- bo je- ho opt ic- ký sy- sté m po- ško ze- ný	Vnější krycí sklo, těle- so nebo optický systém zpětného světlome- tu poško- zený tak, že poško- zení zjev- ně ovliv- ňuje nebo bude ovlivňo- vat jeho funkci nebo fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. inten- zita vyzá- řovaného světla).	B
4.6. 1.3 Zpě tný svě- tlo- me t ne- ní spo- le- hli- vě upe	Uvolněné uchycení zpětného světlome- tu, které však ne- ovlivňuje jeho funkci nebo fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. vidi- telnost)	A

		nebo spo- lehlivost jeho montáže.	
		Chybné uchycení nebo způsob montáže zpětného světlo- me- tu nega- tivně ovlivňuje jeho funkci nebo fo- tometric- ké vlast- ností (na- př. vidi- telnost) nebo mů- že dojít k jeho upadnutí.	B
4. 6. 2.	Spl- nění po- ža- dáv- ků pro zpět- né svě- tlo- me- ty	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.6. 2.1 Počet, ka- te- go- rie, um istě ní, bar- va ne- bo in- ten- zita	4. 6. 2. 4. 6. 2. 1. 1. 1. 4. 6. 2.	Vozidlo není vy- baveno předepsa- ným zpět- ným svě- tometem (popřípa- dě přede- psaným párem světlo- metů).	B
		Skutečný stav zapo- jených zpětných	B

vy- za- řo- va- né- ho svě- tla, ne- bo geo- me- tric- ká vi- di- tel- nos- t zpě- tné ho svě- tlo- me- tu, ne- ní v so- ula- du s p- o- řa- dáv- ky	2 . 1 . 2	světlo- mē- tů neod- povídá předepsa- nému / povolené- mu počtu (chybí / překraču- je).	
	4 . 6 . 2 . 1 . 3	Umístění zpětných světlo- mē- tů na vo- zidle ne- splňuje požadav- ky na je- jich uspo- řádání ne- bo orien- taci nebo požadav- ky na je- jich umí- stění vzhledem k výšce vozidla, úhlové- mu na- klopení či orientaci montáže (TOP) nebo podmín- ky jejich geome- trické vi- ditelnos- ti.	B
	4 . 6 . 2 . 1 . 4	Zpětný světlo- met vyzařuje jinou bar- vu světla než bílou.	B
	4 . 6 . 2 . 2 .	Intenzita vyzařova- ného svě- tla zpět- ným svě- tlo- metem	B

	1 . 5	zjevně ne- odpovídá požadav- kům (je nízká).	
	4 . 6 . 2 . 1 . 6	Sklon (naklope- ní) nepo- vinného (volitel- ného) zpětného světlo- tu není v souladu s požá- davky, světlo- met zjevně způsobu- je oslnění.	B
4.6. 2.2 Systém ne- funk- ce je v so- ula- du s p- o- žadav- ky	4 . 6 . 2 . 2 . 2	Zapnutí nebo vy- pnutí zpětných světlo- tů není v souladu s požá- davky (např. zpětné světlo- ty lze uvést v činnost samostat- ným vy- pínačem).	B
4.6. 2.3 Pro zpě- tný světlo- met po- u- žití ne- ho- mo- lo- go- va-	4 . 6 . 2 . 3 . 1	Zpětný světlo- met, ne- ní-li sta- noveno ji- nak, není homolo- gováný (např. DOT) a na jeho použití není udě- lena vý- jimka, za- psaná v registru	B

		silničních vozidel.	
né svět- tel- né ne- bo je po- uží- to ho- mo- lo- go- va- né svět- tel- né za- ří- ze- ní urč- ené pro ji- no- u fun- kci osv- ětle- ní	4 · 6 · 2 · 3 · 2 · 4 · 6 · 2 · 3 · 3	Pro nepo- vinný (volitel- ný) zpět- ný světlo- met pou- žito svět- elné zaří- zení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. dálkový, pracovní nebo mlhový světlo- met).	B
	4 · 6 · 2 · 3 · 3	Pro po- vinný zpětný světlo- met pou- žito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. dálkový, pracovní nebo mlhový světlo- met).	B
4.6. 2.4 Ja- ká- ko- liv úpr- ava svět- tlo- me- tu ne- bo zdr- oje	4 · 6 · 2 · 4 · 1	Nepovo- lená úprava zpětného světlo- tu nebo jeho zdroje světla.	B

světla			
4.6.3. Spínač pro zpětné světlo - 6		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.6.3.1. Spínač pro zpětné světlo - 6	4.6.3.1. Zpětné světlo - 6	ty zůstávají trvale rozsvícené při jízdě vpřed.	B
4.6.3.1. Spínač pro zpětné světlo - 6	4.6.3.1. Zpětný světlo - 6	se může rozsvítit, přestože není zapojen zpětný chod.	B
4.7 Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky			
4.7.1. Stav a funkce osvětlení zadní tabulky registrační značky		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

		Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno předepsaným zařízením pro osvětlení zadní tabulky registrační značky.	B
4.7.1.1	1	Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky poškozené, ale stav poškození zjevně neovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti nebo způsobuje vyzařování bílého světla směrem vzad.	A
4.7.1.1	1	Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky poškozené tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat jeho funkci nebo fotometrické vlast-	B

		ností (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo zařízení způsobuje vyzařování bílého světla směrem vzad.	
4.7.1.2 Zdroj osvětlení	4.7.1.2 Zdroj osvětlení	U zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky nesvítí některý světelný zdroj.	A
zadní tabulky registrační značky	zadní tabulky registrační značky	U zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky nesvítí žádný světelný zdroj.	B
je vadný nebo schválně nebo nepodvolně změna nebo úprava zdroje světla.	je vadný nebo schválně nebo nepodvolně změna nebo úprava zdroje světla.	Použití nehomologovaného / nebo schválně nebo nepodvolně změna nebo úprava zdroje světla.	B
zadní tabulky registrační značky	zadní tabulky registrační značky	Zdroj osvětlení zadní tabulky registrační značky vyzařuje	B

		přímé nebo bílé světlo směrem dozadu	
4.7.1.3 Osvětlení zadní tabulky registrační značky, které však neovlivňuje účinnost osvětlení tabulky registrační značky ani spolehlivost montáže zařízení.	A		
4.7.1.3 Osvětlení zadní tabulky registrační značky negativně ovlivňuje účinnost osvětlení tabulky registrační značky nebo může způsobit vyzařování světla směrem vzad nebo může způsobit jeho upadnutí.	B		
4.7.2 Splnění požadavků		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

pro osvě tle- ní za- dní ta- bul- ky re- gis- trač ní znač ky			
4.7. 2.1 Za- ří- ze- ní pro osv ětle ní za- dní ta- bul ky re- gis- tra ční zna čky ne- pln í svo ji fun kcí (os vě- tle- ní RZ) ne- bo vy- za- řo- va- ná bar va ne-	4 : 7 : 2 : 1 : 1 : 4 : 7 : 2 : 1 : 3	Zařízení neosvě- tluje ne- bo ne- osvětluje dostateč- ně zadní tabulku registrač- ní značky. Zařízení k osvětle- ní zadní tabulky registrač- ní značky vyzařuje jinou bar- vu světla než bílou. Elektric- ké zapoje- ní osvě- tlení za- dní tabul- ky regis- trační značky neodpo- vídá po- žadav- kům.	B B A

bo ele ktr ic- ké za- po- jení ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m			
4.7. 2.2 Pro osv ětle ní za- dní ta- bul ky re- gis- tra ční zna čky po uží to ne- ho- mo lo- go- va- né svě- tel- né za- ří- ze- ní ne- bo svě- tel- né za- ří-	Pro osvě- tlení za- dní tabul- ky 4 ky regis- trační 7 značky, použito 2 nehomo- 2 logova- né / ne- schválené světelné zařizování.	A	

	ale stav poškoze- ní zjevně neovliv- ňuje její fotome- trické vlastnosti (viditel- nost).	
4 . 8 . 1 . 1 . 3	Některá část ná- padného značení (pruhu) poškoze- ná nebo chybí, ale tento stav zjevně ne- ovlivňuje celkově funkci nápadné- ho znače- ní (vyzna- čení obry- su vozi- dla) nebo jeho foto- metrické vlastnosti (viditel- nost).	A
4 . 8 . 1 . 1 . 4	Odrazka poškoze- ná tak, že stav po- škození zjevně ne- gativně ovlivňuje její foto- metrické vlastnosti (viditel- nost).	B
4 . 8 . 1 . 1 . 5	Deska za- dního značení poškoze- ná, defor- movaná nebo ba- revně změněná tak (např.	B

	od slunce), že poškození zjevně negativně ovlivňuje její fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo může způsobit zranění (ostré hrany).	
4.8.1.8.1.6	Chybějící části nápadného značení (pruhu) zjevně ovlivňují funkci nápadného značení (nedostatečné vyznačení obrysu vozidla) nebo poškození nápadného značení zjevně ovlivňuje jeho fotometrické vlastnosti (viditelnost).	B
4.8.1.2. Zařízení vyúčtování zpětný odrazení	Uvolnění uchycení odrazky, které však zjevně negativně ovlivňuje její fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) ani spolehlivost její montáže.	A

spo- le- hli- vě při- pev- ně- no	Uvolněné uchycení desky za- dního 4 značení, . které však 8 zjevně ne- . ovlivňuje 1 její foto- . metrické 2 vlastnosti . (např. vi- 2 ditelnost) ani spole- hlivost je- jí montá- že.	A
	Nespole- hlivé uchycení 4 odrazky . negativně 8 ovlivňuje . její foto- 1 metrické . vlastnosti 2 (viditel- . nost) ne- 3 bo může způsobit její upad- nutí.	B
	Uvolněné nebo ne- vhodné uchycení desky za- dního 4 značení na vozidle negativně . ovlivňuje 8 její foto- . metrické 1 vlastnosti . nebo je 2 uchycení . nespole- 4 hlivé a může způsobit její upad- nutí nebo zranění osob (vnější výčnělky	B

		vozidla) nebo držák des- ky pro pomalu vozidla, je-li vyža- dován, chybí ne- bo není spolehli- vý.	
	4 . 8 . 1 . 2 . 5	Uvolnění uchycení některé- ho pruhu nápadné- ho znače- ní může způsobit jeho upadnutí.	B
4 . 8 . 2	Spl- nění po- ža- dav- ků pro od- raz- ky, ná- pa- dné zna- čení a de- sky za- dní- ho zna- čení	Vizuální kontrola.	
4.8. 2.1 Po- čet, ka- te- go- rie, bar- va, um- ístě- ní,	4 . 8 . 2 . 1 . 1 . 4	Vozidlo není vy- baveno některý- mi přede- psanými odrazka- mi stano- vené tří- dy.	B
		Vozidlo, je-li vyža-	B

úhl y pro upe vně ní na vo- zi- dle ne- bo po dm ín- ky geo me- tric ké vi- di- tel- nos ti za- ří- ze- ní vy- uží va- jící zpě- tný od- raz, nej- sou v so ula du s p oža dav ky	8 . 2 . 1 . 2	dováno, není vy- baveno předepsa- nými de- skami za- dního značení.	
	4 . 8 . 2 . 1 . 3	Vozidlo, je-li vyža- dováno, není vy- baveno předepsa- ným ná- padným znače- ním.	B
	4 . 8 . 2 . 1 . 4	Počet od- razek, ne- odpovídá předepsa- nému / povolené- mu počtu (chybí / překraču- je).	B
	4 . 8 . 2 . 1 . 5	Odrázky, není-li stanove- no jinak, vyzařují směrem dopředu odražené světlo jiné barvy než bílé, smě- rem doza- du odra- žené svě- tlo jiné barvy než červené a směrem do stran odražené světlo jiné barvy než oranžové.	B
	4 . 8 . 2	Nápadné značení třídy C, není-li stanove-	B

. 1 . 6	no jinak, vyzařuje směrem dozadu odražené světlo jiné barvy než červené nebo žlu- té a smě- rem do stran od- ražené světlo jiné barvy než žluté ne- bo bílé.	
4 . 8 . 2 . 1 . 7	Umístění odrazek na vozi- dle, ne- splňuje požadav- ky na je- jich uspo- řádání, orientaci, třidu od- razky ne- bo umí- stění vzhledem k šířce, výšce ne- bo délce vozidla, úhlové- mu na- klonění všemi směry ($\pm 3^\circ$) či orientaci montáže (TOP) nebo podmín- ky jejich geome- trické vi- ditelnos- ti.	B
4 . 8 . 2 . 	Umístění desek za- dního značení na vozi- dle, ne-	B

1 . 8	splňuje požadavky na jejich uspořádání, orientaci nebo umístění vzhledem k šířce, výšce vozidla, úhlovému naklopení všemi směry ($\pm 5^\circ$) či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	
4 . 8 . 2 . 1 . 9	Umístění nápadného značení na vozidle, nesplňuje požadavky montáže vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla, kategorie vozidla (kategorie M1 a O1 nesmí být vybaveno nápadným značením) nebo vzhledem k viditelnosti vnějšího obrysu vozidla.	B

	4 . 8 . 2 . 1 . 1 . 0	Zakrytí desek zadního značení pro pomalá vozidla překračuje 10 % celkové plochy desky.	B
4.8.2.2 Pořízení homologované	4 . 8 . 2 . 1	Použita nehomologovaná / neschválená odrazka.	B
gované zařízení, využívané	4 . 8 . 2 . 2	Použity nehomologované desky zadního značení.	B
jící zpětný odraznebo použitá odrazka jiné třídy	4 . 8 . 2 . 3	Použity nehomologované pruhy pro nápadné značení.	B
4.9 Povinné kontrolky zařízení pro osvětlení			
4 . 9 . 1	Stav a funkce kontrolky	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

zařízení pro osvětlení				
4.9.1.1 Kontrolka pro osvětlení nesvítlí	4.9.1.1	Nepovinná kontrolka (optická popř. zvuková) příslušného světelného zařízení se neaktivuje v souladu s požadavky.	A	
	4.9.1.2	Povinná kontrolka (optická popř. zvuková) příslušného světelného zařízení chybí nebo se neaktivuje v souladu s požadavky.		B
4.9.1.2 Kontrolka pro osvětlení	4.9.1.2	Splnění požadavků pro kontrolky osvětlení		
	4.9.2.1 Kontrolka pro osvětlení	4.9.2.1	Umístění nebo označení, nebo barva kontrolky není v sou-	A

nebo neodpo- ví, dá po- žádá- v kū m	0	škozená tak (mechanicky, oxidace apod.), že poškoze- ní zjevně ovlivňuje funkci	
	1	ho světelného zařizení přípojného vozidla nebo negativně ovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	
	4	Vozidlo není vybaveno předepsanou zástrčkou nebo zásuvkou nebo zástrčka / zásuvka není schváleného provedení.	B
4.1 0.2 Uc hy- ce- ní zá- suv- ky vad- né ne- bo ne- spo- le- hli- vé ne- bo	4	Uvolnění uchycení zásuvky k vozidlu, které však neovlivňuje spo- lehlivost elektrického pro- pojení vo- zidel.	A
	4	Chybné uchycení nebo způsob montáže zásuvky na vozidle	B

vadné spojení zástrčky s elektrickým kabelem	nebo chybná montáž zástrčky k propojovacímu kabelu ovlivňuje funkci některého světelného zařízení přípojného vozidla nebo negativně ovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	
4.1.0.3 Poškození propojovacího elektrického kabelu	4.1.0.3 Izolace propojovacího kabelu poškozená, ale stav poškození zjevně neovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	A
	4.1.0.3 Izolace propojovacího kabelu poškozená (např. prodřená) tak, že poškození zjevně ovlivňuje funkci některého světelného zařízení přípojného vozidla nebo mů-	B

	že negativně ovlivňovat spolehlivost elektrického propojení vozidel.	
4.1 0.4 Elektrické propojení tažného vozidla s přípojným vozidlem nefunguje správně, v důsledku čehož na přípojném vozidle nesvítí zadní mlhová svítidla 1. nebo zpětný světlo 4. nebo směrová svítidla 1. na straně přivrácené ke kraji vozovky nebo na některé straně vozidla nesvítí obrysové, doplňkové obrysové nebo boční obrysové svítidla nebo zařízení	B	B

bí ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dáv ků m	zení k osvětle- ní zadní tabulky registrač- ní značky.	
	Elektric- ké propo- jení ta- žného vo- zidla s připoj- ným vozi- dlem ne- funguje 4 správně · v důsled- 1 ku chybné- 0 ho · ukostření · 4 nebo · chybného 2 zapojení, na ta- žném a připoj- ném vozi- dle svítí rozdílné svítilny (funkce).	B
	Elektric- ké propo- jení ta- žného vo- zidla s připoj- ným vozi- dlem chy- bí nebo 4 nefungu- · je správně, 1 v důsledku čehož na 0 připoj- · ném vozi- · 4 dle nesví- 3 tí brzdové svítilny nebo směrová svítilna na straně přivráce- né do středu vo- zovky ne-	C

		bo na ta- žném a připoj- ném vozi- dle svítí směrové svítilny na opač- ných stra- nách vo- zidel a ta- to závada bezpro- středně ohrožuje provoz vozidla na pozem- ních ko- munka- cích.	
4.11 Elektroin- stalace vozidla			
4 . 1 . 1 . 1 . 1	Stav a fu- nkc- e elek- troi- nsta- lace vo- zi- dla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.1 1.1 Ele- ktr- ic- ké ka- be- ly ne- spo- le- hli- vě při- pev- ně- ny k v- ozi- dla- ne- bo	Uchycení elektric- kých ka- belů ne- odpovídá požadav- kům, av- šak ne- hrozí je- jich po- škození nebo pře- rušení.	A	
	U vozidel určených pro pře- pravu ne- bezpeč- ných věcí (ADR), vedení nebo	B	

		ochrana elektrických kabelů ne- odpovídá požadav- kům.	
	4 . elektric- 1 kých ka- 1 belů ne- . odpovídá 1 požadav- . kům, 3 hrozí ne- bezpečí jejich po- škození nebo pře- rušení.	B	
ne- vho- dné ve- de- ny	4 . elektric- 1 ké kabely 1 nevhodně . vedeny 4 nebo ne- . spolehlivě 4 připevně- . ny, hrozí 1 bezpro- 1 střední . nebezpečí 1 vzniku 4 elektric- 4 kého zkratu nebo po- žáru v dů- sledku je- jich po- škození.	C	
4.1 1.2 Zh orš ený sta v ele ktr oin sta- lace	4 Svorkov- . nice čá- 1 stečně 1 poškoze- . ná, neú- 2 plná (na . př. chybí 1 kryt).	A	
	4 Způsob . spojení 1 elektric-	B	

	1 . 2 . 2	kých ka- belů ne- odpovídá požadav- kům (na- př. mimo svorkov- nici vozi- dla) nebo hrozí ne- bezpečí přerušení spojení.	
	4 . 1 1 . 2 . 3	Způsob spojení elektric- kých ka- belů ne- odpovídá požadav- kům (na- př. mimo svorkov- nici vozi- dla), hro- zí bezpro- střední nebezpečí vzniku elektric- kého zkratu nebo po- žáru.	C
4.1 1.3 Izo- lace ele- ktr- ic- ké- ho ka- be- lu po- ško- ze- ná ne- bo ve zho- rše- né m	4 . 1 1 . 3 . 1	Izolace elektric- kého ka- belu v mírně zhorše- ném sta- vu.	A
	4 . 1 1 . 3 . 2	Elektric- ký kabel nebo jeho izolace poškoze- ná tak, že poškoze- ní zjevně ovlivňuje jeho spo- lehlivost nebo hro- zí nebez- pečí vzni- ku elek-	B

		trického zkratu.	
		Izolace elektrického kabelu je natolik poškozená (obna- 4 žený vodič), že 1 . hrozí bez- 3 prostřed- 3 ní nebez- ku elek- trického zkratu nebo po- žáru.	C
sta- vu		Zjevné poškoze- ní izolace kabelu, svědčící o jeho značném 4 proud- 1 . vém pře- 1 těžování 1 (např. 1 . roztavená 3 izolace 1 . kabelu 4 u světlo- metu), hrozí bez- prostřed- ní nebez- pečí vzni- ku poža- ru.	C
4.1 1.4 Ne- bez- peč- ná úpr- ava ele- ktr- oin- sta- lace		Nebez- pečná úprava 4 elektroin- 1 . stalace, 1 která má 1 vliv na její 1 . spolehlí- 4 vost nebo 1 . při které 1 hrozí ne- bezpečí vzniku elektric-	B

		kého zkratu.	
	4.1.1.1.4.2	Nebezpečná úprava elektroinstalace, při které hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku elektrického zkratu nebo požáru.	C
	4.12 Jiná světelná zařízení a světelné systémy (Např. pracovní světlomety, parkovací svítidla, zvláštní výstražná světelná zařízení, rotový světlomet, svítidla vnějšího osvětlení vozidla, adaptivní přední osvětlovací systém AFS, systém nastavení horizontálního sklonu HLAS)		
4.1.1.2.1	Stav a funkce jiných světelných zařízení a světelných systémů	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.1.2.1	4.1.2.1.1	Nesvítil některé (jiné) ne-	A

bo ne ní fun kci		vat jeho funkci nebo jeho optické vlastnosti (např. intenzita vyzářovaného světla) nebo mění barvu vyzářovaného světla.	
	4	Světelný systém (např. AFS / HIAS)	B
	1	není zjevně funkční a způsobuje	
	1	zjevné oslnění.	
	6		
4.1.2.1.	4		
Fu nkc e ne bo uve de ní do čin os ti	2	Nepovinné (jiné volitelné)	A
	1	světelné zařízení nelze	
	2	uvést v činnost.	
	1		
svě tlo me tu, svít ní ne bo svě tlé né ho syté m ne bo	4	Povinné (jiné) světelné zařízení nelze	B
	2	uvést v činnost.	
	1		
	2		
	2		
ne bo svě tlé né ho syté m ne bo	4	Elektrické zapojení nebo způsob uvedení v činnost (jeho) světelného zařízení (povinného /	B
	1		
	2		
	2		
	3		

je- jich ele ktr ic- ké za- po- jení ne- ní v so ula du s p oža dav ky	nepovin- ného) ne- ní v sou- ladu s po- žadavky.	
	Funkce nebo čin- nost svě- telného systému (např. AFS / HLAS) není v souladu s poža- davky.	B
	Uvolnění uchycení (jiného) světelné- ho zaříze- ní, které však ne- ovlivňuje jeho funkci nebo fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. vidi- telnost) nebo spo- lehlivost jeho montáže.	A
	Chybné uchycení nebo způsob montáže (jiného) světelné- ho zaříze- ní nega- tivně ovlivňuje jeho funkci nebo fo- tometric- ké vlast- nosti (na- př. vidi- telnost) nebo mů-	B

			že dojit k jejímu upadnutí.	
4. · 1 2 · 2	Splnění požadavků jiných světelných zařízení a světelných systémů		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.1. 2.2. 1 Holo- logie, počet, barva nebo intenzita vyzařovaného světla, umělé	4. · 1 2 · 2 · 1 2	Vozidlo není vybaveno (jiným) povinným světelným zařízením.	B	
ní nebo geometrie	4. · 1 2 · 2	Skutečný stav zapojených (jiných) světelných zařízení neodpovídá předepsanému / povolenému počtu (chybí / překračuje).	B	
	4. · 1 2 · 2	Světelné zařízení (jine), s výjimkou prouku	B	

		covních světlo- metrů, není homolo- gované (např. DOT) a na jeho použití není udě- lena vý- jimka, za- psaná v registru silničních vozidel.	
tric ká vi- di- tel- nos t svě- tel- ný h za- ří- ze- ní ne- ní v so ula du s p oza dav ky	4 . 1 2 . 2 . . 1 . 4	Pro (jiné) světelné zařízení použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení.	B
	4 . 1 2 . 2 . 1 . 5	Umístění (jiných) světelných zařízení na vozidle nesplňuje požadavky na jejich uspořádání nebo orienta- ci nebo požadavky na jejich umístění vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla nebo jejich úhlovému naklopení či orientace montáže (TOP) nebo podmínky jejich	B

	geome- trické vi- ditelnos- ti.	
4 . 1 2 . 2 . 1 . 7	Umístění nebo způsob montáže (jiných) světelných zaří- zení nebo jejich úprava (např. ochranné mřížky), nesplňuje požadav- ky na vnější vý- čnělky na vozidle.	B
4 . 1 2 . 2 . 1 . 8	Dodateč- ně upra- vené ne- bo insta- lované (ji- né) světel- né zaříze- ní, není-li stanove- no jinak, vyzařuje směrem dopředu nepřeru- šované světlo jiné barvy než bílé, smě- rem dozadu nepře- rušované světlo jiné barvy než červené a směrem do stran nepřeru- šované světlo jiné barvy než oranžové, nebo sada (jiných) světelných zaří-	B

		zení (spo- lečný pár) zjevně ne- splňuje stejně fo- tometric- ké vlast- nosti.	
	4 . 1 2 . 2 . 1 . 9	Intenzita vyzařova- ného svě- tla (ji- ných) svě- telných zařízení zjevně ne- odpovídá požadav- kům (je nízká / vysoká).	B
	4 . 1 2 . 2 . 1 . 0	Na vozi- dle je v rozporu s jinými legislativ- ními po- žadavky namon- továno světelné zařízení nebo svě- telný sy- stém (zvláštní výstražné světelné zařízení určené pro vozi- dla s prá- vem před- nosti v jízdě apod.).	B
4.1 2.2. 2 Po- vin- ná ko ntr- olka, je-li	4 . 1 2 . 2 . 2 . 2	Povinná kontrolka činnosti / signaliza- ce poru- chy / zapojení obvodu (optická nebo zvu- ková) svě-	B

vyžadována u světelných zařízení nebo světelných systémů, chybí		telného zařízení (jiného) nebo světelného systému, je-li vyžadována, chybí.	
4.1 2.2. 3 Jakkolik- úprava světelné- ho zaříze- ní nebo jehoždr oje světla nebo po- užití ne- schvá-	4 .1 2 2 3 1	Úpravy na vozidle, které ovlivňují vnější povrch rozptylové- ho skla, avšak nezasahují do svíticí plochy nebo plochy výstupu světla (jiného) světelného zařízení.	A
	4 .1 2 2 3 2	Nepovolená úprava (jiného) světelného zařízení nebo jeho zdroje světla.	B

le- né- ho zdr- oje svě- tla	4	Použití	B
	1	nehomo-	
	2	logované-	
	2	ho / ne-	
	3	schvále-	
4.13 Akumulátor	3	ného	B
	3	zdroje	
	3	světla ne-	
	3	bo nepo-	
	3	volená	
4.1 3.1 Va- dný ne- bo- ne- spo- le- hli- vý aku- mu- lá- tor	3	změna	B
	3	zdroje	
	3	světla	
	3	u (jiného)	
	3	světelné-	
4.1 3.2 Ak- um- ulá- je- po- ško- zen- ne- bo- z a ku- mu- lá- to- ru vy-	3	ho zaříze- ní.	A
	3		
	3		
	3		
	3		
4.1 3.2 Ak- um- ulá- je- po- ško- zen- ne- bo- z a ku- mu- lá- to- ru vy-	4	Vizuální kontrola.	B
	4		
	4		
	4		
	4		
4.1 3.2 Ak- um- ulá- je- po- ško- zen- ne- bo- z a ku- mu- lá- to- ru vy-	4	Vozidlo	B
	4	nelze spo-	
	4	lehlivě	
	4	nastarto-	
	4	vat.	
4.1 3.2 Ak- um- ulá- je- po- ško- zen- ne- bo- z a ku- mu- lá- to- ru vy-	4	Akumu- látor ne-	A
	4	dostateč-	
	4	ně utěs-	
	4	něn, av-	
	4	šak elek-	
4.1 3.2 Ak- um- ulá- je- po- ško- zen- ne- bo- z a ku- mu- lá- to- ru vy-	4	trolyt ne-	B
	4	vytéká.	
	4	Akumu- látor je	
	4	poško-	
	4	zen,	
4.1 3.2 Ak- um- ulá- je- po- ško- zen- ne- bo- z a ku- mu- lá- to- ru vy-	4	z akumu-	B
	4	látoru vy-	
	4	téká elek-	
	4	trolyt.	
	4		

té- ká ele- ktr oly t			
4.1 3.3 Od- po- jo- va- že aku- mu- lá- to- ru, je-li vy- žo- do- ván , chy- bí ne- bo ne- ní spo- le- hli- vý ne- od- po- ví- dí po- žá- dáv- ků m	4 1 3 3 1 3 3 2	<p>Odpojovač akumulátoru je nespoehlivý nebo je-li vyžadován, chybí nebo neodpovídá požadavkům.</p> <p>Přístup k odpojovací akumulátoru omezen.</p> <p>Nespolehlivé uchycení odpojovače akumulátoru nebo uvolnění spojení elektrických kabelů s odpojovačem akumulátoru.</p>	B
4.1 3.4 Va- dné po- jist- ky (jsou li po- žá- do- vá- ny)	4 1 3 1 4	<p>Zjevná vada pojistky nebo zjevná nebezpečná úprava / změna pojistky (popřípadě pojistek).</p>	B

vá- ny) ne- bo ne- bez peč ná úpr ava po- ji- ste k			
4.1 3.5 Od vě- trá- ní aku mu lá- to- ru chy bí ne- bo je ne- do- sta- teč- né	4. 1 3 5 Odvětrá- ní aku- mulátoru mimo prostor pro řidiče a cestující je zjevně nedosta- tečné ne- bo chybí.	B	
4.1 3.6 Ak um ulá tor ne- ní uch yce n ne- bo je ne- spo le- hli- vě uch yce n a je	4. 1 3 6 Akumu- látor není dostateč- ně uch- cen nebo jeho upevnění není spo- lehlivé nebo jeho umístění neodpo- ovídá po- žadav- kům.	B	

ho- po- hyb mů že způ- so- bit zkr at			
4.1 3.7 Ka- be- ly k a ku- mu- lá- to- ru jso u uvo lně- né ne- bo vý- vo- dy ka- be- lů, je-li vy- ža- do- vá- no, nej- sou chr áně ny pro ti zkr atu	Spojení kabelů s akumu- látorem je uvolněné nebo vý- 4 vody ka- belů jsou 1 nadměr- 3 ně zoxi- dovány 7 nebo je-li vyžadová- no, nej- sou kabe- ly chráně- ny proti zkratu.	B	
5. NÁPRAVY, KO- LA, PNEUMATI- KY A ZAVĚŠENÍ NÁPRAV			
5.1 Nápravy			
5 pr-	Ná- Vizuální kontrola,		

1	vy, vi- di- ce	u zdvihatelné nápravy, je-li to možné, ověřit se i funkce zvedání nápravy. Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák a zařazením na kontrolu vůlí náprav se na každé kolo vyvine síla ve svislém nebo bočním směru a sleduje se míra pohyblivosti nápravnice vůči čepu nápravy. U motocyklu se kontroluje spojení přední a zadní vidlice s rámem při pojištění a přibrzdování brzdami, případně při zdvihování přední / zadní části motocyklu.	
		5.1.1.1.1 Prasklá, deformovaná nebo nadměrně zkorodovaná náprava, vidlice.	C

ná- pra va, vi- dli- ce			
5.1. 1.2 V u chy ce- ní ná- pra vy ne- bo vi- dli- ce jsou vů- le- né bo něk- te- ré spo- jo- va- cí prv- ky uch yce- ní ná- pra vy ne- bo vi- dli- ce jsou uvo- lně- né ne- bo pra- skl- é ne- bo chy	Některý spojovací prvek upevnění nápřavy uvolený, prasklý nebo chy- bi nebo v otoč- ném ulo- žení ná- pravy (např. čep / po- uzdro u vodi- cích tyčí / výkyvná přední náprava traktoru) jsou větší vůle než provozní.	B	
	Upevnění nápřavy je natolik nespole- hlivé (spojova- cí prvky uvolené, prasklé nebo chy- bí) nebo v otoč- ném ulo- žení ná- pravy (např. čep / po- uzdro u vodi- cích tyčí / výkyvná přední náprava traktoru) jsou nato- lik velké vůle, že je	C	

		bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
	5 . 1 . 1 . 2 . 3	Zvětšená vůle v ot- očním uložení vidlice motocy- klu, která má vliv na jeho provozní vlastnos- ti.	B
bí ne- bo uch yce ní ná- pra vy je ne- spo- le- hli- vé	5 . 1 . 1 . 2 . 4	V otoč- ném ulo- žení vidli- ce moto- cyklu jsou nato- lik velké vůle, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
	5 . 1 . 1 . 2 . 5	Zhoršená stabilita, narušená funkč- nost, ne- dostateč- ný od- stup od jiných částí vozi- dla nebo od země.	C
5.1. 1.3 Ne- bez peč- ná úpr ava- ná- pra vy ne-	5 . 1 . 1 . 3 . 1	Nebez- pečná úprava u nápravy nebo vi- dlice, kte- rá ovliv- ňuje pro- vozní vlastnosti vozidla.	B

bo vi- dli- ce	5	Nebez- pečná úprava	C
	.	nápravy	
	1	nebo vi-	
	1	dlice, kte-	
	3	rá bez-	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo de- for- mo va- né ne- bo	3	prostřed-	B
	.	ně ohro-	
	2	žuje bez-	
	.	pečnost	
	1	jízdy vozi- dla.	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	5	Ze zaříze- ní pro	B
	.	zdvihá-	
	1	ní / spou-	
	1	štění ná-	
	4	pravy	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	4	nadměr-	B
	.	ně uniká	
	1	médium.	
	.	Zařízení	
	1	pro zdi- hání / spouštění	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	5	nápravy	B
	.	je popra-	
	1	skané, de-	
	5	formova-	
	.	né nebo	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	1	nadměr-	B
	.	ně zkor-	
	1	dované	
	.	nebo	
	1	v otoč-	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	4	ném ulo-	B
	.	žení jsou	
	2	větší vůle	
	.	než pro-	
	2	vozní ne-	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	2	bo zaříze- ní pro	B
	.	zdvihá-	
	1	ní / spou-	
	.	štění ná-	
	4	pravy ne- ní funkč-	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	5	Některé	B
	.	spojovací	
	1	prvky	
	.	upevnění	
	1	zařízení	
5.1. 1.4 Ze za- ří- ze- ní pro zdv ihá ní / spo ušt ění ná- pra vy nad mě rné uní ká mé- diu m ne- bo je za- ří- ze- ní po- pra ska né ne- bo	.	pro zdi- hání /	B
	4		
	.		
	.		
	4		

opo tře- bo- va- né ne- bo ne- ní fun kční		spouštění nápravy jsou uvol- něné ne- bo chybí.	
5.1. 1.5 Z n ápr avy uní ká ma- zi- vo	5 : 1 : 1 : 1 : 5 : 2	Z nápra- vy odka- pává ma- zivo na vozovku.	B
5 : 1 : 2	Če- py ná- prav	Vizuální kontrola, vo- zidlo se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák. Zaří- zením na kontrolu vůlí náprav se na každé kolo vyvine síla ve svislém nebo bočním smě- ru a sleduje se míra pohy- blivosti ná- pravnice vůči čepu nápra- vy.	
5.1. 2.1 Če p ná- pra vy s pr as- kli- na- mi	5 : 1 : 2 : 1	Čep ná- pravy s praskli- nami.	C
5.1. 2.2	5 :	U rejdo- vého če-	B

Na dm črn á ra- diál ní vů- le rej- do- vé- ho če- pu	1		
	2	pu radiál- ní vůle	
	2	větší než provozní.	
	1		
	5	U rejdo- vého če- pu je na- tolik vel- ká radiál- ní vůle, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
5.1. 2.3 Na dm črn á axi- ální	5	U rejdo- vého če- pu axiální vůle větší než pro- vozní.	B
le rej- do- vé- ho če- pu	5	U rejdo- vého če- pu je na- tolik vel- ká axiální vůle, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
5.1. 2.4 Spo- jo- va- cí prv- ky uch- yce- ní če- pu ná- pra- vy	5	Některý spojovací prvek upevnění čepu ná- pravy je uvolněný nebo upevnění čepu ne- odpovídá požadav- kům.	B
	5	Upevnění čepu ná-	C

k n ápr avě js u uvo lně- né- ne- bo chy bí ne- bo uch yce ní če- pu ná- pra vy k n ápr avě ne- ní spo le- hli- vé ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	pravy je natolik nespole- hlivé (ně- který spo- jovací 1 prvek 2 . nadměr- ně uvol- 3 . něný, 4 prasklý 5 . nebo chy- bí) že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
5.1. 2.5 Vi- di- tel- né za- ji- ště- ní če- pu ná- pra vy, je-li	Viditelné zajištění upevnění 5 čepu ná- 6 . pravy 1 (např. zá- 2 . vlačkou), 3 je-li vyža- 4 dováno, 5 chybí ne- bo není spolehli- vé.	B

vyžadováno, aby bylo nesené společně	5.1.3	Uložení kol	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák a použije se zařízení na kontrolu vůli náprav. Pohybuje se kolem nebo se vyvíjí síla na každé kolo z boku a sleduje se míra pohyblivosti kola směrem nahoru vůči čepu nápravy.		
			5.1.3.1 Na dměrná vůle v ložiskové kole	5.1.3.1 V uložení kola větší vůle než provozní.	B
			5.1.3.1 Na dměrná vůle v ložiskové kole	5.1.3.1 V uložení kola je natolik velká vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost	C

		nost jízdy vozidla.	
5.1.3.2 Ložisko kola	5 1 3 2	V uložení kola je nedosta- tečná provozní vůle, kolo je obtížně pohyblivé.	B
5.2.1.1 Pohyblivé zařízení	5 1 3 2 2	Ložisko kola za- dřeně, při otáčení kola drhne, (nebezpečí přehřátí).	C
5.2 Kola a pneumatiky			
5.2.1.1 Upevnění kol	5 2 1	Vizuální kontrola.	
5.2.1.1.1 Jakákoliv matice nebo šroubku upevnění kola	5 2 1 1	Některý spojovací prvek upevnění kola chybí nebo je zjevně uvolněný nebo některý použitý spojovací prvek (typ matice) není vhodný pro upevnění použitého typu disku.	B
5.2.1.1.2 Upevnění kola	5 2 1	Upevnění kola je natolik nespolehlivé (spojovací prvky	C

je spo- j po- ško- zen tak , že zje- vné nej- de do- táh- no ut (str- že- ný 5 zá- vit) 2 ne- bo 1 mo- ntá- ž ko- la ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m	2 prasklé, chybí ne- bo jsou poškoze- né tak, že je nelze zjevně dotáh- nout), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
	Způsob montáže kola zjev- ně neod- povídá požadav- kům (na- př. otoče- ný disk, použití speciál- ních vy- mezova- cích pod- ložek, které nej- sou za- psány v dokla- dech vo- zidla ne- bo použi- tí ne- vhodných upevňo- vacích prvků ne- bo upra- vené spo- jovací prvky mohou způsobit zachycení chodce).	B
	5 2 1 1 Způsob montáže kola zjev- ně neod- povídá požadav- kům (na- př. použit	C

		nevhodný typ disku k délce upevňo- vacích šroubů nebo použité nevhodné upevňo- vací prvky pro daný typ disku) a tato zá- vada bez- prostřed- ně ohro- žuje bez- pečnost jízdy vozi- dla (ne- bezpečí upadnutí kola).	
5.2. 1.2 Ná- boj ko- la opo- tře- be- ný ne- bo po- ško- ze- ný ne- bo z n ábo- je ko- la vý- ra- zně uni- ká ma- zi- vo	5 . 2 . 1 . 2 . 1	Z náboje kola výra- zně uniká mazivo.	B
	5 . 2 . 1	Náboj kola je v natolik zhorše- ném tech- nickém stavu (na- př. nad- měrně opotřebe- ný nebo poškoze- ný), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla (nebezpe- čí upad- nutí ko- la).	C

5.2.1.3	Ochranné zařízení kryjící matice kol, je-li vyžadováno, chybí nebo je poškozené tak, že neplní svoji funkci, nebo může způsobit zranění	Ochranné zařízení kryjící matice kol, je-li vyžadováno, chybí, neodpovídá požadavkům nebo je poškozené tak, že neplní svoji funkci, nebo může způsobit zranění.	B
5.2.2.2	Disky / ráfky kola	Vizuální kontrola. K ověření pochybnosti o házivosti se využije přístroj pro měření házivosti.	

5.2. 2.1 Ja- ká- ko- li trh lina ne- bo va- da svá- ru ko- la	5 . Zjevná 2 . trhlina . nebo va- 2 . da sváru . na disku 1 . nebo ráf- ku kola.	C
5.2. 2.2 Ra- mí nk o ráf- ku ne- bo po- jist ný kru h pne um ati- ky ne- ní ná- le- žitě při- pev ně- ný	5 . Ramínko 2 . nebo po- . jistný . kruh ráf- 2 . ku není . náležitě 2 . připev- 1 . něn.	B
	5 . Ramínko 2 . nebo po- . jistný 2 . kruh ráf- 2 . ku není 2 . náležitě 2 . připev- 2 . něn a bez- 2 . prostřed- 2 . ně hrozí 2 . jeho uvol- nění.	C
5.2. 2.3 Zde for- mo va- né ne- bo nad mě rné zko	Některé otvory 5 . pro šrou- . by v di- 2 . sku kola . jsou zjev- 2 . ně zvětše- . né a tato 3 závada 3 . ovlivňuje 1 . spolehli- vost upevnění	B

ro- do- va- né ko- lo ne- bo po- ško- ze- ný rá- fek ne- bo ně- kte ré	kola vozi- dla.	
ot- vo- ry pro šro uby v di sku ko- la jso u nad mě rně zvě- tše- ny	Házivost kola ne- odpovídá požadav- kům tole- rance ne- bo zde- formova- ný nebo jinak zjev- ně poško- zený disk či ráfek ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla.	B
5.2. 2.4 Veli- kos- t ne- bo typ ko- la ne- ní v so- ula- du s p- oža- dav- ky	Disk ne- bo ráfek kola jev natolik zhorše- ným tech- nickém stavu (na- př. zde- formova- ný nebo poškoze- ný), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
	Neschvá- lený typ kola nebo velikost (rozměr ráfku) ne- ní v sou- ladu s údaji, uvedený- mi v re- gistru sil- ničních vozidel.	B

a m á vliv na bez peč nos t sil ni ční ho pro vo zu		
5.2. 2,5 U d rá- to- vé- ho ko- la zde for- mo va- ný rá- fek ne- bo uvo lně- né ne- bo nad mě rné zko ro- do- va- né ne- bo pra skl é ne- bo chy bě- jící drá ty, ne-	Některé dráty drá- tového kola jsou nadměr- . ně zkorodované . 2 dované . nebo jsou . 2 uvolněné, . prasklé . 5 nebo chy- . bí a tato . 2 závada ovlivňuje jízdní vlastnosti vozidla.	B
	Drátové kolo je v natolik zhorše- ném tech- nickém stavu (na- př. nad- měrně zkorodo- vané, . 2 uvolněné, . prasklé . 2 nebo chy- . 5 běžící drá- . ty nebo . 3 zdefor- movaný ráfek ne- bo sniž- ná tuhost drátové- ho kola způsobu- je jeho nadměr-	C

bo nad mě rná há- zi- vos t, či sní- že- ná tu- hos t drá- to- vé- ho ko- la		nou házi- vost), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
5.2. 2.6 Ne- po- vo- le- né úpr avy ne- bo zm ěny na ráf- ku ne- bo di- sku ko- la	5 . 2 . 2 . 6	Nepovo- lené zmē- ny kon- strukce kola (na- př. opravy ve smyslu svařování, přidávání materiálů v oblasti ráfku ne- bo disku kolo, na základě lomů, prasklin nebo zjevného opotřebe- ní).	C
5 . 2 . 3 Pne uma ticky		Vizuální kontrola.	
5.2. 3.1 Oz na- če- ní sch vá- lení ty-	5 . 2 . 3 . 1 . 1	Typ pneuma- ticky, na- montova- ný na vo- zidle, ne- soulhlasí s údaji uvedený- mi v re-	B

		gistru silničních vozidel.	
pu, roz mě-ry, in-dex nos nos ti ne-bo ka-te-go-rie ry-chlosti pne um ati-ky ne-ní v so ula du s p oža dav ky a m á vliv na bez peč ný pro voz vo-zi-dla	5 . 2 . 3 . 1 . 2 . 3 . 1 . 3 . 3 . 1 . 2 . 3 . 1	Maximální zatížení jednotlivé pneumatiky je překroče- no ve vztahu k maxi- málnímu technicky přípust- nému za- tížení ná- pravy, sta- novené výrobce (údaj na identifi- kačním štítku vo- zidla).	B
	5 . 2 . 3 . 1 . 3 . 3 . 1 . 2 . 3 . 1	Kategorie rychlosti pneumatiky je ni- žší, než je uvedena v registru silničních vozidel (kon- strukční rychlost) nebo chy- bí infor- mace řidi- če (např. štítek) o snížené nejvyšší přípustné rychlosti, je-li infor- mace vy- žadována.	B
	5 . 2 . 3 . 1	Nesprávný způsob montáže pneumatiky (např. smě-	B

	4	rová pneuma- tika nebo umístění ventilku ve dvojité montáži).	
	5 . 2 . 3 . 1 . 5	Pneuma- tika na- montova- ná na vo- zidle, ne- ní-li sta- noveno ji- nak, není schvále- ná / ho- mologo- vaná ne- bo neod- povídá požadav- kům ho- mologa- ce.	B
5.2. 3.2 Pn eu ma- ti- ky na vo- zi- dle rů- zné ko- nst- ruk- ce (ra- diál- ní / dia- go- ná- lní)	5 . 2 . 3 . 2	Pneuma- ticky na vozidle, nestano- ví-li vý- robce ji- nak, rů- zné kon- strukce.	B
5.2. 3.3 Pn eu ma- ti- ky na	5 . 2 . 3 . 3	Pneuma- ticky na té- že nápra- vě se vzájemně lišící ozna- čením vý- robce	B

tė- že nā- pra vė rũ- znė ho ty- pu	1	pneuma- ticky.	
	5 2 3 3 2	Pneuma- ticky na tė- že nāpra- vė se vzājemně liši vyzna- čėnou šíř- kou nebo průmě- rem nebo profilo- vým čí- slem.	B
	5 2 3 3 3	Pneuma- ticky na tė- že nāpra- vė se vzājemně liši dru- hem pou- žití.	B
	5 2 3 3 4	Pneuma- ticky na tė- že nāpra- vė se vzājemně liši ozna- čėným in- dexem únosnos- ti.	B
	5 2 3 3 5	Pneuma- ticky na tė- že nāpra- vė se vzājemně liši ozna- čėnou ka- tegorií ry- chlosti.	B
5.2. 3.4 Pn eu ma- ti- ky na tė- že nā- pra	5 2 3 4	Vzājemný rozdíl vnějších průměrů jednotli- vých ne- zatíže- ných pneuma- tik na tė- že nāpra- vė nebo	B

ve ne- bo ve dvo jitě mo ntá ži jsou rů- zné vel- iko sti		ve dvojité montáži se zjevně vzájemně liší o více než 1,5 %.	
5.2. 3.5 Ja- ké- ko- li zá- va- žné po- ško- ze- ní ne- bo pro ří- znu tí pne um ati- ky	5 . 2 . 3 . 5 . 1	Závažné poškoze- ní nebo prořiznu- tí pneu- matiky (např. v oblasti patky, bo- ku, rame- ne, bě- hounu, obnažení kordu ko- stry, od- dělování protektoru, vy- trhávání pryže od běhounu, vyboule- ní, vznik obvodo- vých trhlin).	B
	5 . 2 . 3 . 5 . 2	Poškoze- ní pneu- matiky je natolik závažné, že je bez- prostřed- ně ohro- žena bez- pečnost jízdy vozi- dla.	C
5.2. 3.6	5 . 2	Hloubka vzorku pneuma-	B

Hlo ub ka vzo rku pne um ati ky ne ní v so ula du s p oža dav ky	3 6 1	tiky v hlav- ních de- zénových drážkách nebo zá- řezech ne- ní v ně- které části šifky bě- hounu v souladu s poža- davky.	
	5 2 3 6 2	Hloubka vzorku pneuma- tiky v hlav- ních de- zénových drážkách nebo zá- řezech ne- ní v celé šifce bě- hounu některé části pneuma- tiky v souladu s poža- davky.	C
5.2. 3.7 Pn eu ma- ti- ka dře o ji né čas- ti vo- zi- dla	5 2 3 7 1	Pneuma- tika dře- o jiné čas- ti vozidla (poškoze- ní pneu- matiky).	B
	5 2 3 7 2	Pneuma- tika dře- o jiné čas- ti vozidla a tato zá- vada bez- prostřed- ně ohro- žuje bez- pečnost jízdy vozi- dla nebo zvyšuje ri- ziko vzní-	C

		ku požá- ru.	
5.2. 3.8 Pn cu ma- ti- ky s o bn ove ný m drá žko vá- ní m nej- sou v so ula du s p oža dav ky	Obnove- né dráž- kování 5 . pneuma- 2 tiky pro- . vedeno 3 na pneu- . matice, 8 která není 1 k tomu účelu schvále- na.	B	
	Obnove- né dráž- kování 5 pneuma- . tiky není 2 provede- 3 no v sou- . ladu s po- 8 žadavky 2 výrobce nebo je obnažena kordová vrstva ná- razníku.	B	
	Obnove- né dráž- kování 5 pneuma- 2 tiky způ- 3 sobilo na- . rušení 8 nosné ko- . stry 3 pneuma- tiky.	C	
5.2. 3.9 Sy- sté m mo ni- to- ro- vá- ní tla- ku v p ne-	Nepovin- ný systé- 5 mem mo- . nitorová- 2 ní pokle- . su tlaku 3 v pneu- . matikách 9 zjevně ne- 1 funguje nebo ne- funguje správně.	A	

um ati- kác h, je-li vy- ža- do- ván , zje vné ne- fun gu- je spr áv- ně, ne- bo ne- fun gu- je ne- bo chy bí		Vozidlo, je-li vyža- dováno, není po- vinné vy- baveno systémem monito- rování poklesu tlaku v pneu- matikách nebo sy- stém zjev- ně nefun- guje nebo nefungu- je správ- ně.	B
5.2. 3.1 0 Re- ze- rvn í ko- lo, je-li vy- ža- do- vá- no, chy bí ne- bo je vad né ne- bo ne- od- po- ví- dá po-	5 . 2 . 3 . 1 0 . 1 . 1 1	Náhradní kolo chy- bí nebo je poškoze- né nebo neodpo- ví vidá po- žadav- kům vý- robce.	B
		Vozidlo, které není vybaveno povin- ným ná- hradní kolem, nesplňuje požadav- ky pro je- ho alter- nativní náhradu jinými prostřed- ky (např. vozidlo nemá sy- stém mo-	B

ža- dav ků m vý- rob ce ne- bo nej- sou spl- ně- ny po- ža- dav ky pro al- ter- na- tiv- ní ná- hra du re- ze- rva- ního ko- la ji- ný- mi pro stře- dky	nitorová- ní pokle- su tlaku v každém kole nebo vozidlo nemá sy- stém mo- nitorová- ní pokle- su tlaku v každém kole spo- lečně se souhla- sem vý- robce vo- zidla ne- bo provo- zovatel vozidla nemá sjedna- nou asi- stenční smlouvu pro zaji- štění opravy poškoze- né pneu- matiky nepřetrži- tě na ce- lém úze- mí České republi- ky).	
5.2. 3.1 1 Mo- ntáž ob- no- ve- ných h pne- um ati k na vo- zi- dle ne-	Montáž obnove- ných pneuma- tik na 5 přední 1 . nápravě 2 autobusů 3 . třídy II a III nebo 1 . na přední 1 nápravě 1 u zásaho- 2 . věho po- 2 žárního automo- bilu není v souladu s požá- davků.	B

ní v so ula du s p oža dav ky			
5.3 Systém zavěšení náprav			
Sy- sté m me- cha- ni- cké ho od- pru- žení a sta- bilita- zá- tor	Vizuální kontrola, vo- zidlo se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák. Je možno pou- žít zařízení ke kontrole vůlí kol.		
5.3. 1.1 V u chy ce- ní a/ ne- bo spo- jení sy- sté- mu me- cha- ni- cké ho od- pru- že- ní jsou nad- mě- rné vů- le- ne- bo	V pohy- blivém uložení (pouz- ra / če- py / si- lentblo- ky) systé- mu me- chanické- ho od- pružení jsou větší vůle než provozní nebo ně- které spo- jovací prvky (třmeny, svorníky) jsou uvol- něné ne- bo spoje- ní neod- povídá požadav- kům.	B	
5. 3 1 3	V pohy- blivém uložení	C	

ně- kte ré spo jo- va- cí prv ky jso u uvo lně- né ne- bo chy bí ne- bo je uch yce ní, či spo jení sy- sté- mu me- cha ni- cké ho od- pru že- ní ne- spo le- hli- vé ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	(pouzd- ra / že- py / si- lentblo- ky) systé- mu me- chanické- ho od- pružení jsou nato- lik velké 1 vůle nebo 1 spojení mecha- nického 2 odpruže- ní je nato- lik nespo- lehlivé, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
5.3. 1.2 3	5 Některá část systé- mu me-	B

Některá část systému mechanického odolání pružiny poškození nebo nadměrně zkorodovaná.	chanické- ho od- pružení je 1 poškoze- ná opo- 2 třebovaná nebo 1 nadměr- ně zkorodovaná.	
	Pružné dorazy pérování poškoze- né tak, že neplní 5 svoji funkci 3 nebo chy- bí nebo 1 dorazy 2 progresiv- ního pé- rování 2 nadměr- ně opo- třebované (pro- brouše- né) nebo chybí.	B
Některá část systému mechanického odolání pružiny poškození nebo nadměrně zkorodovaná.	Některá část systé- mu me- chanické- ho od- pružení je v natolik 5 zhorše- ném tech- nickém 3 stavu (na- př. po- škozená, 2 opotře- bovaná nebo zko- rodova- ná), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
5.3.1.3	5 Některá součást li-	B

Ně- kte rá část sy- sté- mu me- cha- ni- cké ho od- pru- že- ní je pra- skl- á ne- bo chy- bí ne- bo sy- sté- m me- cha- ni- cké ho od- pru- že- ní ne- ní spo- le- hli- vý ne- bo ne- fun- gu- je spr- áv- ně	stového pera je prasklá nebo pru- žící ele- ment je . nadměr- ně opo- . třebený nebo po- . skozený, ale systém mecha- nického odpruže- ní je funkční.	
	Systém mecha- nického odpruže- ní není funkční nebo ne- funguje . správně z důvodu . chybějící nebo po- . skozené pružící . části (li- stové pe- ro / pru- žina / tor- zní tyč / pružící elemen- ty).	C
5.3. 1.4 V u chy- ce- ní	5 V pohy- . blivém 3 uložení . (pouz- 1 ra / če- . py / si-	B

a/	lentblo-	
ne-	ky / tyčky	
bo	s kulový-	
spo	mi čepy)	
jení	zařazení	
za-	stabilizá-	
ří-	toru jsou	
ze-	větší vůle	
ní	než pro-	
sta-	vozní ne-	
bi-	bo někte-	
li-	ré spojo-	
zá-	vací	
to-	prvky	
ru	jsou uvol-	
jso	něné,	
u	prasklé	
nad	nebo chy-	
mě	bí nebo	
rné	spojení	
vů-	neodpo-	
le	vidá po-	
ne-	žadav-	
bo	kům.	
ně-		
kte	Spojení	
ré	nebo	
spo	upevnění	
jo-	součástí	
va-	stabilizá-	
cí	toru je	
prv	natolik	
ky	nespole-	
jso	hlivé	
u	(spojova-	
uvo	cí prvky	
lně-	uvolnění,	
ně	prasklé	
ne-	nebo chy-	
bo	bí) nebo	
chy	v pohy-	
bí,	blivém	
ne-	uložení	
bo	stabilizá-	
uch	toru (po-	
yce	uzdra /	
ní,	čepy / si-	
či	lentblo-	
spo	ky / tyčky	
jení	s kulový-	
sou	mi čepy)	
čas-	jsou nato-	
tí	lik velké	
sta-	vůle, že je	
bi-	bezpro-	
li-	středně	
zá-	ohrožena	
to-	bezpeč-	
ru		

C

ne- ní spo le- hli- vé ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m		nost jízdy vozidla.	
5.3. 1.5 Ně- kte rá část sta- bi- li- zá- to- ru je po- ško- ze- ná ne- bo nad mě- rné zko- ro- do- va- ná a st abil izá- tor ne- ní spo- le- hli- vý ne- bo ně- kte	Některá část stabi- lizátoru je poškoze- ná nebo nadměr- ně zkoro- dovaná (např. úchyty) a tato zá- vada ovlivňuje spolehli- vost funkce stabilizá- toru.		B
	Stabilizá- tor je na- tolik po- škozený (některá část stabi- lizátoru je prasklá nebo ne- ní upev- něná), že stabilizá- tor neplní svoji funkci.		C

rá část sta- bi- li- zá- to- ru je pra skl á a st abil iza- tor ne- pln í svo ji fun kcí		
5.3. 1.6 Ne- bez peč ná úpr ava v sy sté- mu me- cha- ni- cké ho od- pru že- ní ne- bo sta- bi- li- zá- to- ru	Nebez- pečná úprava neschvá- lená zmē- na v sy- stému 5 mecha- 3 nického 1 odpruže- ní nebo stabilizá- toru, kte- 6 rá ovliv- 1 ňuje spo- lehlivost funkce systému nebo pro- vozní vlastnosti vozidla.	B
	Nebez- pečná 5 úprava 3 nebo ne- schválená 1 změna v systému 6 mecha- nického 2 odpruže- ní nebo stabilizá- toru, kte-	C

		rá bez- prostřed- ně ohro- žuje bez- pečnost jízdy vozi- dla.	
5 . 3 . 2	Tlu- mi- če pé- ro- vání	Vizuální kontrola, vo- zidlo se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák.	
5.3. 2.1 V u chy ce- ní tlu- mi- če pé- ro- vá- ní jsou u nad mě- rné vů- le ne- bo ně- kte- ré spo- jo- va- cí prv- ky jsou uvo- lně- né ne- bo jsou pra- sklé ne-		V upev- nění tlu- miče pé- rování jsou větší vůle než provozní nebo ně- 5 které spo- . 3 jovací . 2 prvky . 1 jsou uvol- něné, prasklé nebo chy- bí nebo upevnění tlumiče pérování neodpo- ovídá po- žadav- kům.	B

bo chy bí ne- bo uch yce ní tlu- mi- če pé- ro- vá- ní ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m					
5.3. 2.2 Tlu- mič pé- ro- vá- ní je po- ško- ze- ný ne- bo ne- těs- ný ne- bo zje- vně ne- fun- gu- je ne- bo chy bí	5 . 3 . 2 . 2 . 2 . 2 . 2 . 2 . 2	Tlumič pérování chybí ne- bo z něj vytéká ka- palina ne- bo je po- škozený tak, že zjevně ne- funguje.	B		
5 . 3	Sy- stém	Vizuální kontrola, vo- zidlo se			

ne- zá- vi- slé- ho za- vě- šení kol	umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák. Je možno pou- žít zařízení ke kontrole vůlí kol.	
5.3. 3.1 V u chy ce- ní sy- sté- mu ne- zá- vi- slé- ho za- vě- še- ní kol jsou u nad mě- rné vů- le ne- bo ně- kte- ré spo- jo- va- cí prv- ky jsou uvo- lně- né ne- bo chy- bí ne- bo je uch	V systé- mu zavě- šení kol (např. če- py / po- uzdra / si- lentblo- ky) jsou větší vůle než pro- vozní ne- bo někte- ré spojo- vací prvky jsou uvol- něné.	B
	V systé- mu zavě- šení kol (např. če- py / po- uzdra / si- lentblo- ky) jsou natolik velké vůle nebo spo- jovací prvky (např. šrouby, matice) jsou nato- lik nespo- lehlivé, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C

yce ní sy- sté- mu ne- zá- vi- slé- ho za- vě- še- ní kol ne- spo- le- hlí- vé ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dáv ků m			
5.3. 3.2 Poško- ze- ná, po- pra- ska ná ne- bo nad mě- rně zko- ro- do- va- ná část systé- mu ne- zá- vi-	5 .3 3 .3 2 .2 3 .3 3 .3 2 .2 3 .3	Některá část systému zavěšení kol (např. ramena) je poškozená, popraskaná nebo nadměrně zkorodovaná.	B
	5 .3 3 .3 2 .2 3 .3	Některá část systému zavěšení kol je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. je deformována, popraskaná	C

5.3.3.3	Nebezpečná úprava v systému nezavěšení kol	5.3.3.3.1	nebo nadměrně zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	B
			Nebezpečná úprava nebo neschválená změna v systému zavěšení kol, která ovlivňuje spolehlivost funkce systému nebo provozní vlastnosti vozidla.	
5.3.3.3.2	Nebezpečná úprava nebo neschválená změna v systému zavěšení kol, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	5.3.3.3.2	nebo nadměrně zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
			Nebezpečná úprava nebo neschválená změna v systému zavěšení kol, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	
5.3.3.4	Hnačí hřídele kol		Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Je možno použít zařízení ke kontrole vůlí kol.	

5.3.4.1 Na dm ěrn é opo tře- be- ní klo ub ové ho spo jení hna cí- ho hří- de- le kol (po loo sy)	5 . 3 . 4 . 1 . 3 . 4 . 1 . 1 . 1 . 5 . 3 . 4 . 1 . 3 . 4 . 1 . 2	Opotře- bení kloubo- vého spo- jení hna- cího hří- dele kol (poloo- sy), které ovlivňuje spolehli- vost funkce spojení nebo pro- vozní vlastnosti vozidla.	B
	5 . 3 . 4 . 2 . 5 . 3 . 4 . 1 . 2	V klou- bovém spojení hnačích hřídele kol (po- loosy) je natolik velká vů- le, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
5.3.4.2 Pra cho vka na hna cím hří- deli ko- la (po loo se) chy bí ne- bo je ve vý- ra-	5 . 3 . 4 . 2 . 5 . 3 . 4 . 1 . 2	Prachov- ka na hnačím hřídeli kola (po- loose) je prasklá, avšak ne- dochází k úniku maziva.	A
	5 . 3 . 4 . 2 . 5 . 3 . 4 . 1 . 2	Prachov- ka na hnačím hřídeli kola (po- loose) je chybně upevněna nebo po- škozená tak, že ne-	B

zné zho rše- né m sta- vu	plní svoji funkci a dochází k úniku maziva nebo pra- chovka chybí.	
Pne uma tic- ké / 5 hyd- rop- 3 neu- ma- 5 tic- ké od- pru- žení	Vizuální kontrola, vo- zidlo se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák. Je možno pou- žít zařízení ke kontrole vůlí kol.	
5.3. 5.1 Systé- m pne- um- atic- ké- ho / hyd- rop- ne- um- atic- ké- ho od- pru- že- ní ne- ní fun- kční	Systém pneuma- tického / hydrop- neuma- tického odpruže- ní není funkční, ale tato závada bezpro- středně neohro- žuje bez- pečnost jízdy vozi- dla.	B
5.3. 5.2	Některá část systé-	B

Ně- kte- rá část sy- sté- mu pne- um- atic- ké- ho / hyd- rop- ne- um- atic- ké- ho od- pru- že- ní je nad- mě- rně opo- tře- bo- va- ná ne- bo po- ško- ze- ná (na př- mě- chy , vln- ovc- e) ne- bo nad- mě- rně zko- ro- do- va- ná ne- bo	mu pneu- matické- ho / hyd- ropneu- matické- ho od- pružení je poškoze- ná, po- praskaná nebo nadměr- ně zkoro- dovaná.	
	Některá část systé- mu pneu- matické- ho / hyd- ropneu- matické- ho od- pružení je v natolik zhorše- ném tech- nickém stavu (na- př. po- škozená, deformo- vaná, po- praskaná nebo nadměr- ně zkoro- dovaná), že je bez- prostřed- ně ohro- žena bez- pečnost jízdy vozi- dla.	C

chybí			
5.3.3.5.3.Únik média ze systému	Ze systému pneumatického / hydro-pneumatického odpružení uniká médium (vzduch / olej).	B	
5.3.5.4.Některé spojovací prvky v systému pneumatického / hydro-pneumatického odpružení jsou uvolněné, prasklé nebo chybí nebo upevnění neodpovídá požadavkům.	Některé spojovací prvky v systému pneumatického / hydro-pneumatického odpružení jsou uvolněné, prasklé nebo chybí nebo upevnění neodpovídá požadavkům.	B	
hydropneumatického odpružení jsou natolik nespolehlivé (např. spojovací prvky uvolněné, prasklé nebo chybí), že je bezprostředně ohrožena	Upevnění nebo spojení systému pneumatického / hydro-pneumatického odpružení je natolik nespolehlivé (např. spojovací prvky uvolněné, prasklé nebo chybí), že je bezprostředně ohrožena	C	

spo- le- hli- ve- no- uch yce ní ne- od- po- ví- dá po- žá- dáv- kům	bezpeč- nost jízdy vozidla.	
5.3.5 Ovlá- da- cí ne- bo sní- ma- cí za- ří- 3 ní na- sta- ve- ní vý- šky vo- zi- dla ne- ní fun- kční i ne- bo je za- ří- ze- ní po- ško- ze- no- ne-	Ovládací nebo sní- mací zaří- zení na- stavení výšky vo- zidla sy- stému pneu- matického / 5 3 5 1 5 3 5 2 hydropneu- matického odpruže- ní je po- škozeno nebo je zjevně chybné scitřeno, ale tato závada bezprostřed- ně neohro- žuje bez- pečnost jízdy vo- zidla.	B
	Ovládací nebo sní- mací zaří- zení na- stavení výšky vo- zidla sy- stému pneu- matického / 5 3 5 5 2	C

bo chy bné se- ří- ze- no a te nto sta v ovli vň uje bez peč ný pro voz vo- zi- dla	hydrop- neuma- tického odpruže- ní je zjev- ně chybné seřize- no nebo je natolik poškoze- no, že ne- ní funkč- ní a tato závada bezpro- středně ohrožuje bezpeč- nost jízdy vozidla.	
5.3. 5.6 Ne- bez peč ná úpr ava v sy sté- mu pne um atic ké- ho / hyd rop ne- um atic ké- ho od- pru že- ní	Nebez- pečná úprava nebo ne- schválená změna v systému 5 . pneuma- tického / 3 . hydro- pneuma- tického 5 . odpruže- 6 ní, která ovlivňuje 1 spolehlí- vost funkce systému nebo pro- vozní vlastnosti vozidla.	B
	Nebez- pečná 5 . úprava nebo ne- 3 . schválená změna 5 . v systému 6 . pneuma- tického / 2 . hydro- pneuma- tického odpruže-	C

		ní, která bezpro- středně ohrožuje bezpeč- nost jízdy vozidla.	
6. PODVOZEK A ČÁSTI PŘÍPEV- NĚNÉ K PODVOZ- KU			
6.1 Podvozek ne- bo rám a části k nim připojené			
6 . 1 . 1	Cel- ko- vý stav pod voz- ku ne- bo rá- mu a čás- ti k ni- m při- po- je- nýc h	Vizuální kontrola, vo- zidlo se umístí nad montážní já- mu nebo na zvedák.	
6.1. 1.1 Pra- skli- ny ne- bo de- for- ma- ce ja- ké- ko- liv čás- ti ko- nst- ruk- ční- ho	Zjevné deforma- ce, pras- kliny ne- bo lomy rámu, po- mocného rámu ne- bo jiné nosné konstruk- ce vozi- dla.	B	
	Rám ne- bo po- mocný rám je v tak zhorše- ném tech- nickém	C	

prvků rámu nebo pomocných rámu nebo jiné nosné konstrukce vozidla	2	stavu (např. nadměrné deformace, praskliny nebo zlomy), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	
6.1.2 Některé spojovací prvky nebo výstužné desky rámu jsou uvoľněné nebo prasklé nebo chybí nebo	6.1.2.1.1.2.3	Některé spojovací prvky (šrouby, nýty, sváry) nebo výstužné desky rámu jsou zjevně uvoľněné, prasklé nebo chybí.	B
		Spojení rámu nebo pomocného rámu je natolik nespolehlivé (spojovací prvky nebo výstužné desky rámu jsou zjevně uvoľněné, poškozené, prasklé nebo chybí), že	C

bo js o u ne- spo- le- hlí- vé		je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
6.1. 1.3 Na d m ěrn á roz- e- ja- ké- ko- li čas- ti ko- nst ruk ční- ho prv ku sa- mo nos né ka- ro- sé- rie ne- bə rā- mu ne- bə po- mo- cné ho rā- mu vo- zi- dla, kte- rá má vliv na pev	6 .1 .1 .1 .3 2	Koroze části rá- mu nebo pomoc- ného rá- mu vozi- dla, která narušuje celkovou pevnost a spole- hlivost konstruk- ce vozi- dla.	B
	6 .1 .1 .1 .3 3	Pevnost rámu ne- bə po- mocného rámu vo- zidla je natolik narušena korozí, že je zjevně bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C

nos t ko nst ruk ce vo zi dla			
6.1.1.4 Nebezpečná úprava rámu nebo nosné karosérie	6.1.1.4	Nebezpečná úprava rámu, která neodpovídá požadavkům výrobce nebo ovlivňuje celkovou pevnost konstrukce vozidla.	B
6.1.1.2 Výfukový systém	6.1.1.2	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák.	
6.1.2.1 Výfukový systém netěsný	6.1.2.1	Výfukový systém zjevně netěsný.	B
6.1.2.2 Některá část výfukového systému je nedostatečně upevněna nebo	6.1.2.2	Některá část výfukového systému je nedostatečně upevněna nebo	B

ko- vé- ho sy- sté- m je ne- do- sta- teč- né uch yce na ne- bo po- ško- ze- na ne- bo chy- bí	2	upevnění výfukové- ho systé- mu neod- povídá požadav- kům a ta- to záva- da má vliv na funkci systému.	
	6 1 1 2 2 3	Některá část výfu- kového systému je poško- zena, změněna nebo chy- bí a tato závada má vliv na funkci systému.	B
6.1. 2.3 Výfu- kové plyn y z m- oto- ru ne- bo z n- ezá- vis- lé- ho to- pe- ní se zje- vně do- stá- vají do ka- bi- ny ne- bo do vně	6 1 1 2 3 1	Nevhod- né vy- uštění nebo ne- těsno- st výfu- kového systému motoru nebo ne- závislého topení, které mů- že způso- bit prohi- bitování (např. podla- hou) výfu- kových plynů do kabiny nebo do prostoru pro cestu- jící.	
	6 1 2 3	Výfukové plyny z motoru nebo z nezávi- sle- ného to- pení se zjevně dostávají	C

prostoru pro cestující	2	do kabiny nebo do prostoru pro cestující, ohrožení zdraví osob ve vozidle.	
6.1.2.4 Změna nebo úprava částí vyfukového systému nebo použití náhradní vyfukovací systémy	6.1.2.4.1	Zjevný zásah do vyfukového systému, který není v souladu s požadavky (např. ovlivňující funkci nebo bezpečnost).	B
výsytém nív sula du sp ožadavky	6.1.2.4.2	Označení dílů vyfukového systému, je-li vyžadováno, chybí nebo povídá požadavkům.	B
6.1.3	Pa-livo-vá ná-d-ř a po-tru-bí	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. V případě sý	

(větné palivové nádrže a potrubí pro vytápění)		stém LPG / CNG / LNG se používají pro detekci úniku plynu. Stanovili tak výrobce, jeli-li vozidlo vybaveno motorem na alternativní pohon, musí mít vozidlo demontované kryty palivových nádrží.
6.1.3.1 Nádrž je nadměrně poškozená nebo není netesná nebo neodpovídá požadavkům	6 . 1 3 . 1 . 1	C Palivová nádrž je poškozená tak, že je zjevně netesná. B Palivová nádrž určená pro pohon / vytopení vozu ne odpovídá požadavkům (homologace) nebo nestanovit vliv výskoků, stačí palivové nádrže na LPG / CNG překračuje stanovenou dobu nebo nejsou na vozidle demontovány kryty palivových nádrží, pokud

		kud tak stanovil výrobce u vozidla vybaveného motorem na alternativní palivo.	
	6 . Z palivové nádrže . na kapalná paliva 3 . dochází k úniku . paliva. 3	C	
	6 . Do kabiny nebo prostoru . pro cestující unikají 3 . plynné výpary . z netěsné palivové 1 . nádrže na kapalná 4 . paliva.	C	
6.1. 3.2 Někte ré prvky systé mu uch yce ní nádr že ve vozi dle jso u uvo lně né ne bo po	Upevnění palivové nádrže ve vozidle je 6 . uvolněné, . poškozené nebo 1 . spojovací prvky / 3 . úchyty . chybí nebo upevnění nádrže neodpovídá požadavkům. 6 . Způsob . montáže 1 . z hlediska . umístění 3 . palivové nádrže ve 2 . vozidle 2 . neodpo	B	
	6 . Způsob . montáže 1 . z hlediska . umístění 3 . palivové nádrže ve 2 . vozidle 2 . neodpo	C	

ško ze- né ne- bo pra skl é ne- bo chy bí ne- bo	žadav- kům (na- př. pří- davné nádrže nebo nádrže na vodík / LPG / CNG - pohon / vytápě- ní).	
jsou ne- spo- le- hli- vé ne- bo mo- ntá- ž nádr- že ve vo- zi- dle ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m	Upevnění palivové nádrže ve vozidle je natolik nespole- hlivé (na- př. spojo- vací 6 prvky / úchyty 1 uvolnění, poškoze- 3 né nebo chybí), že 2 je bezpro- středně 3 ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla nebo pro- voz na pozem- ních ko- munka- cích.	C
6.1. 3.3 Víc- ko pln- icí- ho hrd- la pa- li- vo- vé nádr- že chy- bí	Víčko plnicího hrdla pa- livové 6 nádrže je netěsné 1 nebo ne- odpovídá 3 požadav- kům, ne- 3 bo je-li vyžadová- 1 no, nelze víčko uzam- knout ne- bo víčko	B

ne- bo je ne- těs- né ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav kū m, ne- bo je-li vy- ža- do- vá- no, ne- lze víc- ko uza- mk- no ut	palivové nádře chybí.	
6. 1 . 3 . 1 . 3 . 3 . 2	Dochází k úniku paliva plnicím hrdlem palivové nádře.	C
6.1. 3.4 Ve- ntil pa- li- vo- vé nád- ře, po- ku- d je po- ža- do- ván , ne- fun- gu- je spr- áv- ně	Ventil pa- livové nádře, je-li vyža- dován, zjevně ne- funguje správně nebo chy- bí nebo neodpo- ovídá po- žadav- kům.	B

[illegible]

vo- vé- ho po- tru- bí / ha- dic- jsa u po- ško- ze- né ne- bo nad mě- rně zko- ro- do- va- né ne- bo nej- sou- spo- le- hli- vé ne- bo ne- od- po- ví- dají po- ža- dav- ků m	vytápění vozidla použito nevhodné palivové potrubí / hadice, které ne- odpovídá požadav- kům ne- 3 bo způ- sob spoje- 5 ní palivo- vého po- 3 trubí / hadic je nespole- hlivé, uvolněné nebo ne- odpovídá požadav- kům (na- př. u LPG / CNG).	
	Z netěs- ného pali- vého 1 potrubí / hadice 3 nebo je- jich spo- 5 jení do- chází 4 k úniku paliva.	C
	Z netěs- ného ply- nového 6 potrubí / hadice nebo spo- 1 jení systé- mu poho- 3 nu / vytá- pění na LPG / 5 CNG 5 uniká plyn (z nízkotla- ké / vys- kotlaké části).	C

6.1.	Upevnění	
3.6	palivové-	
Uč	ho potru-	
hy-	bí je uvol-	
ce-	něné, ale	
ní	tato záva-	B
pa-	da nemá	
li-	vliv na	
vo-	spolehli-	
vé-	vost systé-	
ho	mu.	
po-		
tru		
bí /		
ha-		
dic		
je		
uvo		
lně-		
né		
ne-		
bo		
je		
ne-		
spo-	Upevnění	
le-	palivové-	
hli-	ho potru-	
vé	bí / hadic	
ne-	je uvolně-	
bo	né, ne-	
ne-	spolehlivé	
od-	nebo	
po-	způsob	
ví-	montáže	
dá	palivové-	
po-	ho potru-	
3	bí / hadic	C
ža-	neodpo-	
dav	vidá po-	
kū	žadav-	
m	kům a ta-	
ne-	to závada	
bo	má vliv	
způ	na bez-	
sob	pečnost	
mo	nebo spo-	
ntá	lehlivost	
že	systému.	
pa-		
li-		
vo-		
vé-		
ho		
po-		
tru		
bí /		
ha-		
dic		
ve		
vo-		

zi- dle ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m			
6.1. 3.7 Ne- bez 6 pe- 1 cí po- 3 žá- ru 7 z d 1 ůvo du hro- ma- dě- ní pa- liva ne- bo ma- zi- 6 va 1 ne- bo 3 ji- né- 7 ho hoř- la- 2 vé- ho ma- te- riá- lu v m ot- 6 oro 1 vé m 3 pro sto- ru 7 ne- bo 3 pa-	Z důvodu hromadě- ní maziva v moto- rovém prostoru (např. spodní kryt mo- toru) hro- zí nebez- pečí vzni- ku požá- ru.	B	
	Zařízení, které te- pelně chrání nádrž / palivové potrubí od výfu- kového systému (tepelný štít), je-li zařízení vyžadová- no, je po- škozené tak, že ne- ní zaříze- ní dosta- tečně funkční.	B	
	Z důvodu nashro- mážděné- ho množ- ství pali- va, nebo jiného hořlavého materiálu v moto-	C	

li- vo- vé po- tru bí ne- bo nád rž je ne- do- sta- teč- ně te- pel- ně chr áně na od vý- fu- ko- vé ho sy- sté- mu		rovém prostoru (např. spodní kryt mo- toru) ne- bo z dů- vodu ne- funkční- ho nebo chybějící- ho zaříze- ní, které tepelně chrání nádř / palivové potrubí od výfu- kového systému (tepelný štít), je-li zařízení vyžadová- no, hrozí bezpro- střední nebezpečí vzniku požáru vozidla.	
	6 . 1 . 3 . 7 . 4	Systém LPG /C NG /LN G nebo vodíkový systém není v souladu s požá- davky, ně- která z částí sy- stému je vadná.	C
6.1. 3.8 Mo ntá ž sy- sté- mu po- ho- nu na	6 . 1 . 3 . 8 . 1	Montáž systému pohonu na vo- dík / LPG / CNG ve vozidle není uve- děna v re- gistru sil- ničních	B

vo- dík ne- bo na LP G ne- bo na CN G do vo- zi- dla ne- ní v so ula du s p oža dav ky	vozidel (neschvá- lená přes- távba).	
	Způsob montáže 6 systému . pohonu 1 na vo- . dík / 3 LPG / . CNG do 8 vozidla . není 2 v souladu s požá- davky.	C
	Některý kompo- nent sy- stému pohonu na vo- dík / 6 LPG / . CNG je 1 poškoze- . ný (např. 3 plynotěs- . ná skřín- 8 ka), chy- . bí, není 3 funkční nebo ne- odpovídá požadav- kům ho- mologa- ce.	B
	Způsob montáže systému pohonu na vo- dík / 6 LPG / 1 CNG ve . vozidle je 3 v rozporu . s požá- 8 davky na . bezpeč- 4 nost a bezpro- středně ohrožuje život	C

		a zdraví přepravovaných osob, bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.	
	6 . 1 . 3 . 8 . 5	Do kabiny nebo do prostoru pro cestující uniká plyn ze systému pohonu na LPG / CNG.	C
	6 . 1 . 3 . 8 . 6	Vozidlo, je-li vyžadováno, není označeno předepsaným štítkem označující montáž systému pohonu na LPG / CNG / vodík nebo označení na vozidle je poškozené nebo není dostatečně viditelné.	B
6.1.3.9 Montáž systému nezá-	6 . 1 . 3 . 9 . 2	Způsob montáže systému nezávislého vytápění na kapalná / plynná paliva do vozidla	B

vi- slé- ho vy- tá- pě- ní na LP G / CN G ve vo- zi- dle ne- ní v so- ula- du s p- oža- dav- ky	není v souladu s požá- davky.	
	Některý kompo- nent sy- stému ne- závislého vytápění na LPG / CNG je poškoze- ný, chybí, není funkční nebo ne- odpovídá požadav- kům ho- mologa- ce.	B
	Způsob montáže systému nezávislé- ho vytá- pění na kapalná / plynná paliva ve vozidle je v rozporu s požá- davky na bezpeč- nost.	C
	Do kabi- ny nebo do pro- storu pro cestující unikají plynné výpary/ plyny LPG / CNG ze systému nezávislé- ho vytá- pění (ka- palná / plynná paliva).	C

ne- bo sy- sté- mu ne- pln í svů j úče l ne- bo zje vně ne- ní v so ula du s p oža dav ky		
6.1. 4.2 Ch ybí bez peč né za- ko ně ní (kr yt- ky) ost rýc h ne- bo ná- běž nýc h hra n ne- bo ně- kte rá část sy- sté- mu	U zaříze- ní ochra- ny proti podjetí zezadu, boční ochrany nebo ná- razníku, chybí bezpečné zakonče- ní ostrých nebo ná- běžných hran (krytky) nebo zaří- zení je de- formova- né, pras- klé, neú- plné nebo je poško- zené na- tolik, že může způsobit zachycení osob (ne- bezpečné hrany).	B

je pra skl á ne- bo nad mě rně de- for- mo va- ná ne- bo ne- ní úpl ná a m úže při ko nta ktu ne- bo let- mé m do- ty- ku způ so- bit zra ně- ní	<p>Zařízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrana nebo ná- razník je v tak zhorše- ném tech- nickém stavu (uvolně- ný, pras- klý, defor- movaný, vyhnutý do stra- ny), že bezpro- středně hrozí jeho upadnutí nebo za- chycení osob (ne- bezpečné hrany).</p>	C
6.1. 4.3 Ně- kte ré spo jo- va- cí prv ky sy- sté- mu och ra- ny pro ti	<p>Některé spojovací prvky za- řízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrany nebo ná- razníku jsou uvol- něné ne- bo chybí nebo upevnění zařízení na vozidle</p>	B

po dje- ti ze- za- du ne- bo boč ní och ra- ny ne- bo ná- ra- zní ku jso u uvo lně- né ne- bo chy bí ne- bo uch yce ní sy- sté- mu na vo- zi- dle je uvo lně- né ne- bo ne- ní spo le- hli- vé ne- bo způ sob upe vně ní	je uvolně- né nebo není spo- lehlivé nebo ne- odpovídá požadav- kům a ta- to závada ovlivňuje jeho funkci nebo bez- pečnost.		
--	---	--	--

ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m			
6. 1. 5	Nosič re- ze- rvní ho kola (je-li na vo- zi- dle)	Vizuální kontrola.	
6.1. 5.1 No sič re- ze- rvní ho ko- la po- ško- zen- e- bo ne- ní úpl- ný ne- bo ne- pln- í svo- ji fun- kci ne- bo ne- spo- le- hli- vé za-	6 Nosič ná- hradního kola po- škozený, avšak tato závada nemá vliv na jeho funkci nebo spo- lehlivost. 1 Nosič ná- hradního kola po- škozený, neúplný nebo ne- ní funkč- ní. 2 Nefunkč- ní zajiště- ní nosiče proti sa- movolně- mu sklo- pení ná- hradního kola. 3	A B C	

ji- ště- ní no- siče pro ti sa- mo- vol- né- mu skl ope ní ná- hra- dní ho ko- la			
6.1. 5.2 No sič re- ze- rvn ího ko- la má pra skli ny ne- bo je ne- spo- le- hli- vý	6 · 1 · 5 · 2 Nosič ná- hradního kola má praskliny nebo je nespole- hlivě upevněn.	B	
6.1. 5.3 Re- ze- rvn í ko- lo ne- ní k n osi- či spo- le-	Náhradní kolo není spolehlivě upevně- no v pro- storu pro náhradní kolo ne- bo ná- hradní kolo není spolehlivě upevně- no na ji- ném mí-	B	

hli- vě uch yce no a m ohl o by spa dn out ne- bo re- ze- rvn í ko- lo ne- ní v z ava za- dlo vé m pro sto- ru spo- le- vě uch yce no a m ůže se po- hy- bo- vat	stě vozi- dla (např. při insta- laci to- roidní nádrže na LPG).	
	Náhradní kolo není spolehlivě upevně- no k nosi- či ná- hradního kola a bezpro- středně hrozí jeho upadnutí na vozov- ku.	C
6 . 1 . 6 říze- ní a ta- žné za-	Mechani- cké funkce se zvláštním ohledem na veškerá insta- lovaná bez- pečnostní za- řízení s pou- žitím měřidla v souladu se	

říze- ní	stanovenou metodikou.	
6.1. 6.1 Mo ntá ž spo jo- va- cí- ho za- ří- ze- ní ne- ní uve de- na v d ok um ent aci vo- zi- dla ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m ne- bo spo jo- va- cí za- ří- ze- ní ne- ní sch vá- le- né- ho	Montáž spojovací- ho zaříze- ní není uvedena v předlo- žené do- kumenta- ci k vozi- dlu nebo montáž neodpo- vídá po- žadav- kům (na- př. výrob- ce / tech- nickým požadav- kům) ne- bo spojo- vací zaří- zení, ne- ní-li sta- noveno ji- nak, není schvále- ného pro- vedení.	B

6.1.6.2	Některá část spojovacího zařízení ze nápoškození nebo deformování náboje	6 1 6 2 1	Poškození, praskliny nebo deformace některých částí spojovacího zařízení (pouze samostatné tažné vozidlo).	B
6.1.6.3	Některá část spojovacího zařízení nadměrné opotřebení	6 1 6 3 1	Poškození, praskliny nebo deformace některých částí spojovacího zařízení.	C
6.1.6.4	Některá část spojovacího zařízení nadměrné opotřebení	6 1 6 4 1	Opotřebení některých částí spojovacího zařízení v užití soupravy je v natolik zhoršeném technickém stavu, že je bezpo-	C

		středně ohrožena bezpeč- nost sil- ničního provozu (rozpoje- ní jízdní soustavy).	
	6 . 1 . 6 . 3 . 3	Ke kon- trole není předlože- na pří- slušná část odní- matelné- ho spojo- vacího za- řízení ta- žného vo- zidla.	B
6.1. 6.4 Uc- hy- ce- ní spo- jo- va- cí- ho za- ří- ní vad- né ne- bo ne- spo- le- hlí- vé ne- bo uch- yce- ní ne- od- po- ví- dá- po- za-	6 . 1 . 6 . 4 . 1	Upevnění spojovací- ho zaříze- ní vadné, uvolnění, nespole- hlivé ne- bo upev- nění spo- jovacího zařízení neodpo- ovídá po- žadav- kům.	B
	6 . 1 . 6 . 4 . 2	Upevnění některých částí spo- jovacího zařízení jízdní soustavy je natolik nespole- hlivé, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy jízdní soustavy.	C

Ja- ký- ko- liv in- di- ká- tor pro in- di- ka- ci uza- vr- ení spo- jo- va- cí- ho za- ří- ze- ní, je-li vy- ža- do- ván , ne- fun- gu- je spr- áv- ně	kaci uza- vrění spo- 1 . jovacího 6 . zařízení, 6 . je-li vyža- 6 . dován, 6 nefungu- je správ- ně.	
6.1. 6.7 Spo- jo- va- cí za- ří- ze- ní za- krý- vá re- gis- tra- ční zna- čku ne- bo	Spojovací zařízení zakrývá registrač- ní značku nebo 6 předepsa- 6 . né osvě- 1 tlení vozi- 6 . dla a tato 6 závada 6 . ovlivňuje 7 podstat- 6 . ným způ- 2 sobem vi- ditelnost předepsa- ného osvětlení nebo vi- ditelnost	B

pře- de- psa- né osv ětle ní vo- zi- dla		nebo čí- telnost ta- bulky re- gistrační značky.	
6.1. 6.8 Ne- bez- peč- ná úpr ava spo- jo- va- cí- ho za- ří- ze- ní	6 . 1 . 6 6 . 8 . 1	Nebez- pečná úprava spojovací- ho zaříže- ní, která má vliv na spole- hlivost spojení vozidel.	B
	6 . 1 . 6 6 . 8 . 2	Nebez- pečná úprava spojovací- ho zaříže- ní, která bezpro- středně ohrožuje bezpeč- nost spo- jení jízdní soustavy.	C
6 . 1 . 7	Pře- vo- do- vé ústr ojí	Vizuální kontrola.	
6.1. 7.1 Spo- jení hří- de- lů u p ře- vo- do- vé- ho úst- rojí zje	6 . 1 . 6 1 . 7 1 . 1	Na příru- bě klou- bových hřidelů u převo- dového ústrojí jsou ně- které šrouby zjevně uvolněné nebo vi- ditelné zajištění šroubů,	B

vně uvo lně- né, šro uby na pří- ru- bě klo ub ový ch hří- de- lů uvo lně- ny ne- bo chy bí ne- bo vi- di- tel- né za- ji- ště- ní šro ub ů, je-li vy- ža- do- vá- no, chy bí ne- bo ne- pln í svo ji fun kci	je-li zjev- ně vyža- dováno, chybí ne- bo neplní svoji funkci.	
6.1. 7.2 Na dm ěrn	6 . V uložení hřídele 1 převodo- . věho 7 ústrojí	B
	Spojení kloubo- vých hří- delů u převo- dového ústrojí je natolik nespole- hlivé, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla (nebezpe- čí upad- nutí hří- dele).	C

é vů- le	2 1	jsou zjev- ně větší vůle než provozní.	
v ul ože ní hří- de- le pře vo- do- vé- ho úst rojí (lo- žis- ka)	6 1 7 2 2	V uložení hřídele převodo- vého ústrojí (ložiska) jsou zjev- ně nato- lik velké vůle, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
6.1. 7.3 Na dm ěrn é opo tře- be- ní uni ve- rzál níc h klo ub ů u p ře- vo- do- vé- ho úst rojí (axi ální a ra diál ní vů- le)	6 1 7 3 1 6 1 7 3 2	V univer- sálních kloubech u převo- dového ústrojí jsou zjev- ně větší vůle než provozní (axiální a radiál- ní). Opotře- bení uni- verzál- ních kloubů u převo- dového ústrojí je nadměr- né nato- lik (axiál- ní a ra- diální vů- le), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	B
6.1. 7.4	6 1	Stav pru- žných čle- nů	B

Zh orš ený sta v	.	u kloubů	
	7	u převo-	
	.	dového	
	4	ústrojí je	
	1	zjevně zhoršený.	
pru žný ch tě- les u k lou bů u p ře- vo- do- vé- ho úst rojí	6	Stav pru- žných čle- nů u kloubů u převo- dového ústrojí je zjevně zhoršený	C
	7	natolik,	
	4	že je bez-	
	.	prostřed-	
	2	ně ohro- žena bez-	
		pečnost	
		jízdy vozi- dla.	
6.1. 7.5 Hří del u p ře- vo- do- vé- ho úst rojí po- ško ze- ná ne- bo oh nu- tá	6	Poskoze- ná nebo	B
	.	zjevně de-	
	1	formova-	
	.	ná hřidel	
	7	u převo-	
	5	dového ústrojí.	
6.1. 7.6 Lo- žis- ko- vé po- uzd ro u p ře- vo- do-	6	Ložiskové	B
	.	pouzdro	
	1	u převo-	
	.	dového	
	7	ústrojí je	
	.	zjevně	
u p ře- vo- do-	6	poškoze- né.	C
	1		
	6	Ložiskové	
	.	pouzdro	
	1	u převo-	

vé- ho úst roj má pra skli ny ne- bo je po- ško ze- né ne- bo je ne- spo le- hli- vé		dového ústrojí je natolik poškoze- né, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
6.1. 7.7 Pra cho vka u p ře- vo- do- vé- ho úst roj chy bí ne- bo je ve vý- ra- zně zho rše- né m sta- vu	6 . 1 . 7 . 7 . 1 . 7 . 7 . 7 . 1 . 6 . 1 . 7 . 7 . 2	Prachov- ka na pře- vodovém ústrojí je prasklá, avšak ne- dochází k úniku maziva.	A
		Prachov- ka na pře- vodovém ústrojí je chybně upevněná nebo po- škozená natolik, že neplní svoji funkci nebo pra- chovka chybí.	B
6.1. 7.8 Ne- po- vo- le- ná	6 . 1 . 7 . 8 . 1 . 7 . 7 . 8	Nepovo- lená opra- va nebo úprava převodo- vého ústrojí.	B

úprava předvohoústrojů			
6.1.7.9 Úprava předvohoústrojů, aby byl ochranný kryt řetězu / řemenice u převodového ústrojí je poškozen natolik, že neplní svůj účel nebo neodpovídá požadavkům nebo chybí (např. u motorového cyklu).	6.1.7.9		B
6.1.8 Uchycení motoru		Vizuální kontrola.	
6.1.8.1 Uchycení motoru	6.1.8.1	Uložení motoru je uvolněno, s prasklinami nebo ve zhoršeném stavu nebo způsobí uložení motoru neodpo-	B

m sta- vu, zje vně vel- mi po- ško- ze- n- 1 u- vo- lně- ne- bo s pr- as- klí- na- mi	6 1 9	Vý- kon- to- ru	Vizuální kontrola a/ nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
		6.1.9.1 Řídicí jednotka nepovoleně upravena	6.1.9.1 Zjevný nepovolený zásah do řídicí jednotky.	B
		6.1.9.2 Nepovolená úprava motoru	6.1.9.2 Zjevná nepovolená úprava motoru mající dopad na bezpečnost a/ nebo životní prostředí.	C
6.1.9.3	6	Zjevné nepovolené		B

Ne- po- vo- le- né po uži ti pří- dav nýc h ří- di- cí h (ko rek ční ch) jed- no- tek	1 . 9 . 3	né použi- tí přidav- ných řídí- cích (ko- rekčních) jednotek.	
6.2 Kabina, karo- serie a nástavba			
6 . 2 . 1	Cel- ko- vý stav ka- bi- ny, ka- ro- sé- rie a ná- stav- by	Vizuální kontrola.	
6.2. 1.1 Ka- bi- na ne- bo ka- ro- se- rie ne- bo ná- sta- vba po- ško	6 . 2 . 1 . 1 . 2	Koroze části ka- rosérie, kabiny nebo ná- stavby vo- zidla, kte- rá naru- šuje cel- kovou pevnost a spole- hlivost konstruk- ce vozi- dla.	B

ze- ná ne- bo nad mě rně zko- ro- do- va- ná ne- bo ne- ní spo- le- hli- vá	6 . 2 . 1 . 1 . 3 Koroze narušila karosérii, kabinu nebo ná- stavbu vozidla natolik, že je bez- prostřed- ně ohro- žena bez- pečnost jízdy vozi- dla.	C
	6 . 2 . 1 . 1 . 4 Deforma- ce, pras- kliny ne- bo lomy karosérie, kabiný nebo ná- stavby vo- zidla, kte- ré ovliv- ňují její pevnost.	B
	6 . 2 . 1 . 1 . 5 Rozsah poškoze- ní karosé- rie, kabi- ny nebo nástavby vozidla deforma- cemi, prasklina- mi je na- tolik zá- važné, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
	6 . 2 . 1 . 1 . 6 Nedosta- tečná funkční vůle od rotujících nebo po- hyblivých částí a vo- zovky.	C

6.2.1.2 Nebezpečné vnější díly na kabíně, karo- se- rii nebo ná- sta- vbě , kte- ré by mo- hly způ- so- bit zra- ně- ní	Na karo- sérii, ka- bině nebo nástavbě 6 . vozidla se 2 . vyskytují . nebezpeč- 1 né vnější . díly, které 2 2 mohou . způsobit 1 zachycení nebo zra- nění osob.	B
	V prostro- ru pro ři- diče nebo cestující 6 . se vysky- 2 tuji díly, . které mo- 1 hou způ- . sobit zra- 2 nění osob . nebo ne- 2 splňují příslušné požadav- ky.	B
	V prostro- ru pro ři- diče, ce- stující ne- bo na po- vrchu ka- 6 . rosérie, . kabiny 2 . nebo ná- 1 stavby vo- . zidla se 2 vyskytují . díly, které 3 bezpro- středně ohrožují bezpeč- nost osob.	C
	Sloupky 6 . karoserie 2 nebo ka- . biny ne- 1 dostateč- . ně uko- 3 tvené ne-	B

up	.	bo poško-	
ku	1	zené.	
ka-		Sloupky	
ro-		karoserie,	
se-	6	kabiny	
rie	.	jsou nato-	
ne-	.	lik nespo-	
bo	2	lehlivé	
ka-	.	nebo po-	
bi-	1	škozené,	C
ny	.	že je bez-	
po-	3	prostřed-	
ško	.	ně ohro-	
ze-	2	žena bez-	
né		pečnost	
		jízdy vozi-	
		dla.	
6.2.		Stav kabi-	
1.4		ny umo-	
Sta		žňuje	
v	6	pronikání	
ka-	.	výparů	
bi-	2	od moto-	B
ny	.	ru nebo	
um	1	výfuko-	
oží	.	vých ply-	
uje	4	nů do ka-	
pro	.	biny řidi-	
ni-	1	če nebo	
ká-		do pro-	
ní		storu pro	
vý-		cestující.	
pa-			
rů			
od			
mo			
to-			
ru			
ne-			
bo			
vý-			
fu-	6		
ko-	.	Do kabi-	
výc	2	ny proni-	
h	.	kají zjev-	
ply	1	ně výpary	C
nů	.	nebo vý-	
do	4	fukové	
ka-	.	plyny.	
bi-	2		
ny			
ři-			
di-			
če			
ne-			
bo			
do			
pro			

sto- ru pro ce- stuj ící		
6.2. 1.5 Ne- bez peč ná úpr ava ka- bi- ny ne- bo ka- ro- sé- rie ne- bo ná- sta vby	Druh (typ) ka- rosérie nebo ná- stavby ne- odpovídá · údajům, · uvede- · ným · 1 v doku- · mentaci · 5 vozidla · 1 (neschvá- lená změ- na karo- série ne- bo ná- stavby).	B
	Přepážka, oddělující prostor nákladu od pro- storu pro 6 cestující, · je-li vyža- 2 dována, · chybí ne- 1 bo neod- · povídá · 5 požadav- · kům ne- 2 bo pro- stor pro náklad není v souladu s požá- davky.	B
6 · 2 · 1 · 5 · 3	Nebez- pečná úprava · kabiny, · karosérie nebo ná- stavby, · která · ovlivňuje provozní	B

		vlastnosti vozidla.	
		Nebezpečná úprava kabiny, 6 · karosérie 2 · nebo ná- · stavby, 1 · která bez- · prostřed- 5 · ně ohro- · žuje bez- 4 pečnost jízdy vozi- dla.	C
6 · 2 · 2	Uchycení kabiny, ka- ro- se- rie ne- bo ná- stav- by	Vizuální kontrola nad montážní já- mou nebo na zvedáku.	
6.2. 2.1 Uč hy- ce- ní ka- bi- ny ne- bo ka- ro- sé- rie ne- bo ná- sta- vby k p od- voz- ku ne- bo	6 · 2 · 2 · 1 · 1 · 2	Uchycení kabiny, 6 · karosérie · nebo ná- 2 stavby · k podvoz- 2 ku nebo · rámu vo- 1 zidla není · zjevně 1 v jeho po- délčné ro- vině.	B
	6 · 2 · 2 · 1 · 2	Způsob upevnění kabiny, 6 · karosérie 2 · nebo ná- · stavby 2 k podvoz- · ku nebo 1 rámu vo- · zidla (po- 2 čet, roz- místění,	B

rámu vozidla není zjevně jeho podélné rovině nebo způsob uchycení (počet upevňovacích bodů) nebo jejich provedení) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla	provedení upevňovacích bodů) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla.	
6.2.2.1.3	Způsob upevnění kabiny, karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla (počet, umístění, provedení upevňovacích bodů) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla a je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C

6.2. 2.2 Ně- kte- ré spo- jo- va- cí prv- ky (šro- uby , pru- ži- ny) uch- yce ní ka- bi- ny ne- bo ka- ro- se- rie ne- bo ná- sta- vby k p od- voz- ku ne- bo rá- mu vo- zi- dla jso- u uvo- lně- né, ne- bo po- ško- ze- né ne- bo	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) upevnění kabiny, karoserie nebo ná- stavby k podvoz- ku nebo rámu vo- zidla jsou uvolněné, poškoze- né nebo chybí ne- bo spoje- ní zjevně neodpo- ovídá po- žadav- kům vý- robce.	B
	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) upevnění kabiny, karoserie nebo ná- stavby k podvoz- ku nebo rámu vo- zidla jsou uvolněné, poškoze- né nebo chybí ne- bo spoje- ní zjevně neodpo- ovídá po- žadav- kům vý- robce a je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C

chybí		
6.2.2.3 Upevňovací body (úchyty) nebo spojovací desky (úchyty) jsou nadměrně zkorodované nebo prasklé.	6 · 2 · 2 · 3 · 1	B
desky na rámu nebo karo- sérii nebo nastavbě jsou natolik zkorodované, zdeformované nebo prasklé, že je bezpečnost jízdy vozidla.	6 · 2 · 2 · 3 · 2	C
nebo zdeformované nebo prasklé		

6.2.3	Dveře a pojistky dveří / ka- po- ta, víko za- va- za- dlo- vé- ho pro- sto- ru	Vizuální kontrola.	
6.2.3.1 Dveře nelze ná- le- žitě ote- vřít ne- bo za- vřít	6. Dveře ne- lze z ve- nku nebo zevnitř . otevířt 2. nebo spo- lehlivě za- 3. vřít nebo 1. nelze dve- ře otevřít v plném rozsahu.	B	
6.2.3.2 Dveře nelze spo- le- hli- vě za- ji- stit pro- ti sa- mo- vol- né- mu ote- ví-	6. Dveře ne- lze spo- lehlivě zaji- 3. stit proti 2. samovol- nému 1. otevírání.	B	
	6. Dveře ne- lze spo- lehlivě zaji- 3. stit v ote- 2. vřené po- 2. loze (skříň).	B	
	6. Dveře ne- lze zajistit proti sa-	C	

ráni	3	2	3	movolnému otevření a tím je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	
6.2.3.3 Dveře, slopek, systém dveřních závěsů, systém dveřních zámků nebo slopek chybí, jsou uvo	6	2	3	Uvolnění nebo opotřebení závěs dveří, vodičů kladky posuvných dveří, omezovačů dveří, avšak tato závada nemá vliv na spolehlivost jejich otevírání a zavírání.	A
lnění nebo slopek chybí, jsou uvo	6	2	3	Některý prvek ze systému dveřních závěs nebo dveřní zámku je nadměrně opotřebovaný, poškozený, nefunkční je správně nebo chybí.	B
lnění nebo slopek chybí, jsou uvo	6	2	3	Stav systému dveřních závěs nebo dveřní zámku je v tak zhoršeném stavu (poškozený,	C

	nadměrně opotřebovaný, nefunguje správně, chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	
6.2.3.3.4	Dveře jsou nadměrně zkorodované, poškozené, zdeformované nebo provedení dveří neodpovídá požadavkům.	B
6.2.3.5	Dveře chybí nebo jsou v tak zhoršeném stavu (např. nadměrně zkorodované nebo poškozené), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.3.4 Nebezpečná úprava (závěs,	Nebezpečná úprava nebo neschválená změna dveří nebo dveřního systému.	B

kli- ky)			
6.2. 3.5 Ka- po- tu / ví- ko za- va- za- dlo vé- ho pro sto- ru ne- lze spo- le- hli- vě ote- vřít ne- bo za- vřít	6 . 2 . 3 . 5 . 1	Kapotu / víko zava- zadlové- ho pro- storu ne- lze spole- hlivě zaji- stit v ote- vřeně po- loze.	A
	6 . 2 . 3 . 5 . 2	Kapotu / víko zava- zadlové- ho pro- storu ne- lze spole- hlivě ote- vřít nebo zavřít.	B
6.2. 3.6 Pře- dní ka- po- ta / pře- dní ví- ko za- va- za- dlo vé- ho pro sto- ru, ot- ví- ra- né po- smě- ru jíz-	6 . 2 . 3 . 6	U přední kapoty / předního víka zava- zadlové- ho pro- storu, ot- vírané směrem dozadu, bezpeč- nostní pojistka proti sa- movolné- mu ote- vření, chybí ne- bo není funkční nebo ne- odpovídá požadav- kům.	C

dy, ne- lze spo- le- hlí- vě za- ji- stit pro ti sa- mo- vol- né- mu ote vř- ení ne- bo způ- sob za- ji- ště- ní ka- po- ty / ví- ka za- va- za- dlo vé- ho pro sto- ru ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m			
6.2. 3.7 Zá- vě- sy ka- po-	6 . 2 . 3 . 7	Závěsy kapoty / vika zava- zadlové- ho pro- storu uvolněné,	B

ty / ví- ka za- va- za- dlo vé- ho pro sto- ru ve zho rše- né m sta- vu		poškoze- né nebo zjevně opotrebe- né.	
6 . 2 . 4	Pod laha	Vizuální kontrola nad montážní já- mou nebo na zvedáku.	
6.2. 4.1 Po dla ha je ve vel- mi zho rše- né m sta- vu ne- bo je ne- spo- le- hli- vá ne- bo dě- ra- vá ne- bo ne- od- po- ví-	6 . 2 . 4	Podlaha je ve zhorše- ném sta- vu (např. děravá, nadměr- ně zkoro- dovaná, uvolně- ná) nebo neodpo- vídá po- žadav- kům.	B
		Podlaha je v tak zhorše- ném tech- nickém stavu (na- př. děra- vá, nad- měrně zkorodo- vaná, uvolně- ná), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy	C

dá po- ža- dav ků m		vozidla nebo pro- voz na pozem- ních ko- munika- cích.	
6 . 2 . 5	Se- da- dlo řidi- če	Vizuální kontrola.	
6.2. 5.1 No sná ko nst ruk ce se- da- dla je po- ško- ze- ná ne- bo ne- úpl ná ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	6 . 2 . 5 . 1 . 2	Větší vůle než pro- vozní v systému posouvá- ní / seří- zení seda- dla řidiče (podélné, výškové, úhlové), ovlivňují- cí mecha- nické vlastnosti sedadla (vůle / tuhost).	B
	6 . 2 . 5 . 3	Kon- strukce sedadla ři- diče je poškoze- ná nebo nadměr- ně opo- třeбенá (sedák / opěra- dlo), prasklá, deformo- vaná ne- bo netu- plná (na- př. chybí opěrky hlavy) ne- bo poško- zení seda- dla může způsobit zranění řidiče (např.	B

		chybějící polstro- vání) ne- bo typ se- dadla zjevně ne- odpovídá požadav- kům.	
	6 . 2 . 5 . 1 . 4	Sedadlo řidiče chybí ne- bo nosná konstruk- ce sedadla řidiče je poškoze- ná nato- lik, že je bezpro- středně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
6.2. 5.2 Uk- ot- ve- ní se- dla uvo- lně- né ne- bo ne- spo- le- hlí- vé ne- bo způ- sob uko- tve- ní ne- od- po- ví- dá po- ža-	6 . 2 . 5 . 2 . 1	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla ři- diče je zjevně uvolněný, prasklý nebo chy- bí nebo kotevní úchyt (včetně okolí) je nadměr- ně zkoró- dovaný nebo způsob ukotvení sedadla neodpo- ovídá po- žadav- kům (na- př. mimo kotevní úchyty).	B
	6 . 2	Ukotvení sedadla ři- diče je na-	C

dav ků m	tolik ne- spolehlivé (uvolně- né / pras- klé / chy- bějící spojovací . prvky, 5 nadměr- . ně zkoro- 2 dované . kotevní 2 úchyty), že je bez- prostřed- ně ohro- žena bez- pečnost jízdy vozi- dla.	
6.2. 5.3 Vý- ško vé ne- bo úhl ové ne- bo po- dél- né se- ří- ze- ní se- da- dla ne- lze are- to- vat v p oža do- va- né po- lo- ze ne- bo are- ta- ce	Výškové nebo úhlové nebo po- délné se- 6 řazení se- . dadla ři- 2 díče, je-li . vyžadová- 5 no, není . funkční 3 nebo ne- . lze seda- 1 dlo spole- hlivé are- tovat v požado- vané po- loze.	B
	Sedadlo řidiče ne- lze zajistit v poloze vhodné 6 pro ovlá- . dání vozi- 2 dla nebo . aretace se- 5 dadla . v požado- 3 vané po- . loze je na- 2 tolik ne- spolehlivá že, je bez- prostřed- ně ohro- ženo bez-	C

po- lo- hy ne- ní spo- le- hli- vá		pečné ovládání vozidla.	
	6 .atní 2 .se- da- dla 6	Vizuální kontrola.	
	6.2. 6.1 Se- da- dlo po- ško- ze- né ne- bo ne- úpl- né ne- bo ne- spo- le- hli- vé ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m	Kon- strukce sedadla je poškoze- ná nebo nadměr- ně opo- třeбенá (sedák / opěra- dlo), prasklá, deformo- vaná ne- bo neú- plná (na- př. chybí opěrky hlavy) ne- bo poško- zení seda- dla může způsobit zranění přepravo- vané oso- by (např. chybějící polstro- vání) ne- bo typ se- dadla (provede- ní) neod- povídá požadav- kům.	B
6 2 6	Větší vůle než pro- vozní v systému posouvá- ní / seří-		B

		zení seda- dla (po- délňé, vý- škově, úhlově), 1 je-li insta- lováno, 3 ovlivňují- cí mecha- nické vlastnosti sedadla (vůle / tuhost).	
6.2. 6.2 Po- čet ko- tev- níc h úch ytů (se- da- del) ve vo- zi- dle ne- sou- hla- sí s ú- daji uve- de- ný- mi v d okl ade ch vo- zi- dla	6 . 2 . 6 . 2	Počet ko- tevních úchytů / sedadel ve vozidle nesouhla- sí (chybí / nadpo- čet) s údaji uvedený- mi v do- kumenta- ci vozidla.	B
6.2. 6.3 Ně- kte- ré se- da- dlo je uvo	6 . 2 . 6 . 3 . 1	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla je zjevně uvolněný.	A

Ině- né ne- bo uko tve- ní se- da- dla je ne- spo- le- hli- vé ne- bo způ- sob uko tve- ní se- da- dla ve vo- zi- dle ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla je zjevně uvolněný, prasklý nebo chy- bí nebo způsob ukotvení sedadla neodpo- ovídá po- žadav- kům ne- bo kotev- ní úchyt (včetně okolí) je nadměr- ně zkoro- dovaný a tato zá- vada ovlivňuje spolehli- vost uko- tvení se- dadla.	B
6. 2. 7. Ovl- ada- če vo- zi- dla	Ovl- ada- če vo- zi- dla Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
6.2. 7.1 Ovl- ada- č vo- zi- dla ne- fun- gu- je	6. 2. 7. 1. 1. Ovladač vozidla je poškoze- ný, ne- funguje správně, nebo je neodbor- ně změ- něn tak, že může při ovlá-	B

správně nebo je ne- spo- le- hlí- vý či po- ško- ze- ný ne- bo je ne- od- bor- ně zm- ěně- n tak , že mů- že při ovl- á- dání vo- zi- dla způ- so- bit zra- ně- ní říd- iče ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dáv- kám	dání vozi- dla způ- sobit zra- nění řidi- če (např. ostré hra- ny na řa- dicí páce, pedá- lech / ručních pákách) nebo ne- odpovídá požadav- kům (na- př. u ruč- ních ovlá- dačů mo- tocyklů chybí předepsa- né za- oblení).	
Jakýkoliv ovladač (např. řa- dicí páka, pedály / páky, ruč- ní ovlada- če apod.) 6 nezbytný 2 . pro bez- pečné 7 . ovládání vozidla 1 . nefungu- je správ- ně, je vad- ný nebo 2 poškoze- ný tak, že vozidlo nelze spo- lehlivě a bezpeč- ně ovlá- dat.		C

6. 2. 8.	Stupátka, schůdky a přídržovací madla u vozidla	Vizuální kontrola.
6.2. 8.1	Stupátko nebo schůdky u vozidla	A
6.2.2 8.1.2	poškozeny, avšak tato závada nemá vliv na spolehlivost nebo bezpečnost.	
6.2.2 8.1.2	Stupátka nebo schůdky u vozidla jsou nadměrně zkorodovány nebo přídržovací madla, stupátka nebo schůdky jsou uvolněné nebo poškozené tak, že nejsou spolehlivé nebo neodpovídají požadavkům nebo, jsou-li vyžadovány, chybí (např. u motocyklů).	B

ova cí ma- dla nej- sou spo- le- hli- vá ne- bo ne- od- po- ví- dají po- ža- dav ků m		
6.2. 8.2 Stu- pát- ko ne- bo sch- ůd- ky u v ozi- dla ne- bo při- drž- ova cí ma- dla ve sta- vu, kte- rý by mo- hl při po- uží- tí způ- so- bit zra	Stupátka, schůdky nebo při- držovací madla ve stavu, 6 . který by 2 . mohl způsobit zranění 8 . osoby při nastupo- vání / vy- stupování nebo by mohly způsobit zachyce- ní.	B

ně- ní			
Jiná vnit řní a vn ější vý- bava 6 vo- zi- dla, sa- 9 mo- stat- né tech ni- cké cel- ky	Vizuální kontrola.		
6.2. 9.1 Uc hy- ce- ní vý- ba- vy vo- zi- dla, je vad né ne- bo uvo lně- né ne- bo ne- spo le- hli- vé ne- bo způ sob její mo ntá že na vo-	6 Upevnění výbavy 2 vozidla, je 9 vadné ne- bo uvol- něné ne- bo nespo- lehlivé. 6 výbavy vozidla na 2 vozidlo 9 neodpo- vídá po- žadav- kům (na- př. 3 ochranné rámy).	B	B

získal nebo dodal požadavky			
6.2.9.2 Uchycení samostatného technického celku k podvozku nebo rámu vozidla (počet upevňovacích bodů, jejich umístění nebo provedení)	6.9.2	Způsob upevnění samostatného technického celku k podvozku nebo rámu vozidla (počet upevňovacích bodů, jejich umístění nebo provedení)	B
nná násta vba, pracovní stroj		zejména odpovídá požadavkům výrobce vozidla nebo je nespolehlivé.	
ojetý na vozidle vadné nebo uvo	6.9.2.3	Způsob upevnění samostatného technického celku k podvozku nebo rámu vozidla (počet rozmístění, provedení upevňovacích bodů)	C
lné nebo ne		zejména neodpovídá	

ní spo- le- hli- vé ne- bo způ- sob- mo- ntá- že sa- mo- stat- né- ho tec- hni- cké ho cel- ku na vo- zi- dle ne- ní v so- ula- du s p- oža- dav- ky	požadav- kům vý- robce vo- zidla ne- bo je ne- spolehli- vý a je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	
	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) uchycení samostat- ného technic- kého cel- ku k pod- vozku ne- bo rámu vozidla jsou uvol- něné, po- škozené, chybí ne- bo použi- té spojo- vací prvky zjevně ne- odpoví- dají poža- davkům výrobce.	B
	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) uchycení samostat- ného technic- kého cel- ku k pod- vozku ne- bo rámu vozidla jsou uvol- něné, po- škozené nebo chy-	C

	bí nebo použité spojovací prvky zjevně neodpovídají požadavkům výrobce a tím je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	
6 . 2 . 9 . 2 . 6	Upevňovací body (úchyty) nebo spojovací desky na rámu nebo samostatném technickém celku jsou zjevně nadměrně zkorodované nebo zdeformované nebo prasklé.	B
6 . 2 . 9 . 2 . 7	Upevňovací body (úchyty) nebo spojovací desky na rámu nebo samostatném technickém celku jsou natolik zkorodované nebo zdeformované nebo prasklé, že je bezprostředně ohro-	C

	žena bezpečnost jízdy vozidla.	
6.2.9.3 Vý- ba- va vo- zi- dla, je- již tec hni- cká způ- so- bi- lost se sch- va- luje (au- to- do- plň- ky), . 6 . 2 . 9 . 3 ne- ní sch- vá- le- né- ho ty- pu (ch- ybí po- vin- né ozn- ače- ní na- př. sch- va- lo- va- cí zna- čka AT ES T	Vozidlo, není-li stanove- no jinak, je vybave- no výba- vou vozi- dla (auto- doplňky), jejíž tech- nická způsobi- lost není schválena (chybí povinné označení např. schvalo- vací znač- kou ATEST 8SDXXX X).	B

8S DX XX X apo d.)		
6.2. 9.4 Sa- mo- stat ný tec hni cký ce- lek (vý- mě nná ná- sta vba , pra- cov ní str oj ne- se- ny), do- da- teč- ně na- mo- nto va- ný na vo- zi- dlo, ne- ní sch- vá- le- né- ho ty- pu (ch- ybí vý- rob ní	U samo- statného technic- kého cel- ku, který je na- monto- ván na vozidle: 1) Chybí záznam o schvále- ní přes- tavby (pevná nástavba) v doku- mentaci vozidla (v registru silničních vozidel) nebo 2) chybí předepsa- né dokla- dy - „technic- ké osvěd- čení sa- mostat- ného technic- kého cel- ku“ nebo „výpis z technic- kého osvědčení samostat- ného technic- kého cel- ku“ (vý- měnná nástav- ba / pra- covní stroj nese- ný).	B

ští- tek a v ýro bní čí- slo) ne- bo chy bí tec hni cké osv ědč ení sa- mo stat né- ho tec hni cké ho cel- ku (vý- mě nné ná- sta vby ne- bo pra cov ní- ho str oje ne- se- né- ho) ne- bo zá- zna m o sc hvá lení pře sta vby v d ok			
---	--	--	--

um ent aci vo- zi- dla		
6.2. 9.5 Na po- vr- chu sa- mo stat né- ho tec hni cké ho cel- ku (pr aco vní str oj ne- se- ný) 6 ne- bo vý- ba- vě vo- zi- dla jso u ne- bez peč né vně jší dí- ly, kte ré mo ho u při ná- ra- zu ne-	Na po- vrchu sa- mostat- ného technic- kého cel- ku (vý- měnná nástav- . ba / pra- 2 covní . stroj nese- 9 ný) nebo . na po- 5 vrchu vý- bavy vozi- dla jsou nebezpeč- né vnější díly, které mohou způsobit zranění.	B

bo let- mé m do- ty- ku způ- so- bit zra- ně- ní			
6.2. 9.6 Za- ří- ze- ní pro uch yce ní ko nte jne- ru k v ozi- dlu je po- ško- ze- né ne- bo ne- ní fun- kčn í a k ont ejn er ne- lze spo- le- hli- vě za- ji- stit v p ře- pra- vní	Zařízení pro zaji- štění ne- bo uchý- cení kon- tejneru . 6 2 k vozidlu . 9 je opotře- bené ne- bo poško- zené (de- formova- né, pras- klé) tak, že zjevně není plně funkční.	B	
	Zařízení pro zaji- štění ne- bo uchý- cení kon- tejneru . 6 k vozidlu . 2 není funkční . 9 nebo je poškoze- né tak, že přepravo- vaný kon- tejnér ne- lze bez- pečně za- jistit v pře- pravní poloze.	C	

[illegible]

stěr ka je-li vy- ža- vá- na, chy bí ne- bo je po- ško- ze- ná tak , že ne- pln í svo ji fun kci ne- bo je- jich uch yce ní je uvo lné- né ne- bo ne- ní spo- le- hli- vé	1 0 . 1 2	s pohlo- váním energie, je-li vyža- dováno, chybí ne- bo je po- škozené natolik, že neplní svoji funkci.		
	6 2 . 1 0 3	Upevnění zásterky nebo zaří- zení proti rozstříku s pohlo- váním energie je natolik nespole- hlivé, že může upad- nout.	B	
6.2. 10. Kr yt ko- la ne- bo bla tní k, je-li vy- žá- vá- na, chy bí ne- bo je po- ško- ze- ná tak , že ne- pln í svo ji fun kci ne- bo je- jich uch yce ní je uvo lné- né ne- bo ne- ní spo- le- hli- vé	2 6 . 1 0 . 1 1	Na vozi- dle je kryt kola blatník 2 uvolněný nebo po- škozený, ale tato závada 2 nemá vliv 1 na spo- lehlivost je- jich uch yce ní je uvo lné- né ne- bo ne- ní spo- le- hli- vé	A	

ža- do- ván , chy bí ne- bo je nad mě rné zko ro- do- va- ný ne- bo je po- ško ze- ný tak , že ne- pln í svo ji fun kci ne- bo je- ho uch yce ní je uvo lně- né ne- bo ne- ní spo le- hli- vé	bo funk- ci.	
6.2. 10. 3 Ne- do- sta- teč-	6 . 2 . 1 0 Způsob montáže krytu ko- la / blat- níku na vozidle (jeho	B

ná vzd ále nos t kry tu kola nebo blat ní ku od kola (z im n í ře tě zy)	3	umístění, výška od kola) ne odpovídá požadav kům.	
6.2. 10.4 Pa rame try kry tu kola nebo jed not liv ých prv ků systé mu pro ti roz stří ku nej sou ula du s p oža	6 2 1 0 4 1	Parametry (provedení, velikost) zařízení proti rozstříku s pohlcováním energie / zásterky nebo způsob jejich montáže na vozidle v souladu s požadavky.	B
		Parametry (provedení, šířka) krytu kola / blatníku nejsou v souladu s požadavky (kryty kol nezakrývají celou šířku běhounu	B

dav ky		pneuma- tiky apod.).	
6 . 2 . 1 1 1	Sto- jan u m ot- ocy- klu	Vizuální kontrola.	
6.2. 11. 1 Sto jan u mo to- cy- klu je uvo lně- ný ne- bo nad mě rně zko ro- do- va- ný ne- bo je po- ško ze- ný na- to- lik, že ne- pln í svo ji fun kci		Stojan u moto- cyklu je uvolněný nebo nadměr- ně zkoro- dovaný nebo je poškoze- ný nato- lik, že ne- plní svoji funkci.	B
6.2. 11. 2 Sto jan u	6 . 2 . 1 1	Stojan u moto- cyklu chybí ne- bo neod- povídá	B

mo to- cy- klu chy bí ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	2	požadav- kům.	
6.2. 11. 3 Za- ji- ště- ní sto- ja- nu pro ti vy- su- nu- ti bě- he m jíz- dy ne- ní fun kčn í ne- bo ne- ní spo le- hli- vé	6 2 1 1 3	Zajištění stojanu proti vy- sunutí během jízdy není plně funkční nebo ne- ní spole- hlivé.	C
6 . 2 . u m	Drž adla . a st upa čky	Vizuální kontrola.	

1	ot-	
2	ocy-	
	klu	
6.2.		
12.		
1		
Dr		
ža-		
dla		
ne-		
bo		
stu		
pa-		
čky		
u		
mo		
to-		
cy-		
klu		
chy		
bí		
(jso		
u		
de-		
mo		
nto		
va-		
ne),		
jso		
u		
vel-		
mi		
zko		
ro-		
do-		
va-		
né		
ne-		
bo		
jso		
u		
na-		
to-		
lik		
po-		
ško		
ze-		
né,		
že		
ne-		
pln		
í		
svo		
ji		
fun		
kci		

6.2. 12. 2 Dr ža- dla ne- bo stu pa- čky u mo to- cy- klu ne- od- po- ví- dají po- ža- dav ků m	6 . 2 . 1 . 2 . 2 . 2 . 2	Držadla nebo stu- pačky u moto- cyklu ne- odpoví- dají poža- davkům.	B
6. . 2 . 9 0 Boč- ni- ce, čela val- ní- ko- vé ka- ro- se- rie		Vizuální kontrola.	
6.2. 90. 1 Boč ni- ce, čela val- ní- ko- vé ka- ro- se- rie ná- kla- dní ho	6 . 2 . 2 . 9 0 . 1 . 2 . 2	Zjevná koróze, deforma- ce nebo praskliny bočnice, čela nebo sloupku, která na- rušuje pevnost nebo těs- nost val- níkové karoserie náklad- ového pro- storu.	B

pro sto- ru ve zho rše- né m sta- vu ne- bo nej- sou těs- né z hl edi- ska syp kýc h ma- te- riá- lů ne- bo ně- kte rý slo upe k je nad mě rné po- ško ze- ný ne- bo po- pra ska ný ne- bo boč ni- ce a če la val- ní- ko- vé ka-	Bočnice, čela nebo sloupky valníkůvé karoserie náklado- vého pro- storu jsou 6 v natolik . zhorše- 2 ním tech- . nickém 9 stavu (na- 0 př. nad- . měrná 1 koroze, . deforma- 3 ce nebo praskli- ny), že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
sko ze- ný ne- bo po- pra ska ný ne- bo boč ni- ce a če la val- ní- ko- vé ka-	6 Bočnice . a čela 2 u valniko- . vé karose- 9 rie na vo- 0 zidle chy- . bí (ne- 1 schválená . přestav- 4 ba).	B

ro-se-rie, na vo-zi-dle chy bí (by ly z v ozi-dla de-mo nto vá-ny)	6.2.90.2	Upevnění čela nebo sloupků valníků karoserie nákladního pro-storu je uvolněné natolik, že je na-rušena pevnost a spo-lehli-vost konstruk-ce val-ní-kové ka-ro-se-rie.	B
	6.2.90.3	Upevnění čela nebo sloupků karoserie nákladního pro-storu je natolik nespo-lehli-vé, že je bez-pro-střed-ně ohro-žena bezpeč-nost jí-zdy vo-zi-dla.	C

6.2. 90. 3 Zá- vě- sy boč- nic jso- u nad- mě- rně opo- tře- bo- va- né ne- bo po- ško- ze- né ne- bo jso- u uvo- lně- né ne- bo chy- bí	6 . jso- 2 ně opo- . třebova- 9 né, po- 0 skožené, . uvolněné 3 nebo ně- . které zá- 2 věsy boč- nic chybí.	B
	6 Uchycení . bočnic je 2 natolik . nespole- 9 hlivé, že 0 je bezpro- . středně 3 ohrožena 3 bezpeč- nost jízdy vozidla.	C
6.2. 90. 4 Ně- kte- rá část sy- sté- mu za- ví- rá- ní / ote- ví- rá- ní ne- bo za- ji- ště-	Některá část systé- mu zaví- rání / ote- vírání ne- bo zajiště- ní bočnic 6 je zjevně . opotře- 2 bovaná, . zkorodo- 9 vaná ne- 0 bo neod- . povídá 4 požadav- . kům ne- 2 bo někte- rá část sy- stému chybí ne- bo je po- škozená tak, že ně-	B

ní boč nic je nad mě rně opo tro ba vá ná ne bo po ško ze ná, ne bo chy bí ne bo ne do po ví dí 6. 2. 9 0 4. 3	tré ní boč nice nelze spo lehlivě uzavřít nebo zaji stit proti otevření.		
6. 2. 9 0 4. 3	Některé části systému zavírání / otevírání nebo zajištění bočnic jsou natolik nespolehlivé, že hrozí bezprostřední nebezpečí otevření bočnice.	C	
6. 2. 9 0 4. 3	Nebezpečná úprava systému zavírání / otevírání nebo zaji	B	

úpr ava sy- sté- mu za- vi- rá- ní / ote ví- rá- ní ne- bo za- ji- ště- ní boč- nic	štění boč- nic, která má vliv na jeho funkci nebo spo- lehlivost.	
6 . 2 . 9 1	Vý- suv- né opě- ry u př- ípoj- nýc h vo- zi- del	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.
6.2. 91. 1 Op- ěra pří- po- jné- ho vo- zi- dla je-li vy- ža- do- vá- no chy- bí ne- bo je po- pra	Opěra přípojně- ho vozi- dla, je-li vyžadová- no, chybí nebo je popraska- ná, neú- plná, de- formova- ná nebo není spo- lehlivá nebo me- chanis- mus pro vysouvá- ní opěry je vadný a opěra nelze vy- sunout.	B

ska ná, ne- úpl ná ne- bo de- for- mo va- ná ne- bo ne- ní spo le- hli- vá ne- bo me- cha- ni- sm us pro vy- sou vá- ní opé ry (no hy) je vad ný			
7. JINÉ VYBAVENÍ			
7.1 Bezpečnost- ní pásy / zádržné systémy			
7. . 1 . 1	Bez- peč- nost mon táže bez- peč- nost ních pá- sů a zá- drž nýc	Vizuální kontrola.	

h sy- sté- mů		
7.1. 1.1 Bo d uko tve- ní bez peč- nos tní- ho pá- su nad mě- rné zko- ro- do- va- ný ne- bo po- ško- ze- ný tak , že ne- ní spo- le- hli- vý ne- bo bo d uko tve- ní bez peč- nos tní- ho pá- su ne- od- po- ví- dá	<p>Kotevní úchyty pro bez- pečnostní pás, je-li bezpeč- nostní pás vyža- dován, chybí ne- bo kotev- ní úchyty neodpo- ovídají po- žadav- kům.</p> <p>Bod uko- tvení bez- pečnost- ního pásu zjevně nadměr- ně zkor- dovaný (včetně okolí) ne- bo poško- zený tak, že uko- tvení bez- pečnost- ního pásu není spo- lehlivé.</p> <p>Stav uko- tvení bez- pečnost- ního pásu bezpro- středně ohrožuje bezpeč- nost.</p>	<p>B</p> <p>B</p> <p>C</p>

po- ža- dav ků m ne- bo chy bí			
7.1. 1.2 Při pev ňo- va- cí ko- vá- ní bez peč nos tní ch pá- sů je uvo lně- né	Některá část při- pevňova- cího ko- vání bez- pečnost- ních pásů je uvolně- ná nebo poškoze- ná tak, že ukotvení bezpeč- nostního pásu není spolehli- vé.	B	
7. 1. 2	Stav bez- peč- nost ních pá- sů / spo n / na- vije- čů	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
7.1. 2.1 Bez peč nos tní pás , je- li vy- ža- do- ván ,	Sedadlo vozidla, je-li vyža- dováno, není vy- baveno bezpeč- nostním pásem.	B	

chybí		
7.1.2.2 Popruh bezpečnostní pásu poškozen tak, že je narušena jeho pevnost (např. nařezaný, prodřený, roztržený) nebo popruh bezpečnostního pásu neodpovídá požadavkům.	7 · 1 · 2 · 2 · 3	B
nebo seřízení zařízení tak, že bezpečnostní pás nelze snadno a spolehlivě seřadit nebo některá tuhá část soupravy pásu (seřizovací zařízení, spony) má na svém povrchu ostré hrany, které mohou třením způsobit opotřebení nebo porušení popruhů nebo způsobit	7 · 1 · 2 · 2 · 4	B

		zranění osob nebo některá tuhá část soupravy pásu vykazuje známky poškození nebo koroze, která ohrožuje správnou funkci zařízení.	
7.1.2.3 Sedadlo není vybaveno předepsaným typem bezpečnostních pásů (břišní / tříbodový / samonavijecí apod.) nebo typem zádržného systému (sedadlo s ukotvenými pásy).	7 . 1 . 2 . 3	Vozidlo není na všech sedadlech, je-li vyžadováno, vybaveno předepsaným typem bezpečnostních pásů (břišní / tříbodový / samonavijecí apod.) nebo typem zádržného systému (sedadlo s ukotvenými pásy).	B
7.1.2.4 Společně bezpečnostní pás nelze spolehlivě zapnout nebo	7 . 1 . 2	Bezpečnostní pás nelze spolehlivě zapnout nebo	B

nos tní- ho pá- su po- ško- ze- ná ne- bo ne- lze ná- le- žitě za- pn out ne- bo roz epn out ne- bo za- pn utí spo ny ne- ní spo le- hli- vé ne- bo spo na ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	. 4	roze- pnout.	
7.1. 2.5 Na- ví- ječ bez peč- nos	7 .1 .2 .5	Navijec bezpeč- nostního pásu ne- navijí ne- bo nena- vijí správ- ně nebo	B

tní- ho pá- su po- ško- ze- ný ne- bo ne- fun- gu- je spr- áv- ně ne- bo ne- blo- ku- je		nebloku- je.	
7.1. 2.6 Sig- na- li- za- ce ne- za- pn utí bez peč- nos- tní- ho pá- su, je-li vy- ža- do- va- ná, ne- fun- gu- je	7. 1. 2. 6	Signaliza- ce nezap- nutí bez- pečnost- ního pá- su, je-li vyžadova- ná, ne- funguje.	A
7. 1. 3 Oz- na- hu bez- peč-		Vizuální kontrola a/ nebo použití elektronické- ho rozhraní.	

	nost ních pá- sů		
7.1. 3.1 Om- ezo- va- bez- peč- nostní pa- sů, je-li vy- ža- do- ván , zje- vně chybí, nebo je ne- funkční i ne- bo ne- ní pro dané vo- zi-dlo vho- dný	7 . . 1 . . 3 . . 1 . . 1 . . 7 . . 1 . . 3 . . 1 . . 2 . .	Omezo- vač bez- pečnost- ních pa- sů, je-li vyžado- ván, není funkční nebo chy- bí nebo zjevně ne- odpovídá požadav- kům.	B
Pře- de- pací říze- ní be- peč- nostních	7 . . 1 . . 4 . .	Systém ukazuje závadu omezova- če bez- pečnosti ního pásu přes elek- tronické rozhraň- ovací dle vozidla.	C
Vizuální kontrola a/ nebo použití elektronického rozhraní.			

pá- sů		
7.1. 4.1 Pře- de- pí- na- cí za- ří- ze- ní bez peč- nos- tní- ho pá- su, je-li vy- ža- do- vá- no, zje- vně chy- bí ne- bo je-li in- sta- lo- vá- no, ne- ní pro- da- né vo- zi- dlo vho- dné	7 . 1 . 7 . 1 . 4 . 1 . 1 . 1 . 1 . 1 . 7 . 1 . 4 . 1 . 2 . 1 . 5	<div>Předepí- nací zaří- zení bez- pečnost- ního pá- su, je-li vyžadová- no, zjevně chybí ne- bo je-li instalová- no, zjevně neodpo- vídá po- žadav- kům.</div> <div>Systém ukazuje závalu předepí- nacího zařízení bezpeč- nostního pásu přes elektro- nické roz- hraní vo- zidla.</div> <div>Vizuální kontrola a/ nebo použití elektronické- ho rozhraní.</div> <div>Airbagy, jsou-li vy- žadovány, zjevně</div> <div>B</div> <div>C</div> <div>B</div>

gy, jso u-li vy- ža- do- vá- ny, zje vné chy bí ne- bo jso u-li in- sta- lo- vá- ny, nej- sou pro da- né vo- zi- dlo vho dné	5 . 1 . 1 . 1 . 7 . 1 . 5 . 1 . 2	chybí ne- bo jsou-li instalová- ny, zjevně neodpo- vídají po- žadav- kům. Systém ukazuje závalu Airbagu přes elek- tronické rozhraní vozidla.	C
7.1. 5.2 Air bag zje vné ne- fun gu- je (vy- stře- le- ný) ne- bo ko ntr olk a up ozo rňu je na ne- spr áv-	7 . 1 . 5 . 2	Airbag zjevně ne- funguje (vystřele- ný) nebo kontrolka upozor- ňuje na nespráv- nou funkci sy- stému air- bagu.	B

no u fun kcí sou pra vy air- ba- gu		
7.1. 5.3 Vo- zi- dlo, vy- ba- ve- né air- ba- gy pro ce- stuj ící na pře- dní ch se- da- dle ch, je-li vá- no, ne- ní opa- tře- no vý- stra- žný m štít- ke m o n cbe zpe- čí při po- uží	Vozidlo, vybavené airbagy pro cestu- jící na předních seda- dlech, je- li vyžado- váno, ne- doplnění opatře- ch, 1 no výstra- žným štít- kem o ne- bezpečí při použi- vání dět- ských zá- držných systémů oriento- vaných proti směru jíz- dy.	B

vá- ní dět ský ch zá- drž nýc h sy- sté- mů ori- ent ova nýc h pro ti smě- ru jíz- dy			
7. .1. .6.	Dop- plň- ující zá- drž- né sy- sté- my	Vizuální kontrola a/ nebo použití elektronické- ho rozhraní.	
7.1. 6.1 Do- plň- ují- cí zá- drž- ný sy- sté- m (na př. IS OF IX) po- ško- ze- ný ne- bo ne- od- po-	Doplňu- jící zá- držný sy- stém (na- př. ISO- FIX) po- škozený nebo kontrolka 7 . vadné funkce 1 . signalizu- je jakéko- 6 . liv selhání systému 1 . nebo do- plňující zádržný systém neodpo- vidá po- žadav- kům (ne- bezpečí poranění dítěte).		B

ví- dá po- ža- dav ků m, ne- bez pe- či po- ra- ně- ní dí- těte			
7.1. 6.2 Zp ůsob mo ntá že do- plň ují- cí- ho zá- drž né- ho sy- sté- mu ve vo- zi- dle ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	7 . 7 1 6 2 2	Způsob montáže doplňují- cího zá- držného systému ve vozidle neodpo- vídá po- žadav- kům.	C
7.2 Hasičí přístroj			
7 . Ha- sící 2 přístroj		Vizuální kontrola.	

	stroj	
7.2.1 Hasičský přístroj, je-li vyžadován, chybí nebo není zjevně funkční (je již použitý)	7.2.1	B
7.2.2 Počet hasičských přístrojů, jejich hasičských opnosť nebo způsob umístění ve vozidle	7.2.2	B

zi- dle ne- ní v so ula du s p oža dav ky	v bezpro- střední blízkosti řidiče ne- bo někte- rý přede- psaný ha- sicí při- stroj není snadno přístup- ný.	
7.2. 3 Pře- kro- če- na lhů- ta pe- rio- dic- ké pro hlí- dky ha- sicí- ho pří- str- oje ne- bo pe- rio- dic- ká pro hlí- dka pří- str- oje chy- bí	Překroče- na lhůta povinné periodic- ké pro- hlídky ha- sicího při- stroje ne- bo perio- dic- ká prohlídka přístroje chybí.	A
7.2. 4 Au- to- ma- tic- ký ha- sicí sy-	Automa- tický ha- sicí sy- stém, je-li instalov- án, není zjevně funkční, nebo je již zjevně	A

sté m, je-li in- sta- lo- ván ne- bo vy- ža- do- ván , ne- ní zje vné fun kčn í, ne- bo je již zje vné po uži tý ne- bo má pře kro če- no u lhů tu pe- rio- dic- ké pro hlí dky	použitý nebo má překroče- nou lhů- tu perio- dic- ké prohlíd- ky.	
7 . 3	Automatický ha- sicí sy- stém, je-li vyžado- ván, není zjevně funkční, nebo je již zjevně použitý nebo má překroče- nou lhů- tu perio- dic- ké prohlíd- ky.	B
7.3 Zámky a ochranné za- řízení bránící neoprávněnému použití vozidla		
Zá- mky a oc hra nné za-	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

	řízení brá- nicí ne- opr- áv- ně- né- mu pou- žití vo- zi- dla		
7.3. 1 Za- ří- ze- ní brá- nicí ne- opr- áv- ně- né- mu po- uži- tí vo- zi- dla, je-li vy- ža- do- vá- no, chy- bí ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- kům	Zařízení bránící neopráv- něnému použití vozidla, je-li vyža- dováno 7 (např. uzamyká- 3 ní volan- tu, řídí- 1 tek, řaze- ní), zjev- ně chybí, je ne- funkční nebo ne- odpovídá požadav- kům.	B	
7.3. 2 3	7 Zařízení bránící neopráv-	C	

Vo- zi- dlo ne- lze uza- mk- no ut ne- bo za- ří- ze- ní brá- nící ne- opr- áv- ně- né- mu po- uží- tí vo- zi- dla mů- že způ- so- bit ná- ho- dné za- blo- ko- vá- ní ří- ze- ní ne- bo ří- dí- tek ne- bo za- blo- ko- vat pře- vo- do-	něnému použití vozidla může způsobit náhodné zabloko- vání vo- lantu, ří- dítek ne- bo může náhodně zabloko- vat převo- dové ústrojí nebo za- brzdit vo- zidlo.		
---	---	--	--

vé úst roj ne- bo za- brz dit brz du			
7.4 Výstražný trojúhelník (je-li požadován)			
7.4.4	Výstražný trojúhelník (je-li požadován)	Vizuální kontrola.	
7.4.1 Výstražný trojúhelník	Výstražný trojúhelník chybí, je neúplný nebo poškozený tak, že je omezena jeho funkce (viditelnost, použitelnost).		A
7.4.2 Výstražný trojúhelník	Nehomologovaný / ne-schválený výstražný trojúhelník.		A

k ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m			
7.5 Lékárnička (je-li požadována)			
7 . 5	Lé- kár- ni- čka (je-li po- ža- do- vá- na)	Vizuální kontrola.	
7.5. 1 Lé- kár- ni- čka chy- bí, ne- ní úpl- ná ne- bo ne- ní v so- ula- du s p- oža- dav- ky	Vozidlo není vy- baveno přísluš- ným dru- hem lé- kárničky nebo ob- sah lékár- ničky je neúplný, poškoze- ný nebo uložení lékárnič- ky ve vo- zidle ne- odpovídá požadav- kům sta- noveným zvláštním právním předpi- sem ⁸⁾ .	A	
	7 . 5 . 1 . 2 V auto- busu není lékárnič- ka ulože- na na označe- ném ne- bo při-	A	

		stupněm místě v prostoru pro cestující (je např. v zavazadlovém prostoru).	
7.6 Zakládací klí- ny ke kolu (jsou-li požadovány)			
7. 6	Za- klá- dací klí- ny ke kolu (jsou- li po- ža- do- vá- ny)	Vizuální kontrola.	
7.6. 1 Za- klá- da- cí klí- ny ke ko- lu, jsou- li vy- ža- do- vá- ny, nej- sou v d ob- ré m sta- vu ne- bo je- jich	Vozidlo není vy- baveno stanove- ným mi- nimálním počtem zakláda- cích klínů ke kolům nebo za- kládacích klínů ne- odpovídá požadav- kům ne- bo je po- škozen natolik, že neplní svoji funkci.		B

počet nebo pro ve- de- ní ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m ne- bo chy bí			
7.6. 2 Ulo- že- ní za- klá- da- cí h klí- nů na vo- zi- dle ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m ne- bo je ne- spo- le- hli- vé, mo- žno st	7. 6. 2 Ulo- že- ní za- klá- da- cí h klí- nů na vo- zi- dle ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m ne- bo je ne- spo- le- hli- vé, mo- žno st	Uložení zakláda- cích klímů na vozidle neodpo- vídá po- žadav- kům.	B

upa dn utí			
7.7 Zvukové výstražné zařízení			
7. . 7	Zvu ko- vé vý- stra žné za- říze- ní	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
7.7. 1 Zv uko vé vý- stra žné za- ří- ze- ní ne- fun gu- je ne- bo chy bí	7 . 7 . 1 Zvukové výstražné zařízení motoro- vého vo- zidla, je-li vyžadová- no, ne- funguje nebo chy- bí.		B
7.7. 2 Ovl ádá ní zvu ko- vé- ho vý- stra žné ho za- ří- ze- ní ne- ní spo le-	7 . 7 . 2 Ovládání zvukové- ho výstra- žného za- řízení ne- ní spole- hlivé.		A

hlí- vé			
7.7. 3 Zv uko vé vý- stra žné za- ří- ze- ní ne- ní v so ula du s p oža dav ky	7 . Zvukové výstražné zařízení vydává zjevně ko- lisavý ne- rovno- měrný zvuk (na- př. fanfá- ry, lodní siréna, tramvaj).	B	
	7 . Zvukové výstražné zařízení vozidla, je-li vyža- dováno, není schvále- ného ty- pu (např. použit zvonek na jízdní ko- lo, klak- son s ba- lónkem).	B	
	7 . Umístění zvukové- ho výstra- žného za- řízení na vozidle . porušuje požadav- ky na vnější vý- čňelky (ostré hrany).	B	
7.8 Rychloměr			
7 . Ry- chlo měr	Ry- chlo měr	Vizuální kontrola.	
7.8. 1 Ry- chl om ěr,	7 . U silnič- ního mo- torového vozidla, je-li vyža- dováno,	B	

je-li vy- ža- do- ván , chy- bí ne- bo ne- ní v so- ula- du s p- oža- dáv- ky		rychlo- měr chybí nebo ne- ní schvá- leného ty- pu.	
7.8. 2 Ry- chl- om- ěr zje- vné- ní fun- kční	7 . 8 . 2	Rychlo- měr není zjevně funkční.	B
7.8. 3 Stu- pní- ce ne- ní uve- de- na- v k- m/ h ne- bo ji ne- lze osv- ětli- t	7 . 8 . 3 . 1	Osvětlení stupnice rychlo- měru, je- li vyžádo- váno, ne- ní funkč- ní.	B
	7 . 8 . 3 . 2	U vozi- dla, schvále- ného v ČR po 1. 7. 2002, stupnice rychlo- měru ne- ní uvede- na v km/h.	B
7.9 Záznamové zařízení (tacho-			

graf), je-li vybaveno / vyžadováno	
7.9.1 Záznamové zařízení, je-li vybaveno / vyžadováno	Vizuální kontrola.
7.9.2 Záznamové zařízení / adaptér nefungu-	

vé za- ří- ze- ní ne- bo ada pté r, po- ško- ze- ný ne- bo ne- ní pln ě fun- kčn í (ti- ská rna) ne- bo ne- fun- gu- je		je, je po- škozený nebo ne- ní plně funkční (např. ti- skárna).	
7.9. 3 Va dné ne- bo chy bě- jící plo mb y u z ázn am ové ho za- ří- ze- ní	7 . 7 9 . 3	Plomby u zázna- mového zařízení zjevně poškoze- né nebo zjevně chybí ne- bo zjevně neodpo- ovídají po- žadav- kům.	B
7.9. 4 In- sta-	7 . 9	Montážní štítek zá- znamové- ho zaříze-	B

lač- ní ští- tek zá- zna mo vé- ho za- ří- ze- ní chy bí ne- bo je po- ru- še- ný ne- bo ne- či- tel- ný ne- bo je pře- kro- če- na lhů- ta pro pe- rio- dic- kou pro hlí- dk u za- ří- ze- ní	<p>ní chybí nebo je porušen tak, že ne- ní čitelný nebo je překroče- na lhůta pro perio- dicickou prohlíd- ku zázna- mového zařízení (vztahuje se pouze na vozi- dlo s po- vinností být vyba- veno zá- znamo- vým zaří- zením) nebo ne- ní montá- žní štítek v souladu s požá- davky.</p>	
7.9. 5 Ja- ké- ko- liv očí- vid- né	<p>Zjevné zásahy ne- bo mani- pulace se záznamo- vým zaří- zením / adapté- rem.</p>	B

zá- sa- hy ne- bo ma- ni- pu- lace se zá- zna mo vý m za- ří- ze- ní m / ada pté re m		
7.9. 6 Ro zm ěr pne um ati k uve de- ný v m ont ážn ím štít ku k z ážn am ové mu za- ří- ze- ní ne- sou hla sí s ve li- kos tí	Rozměr pneuma- tik, uve- dený v montá- žním štít- ku k zá- znamové- mu zaří- zení, ne- souhlasí s pneu- matikami hnaných kol (např. změna profilové- ho čísla).	B

pne um atí k hna né ná- pra vy			
7.10 Omezovač rychlosti, je-li osazen / vyžadován			
7. . 1 0	Om ezo- vač ry- chlo sti, je-li osa- zen / vy- ža- do- ván	Vizuální kontrola.	
7.1 0.1 Om ezo vač ry- chl osti , je- li vy- ža- do- ván , chy bí ne- bo ne- ní v so ula du s p oža dav ky	Vozidlo, je-li vyža- dováno, není vy- baveno / dovyba- veno omezova- čem ry- chlosti nebo podob- ným pa- lubním systémem vozidla, které plní stejnou funkci omezení rychlosti.		B
7.1 0.2	7. . Omezo- vač ry-		B

Om ezo vač ry- chl osti zje vné ne- fun kčn í (př ekr oče ní ry- chl osti)	chlosti není zjev- ně funkč- ní (pře- kročení rychlos- ti).	
7.1 0.3 Na- sta- ve- ná ry- chl ost vo- zi- dla ne- od- po- ví- dá po- ža- dav kū m (je- li ko ntr olo vá- no)	Zjevný neopráv- něný zá- sah do sy- stému omezova- če ry- chlosti, nastavená rychlost vozidla neodpo- ovídá po- žadav- kům (je-li kontrolo- váno).	B
7.1 0.4 Va- dné ne- bo- chy bě- jící	Plomby omezova- če ry- chlosti zjevně poškoze- né nebo zjevně chybí ne-	B

plo mb y	bo zjevně neodpo- vídají po- žadav- kům.	
7.1 0.5 Ští- tek s vy zna če- no u na- sta- ve- no u ry- chl ostí chy bí ne- bo je ne- či- tel- ný	Nastave- ná ry- chlost omezova- če ry- chlosti není zře- telným . způso- bem uve- dena na . štítku v kabině řidiče vo- zidla ne- bo je ští- tek po- škozený tak, že je nečitelný.	B
7.1 0.6 Veli- kos- t pne- um- ati- k ne- od- po- ví- dá úd- a jú m pro ka- li- bra- ci om- ezo- va- če ry-	Rozměr pneuma- tik, uve- dený v montá- žním štít- ku k ome- zovači ry- chlosti, nesouhla- sí pneu- matikami hnaných kol (např. změna profilové- ho čísla).	B

chl osti			
7.11 Počítadlo ujeté vzdálenos- ti, je-li instalováno			
7 . 1 1	Po- číta- dlo uje- té vzd- ále- nos- ti, je-li in- sta- lo- vá- no	Vizuální kontrola, po- rovnání úda- jů z předcho- zí technické prohlídky v informač- ním systému technických prohlídek a/ nebo použití elektronické- ho rozhraní.	
7.1 1.1 U p očí- ta- dla uje- té vzd- ále- nos- ti zje- vná ma- ni- pu- lace s p očet- em uje- tých h ki- lo- me- trů	7 . 1 1 Po- číta- dlo uje- té	U počíta- dla ujeté vzdále- nosti zjevná manipu- lace s po- čtem uje- tých kilo- metrů.	B
7.1 1.2 Po- číta- dlo uje- té	7 . 1 1 Po- číta- dlo uje- té	Počítadlo ujeté vzdále- nosti, zjevně ne- funguje.	B

vzdálenosti, zjevně ne-funguje	7 . 1 1 . 2 . 2	Počítadlo ujeté vzdálenosti, je-li vyžadováno, chybí.	B
7.12 Systém elektronického řízení stability (ESC), je-li osazen nebo vyžadován			
Systém elektronického řízení stability (ESC), je-li osazen nebo vyžadován	7 . 1 2	Vizuální kontrola a/ nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
7.1 Vozidlo, je-li vybaveno, ne-sys-	7 . 1 2 1 2 1	Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno systémem elektronického řízení stability.	B
	7 . 1 2 1	Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B

sté- me m ele ktr oni cké ho ří- ze- ní sta- bi- lity ne- bo sy- sté m ne- ní fun kční	. 2		
7.1 2.2 Či- dla ry- chl osti na ko- lec h chy bí ne- bo jsou po- ško- ze- ná	7 1 2 2	Čidlo ot- áčení kol systému elektro- nického řízení sta- bility ne- vhodně uchycené nebo po- škozené tak, že ne- plní svoji funkci nebo chy- bí.	B
7.1 2.3 Ve- de- ní po- ško- ze- né	7 1 2 3	Elektric- ké kabely systému elektro- nického řízení sta- bility jsou poškoze- né tak, že nejdou funkční	B

		nebo chy- bí.	
7.1 2.4 Ji- né čas- ti chy- bí ne- bo jsou u po- ško- ze- né	7 · 1 2 · 4	Jiné části systému elektro- nické kontroly stability chybí ne- bo jsou poškoze- né tak, že systém není funkční.	B
7.1 2.5 Spí- nač sy- sté- mu po- ško- ze- ný ne- bo ne- fun- gu- je v so- ula- du s p- oža- dav- ky	7 · 1 2 · 5	Spínač sy- stému elektro- nické kontroly stability nefungu- je v soula- du s po- žadavky.	B
7.1 2.6 Ko- ntr- ol- ka vad- né fun- kce sy- sté- mu ele- ktr	7 · 1 2 · 6	Kontrol- ka vadné funkce systému elektro- nické kontroly stability ukazuje jakékoli selhání systému.	B

oni cké ko ntr oly sta- bi- lity uka zu- je ja- ké- ko- li se- lhá ní sy- sté- mu			
7.13 Systém eCall (je-li instalován, v souladu s práv- ními předpisy EU týkajícími se schvalování typu)			
7. 1 3	Sy- sté m eCal l (je- li na- in- sta- lo- ván)	Vizuální kontrola do- plněná pou- žitím elektro- nického roz- hraní, pokud to umožňují technické vlastnosti vo- zidla a jsou zpřístupněna nezbytná da- ta.	
7.1 3.1 Mo ntá ž a k onf igu ra- ce on	7. 1 3 1 1 1 2	Chybí sy- stém ne- bo jaká- koli kon- strukční část.	B
	7. 1 3 1 1 2	Nesprá- vná verze softwaru.	A

7.1 3.2 Stav	7 . 1 3 . . 1 . . 3	Nesprávné kódování systému.	A
	7 . 1 3 . 2 . 1	Poškozený systém nebo konstrukční části.	A
	7 . 1 3 . 2 . 2	Kontrolka vadné funkce systému eCall ukazuje jakékoli selhání systému.	A
	7 . 1 3 . 2 . 3	Selhání elektronicke řídicí jednotky systému.	A
	7 . 1 3 . 2 . 4	Selhání zařízení mobilní komunikační sítě.	A
	7 . 1 3 . 2 . 5	Selhání signálu GPS.	A
	7 . 1 3 . .	Zvukové součásti nejsou připojeny.	A

7.1 3.3 Vý- ko n	2 . 6		
	7 . 1 3 . 2 . 7	Zdroj . elektric- kého pro- udu ne- připojen nebo ne- dostateč- né nabitý.	A
	7 . 1 3 . 2 . 8	Systém ukazuje závalu prostřed- nictvím elektro- nického rozhraní vozidla.	A
	7 . 1 3 . 3 . 1	Nespráv- ný mini- mální soubor údajů.	A
	7 . 1 3 . 3 . 2	Zvukové součásti nefungují správně.	A
7.90 Označení některých úda- jů na vozidle			
7 . 9 0	Ozn ače- ní ně- kte- rých úda- jů na vo- zi- dle	Vizuální kontrola.	
7.9 . 0.1 9	7 . není označeno	Vozidlo není označeno	B

vo- zid- lo, je- li vy- ž- da- vá- no, ne- ní ozn- á- ce- né př- de- pa- s- ný- m ú- d- a- m j- i	0 1	přede- pa- s- nými ú- d- a- m j- i	
7.9 0.2 Oz- na- če- ní ně- k- t- r- ý- ch ú- d- a- m j- ů na vo- z- id- le je po- š- ke- ze- né ne- b- o ne- č- i- tel- né ne- b- o j- e- j- ich um- ís- t- ě- ní na vo- z- id- le	7 9 0 2 3	Označe- ní něk- t- ě- r- ý- ch př- ede- pa- s- ných ú- d- a- m j- ů na vo- z- id- le je po- š- ke- ze- né tak, že je neč- i- tel- né nebo nepl- ní svo- j- i funk- ci.	B
	7 9 0 2 3	Umístě- ní nebo pro- ve- d- ě- ní něk- t- ě- r- ý- ch př- ede- pa- s- ných ú- d- a- m j- ů na vo- z- id- le ne- od- po- ví- dá po- ž- ad- av- k- ům ne- bo sku- t- eč- nos- t- i.	B

ne- bo pro ve- de- ní ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m			
7.91 Klíč na matici nebo šrouby kol a příruční zvedák			
7.91 Klíč na matici nebo šrouby kol a příruční zvedák	Vizuální kontrola.		
7.91.1 Pokud je tak vyžadováno, není vyžadováno klíčem na matici nebo šrouby kol.			B

matice nebo šrouby kol	7.9 1.2 Pokud je tak vyžadováno, vozidlo není vybaveno přírůbním zvedákem zvedákem s předsaňkou	7 9 2	Pokud je tak vyžadováno, vozidlo není vybaveno přírůbním zvedákem s předsaňkou zvedákem s předsaňkou	B
8. OBTĚŽOVÁNÍ OKOLÍ				
8.1 Hlučnost				
8.1.1 Hluk	Subjektivní hodnocení. Pokud kontrolní technik usoudí, že hlučnost vozidla překračuje průměrné hodnoty, změřit			

		hluk stojícího vozidla pomocí hlučkoměru v souladu s metodikou.	
8.1.1.1 Hlučnost předsa- hu- je mí- ru po- vo- le- no u v p ož a d a v c í c h	8 . 1 . 1 . 1 . 1	Hlučnost zjevně přesahuje úroveň povolenou v požadavcích.	B
8.1.1.2 Jaká- ko- li část sy- sté- mu tlu- me- ní hlu- ku uvo- lně- ná, mo- hla by spa- dn out , po- ško- ze- ná, ne- spr	8 . 1 . 1 . 1 . 1 . 2 . 2	Zařízení pro tlumení hlu- ku ze vzducho- vé tlakové soustavy chybí nebo je zjevně poško- zené na- tolik, že neplní svoji funkci.	B
	8 . 1 . 1 . 1 . 1 . 2 . 2	Zjevný zásah do výfukové- ho systé- mu, kte- rým je bezpro- středně zatěžová- no život- ní pro- středí nadměr-	C

áv- ně osa ze- ná, chy bí ne- bo je zje vně upr ave na tak , že by to mo hlo mít ne- žá- do- ucí vliv na hlu čno st		ným hlu- kem.	
	8 . 1 . 1 . 1 . 2 . 3	Velmi vy- soké rizi- ko od- padnutí některé části sy- stému tlumení hluku.	C
8.2 Emise z výfuku			
8.2.1 Emise zá- žehových motorů			
8 . 2 . 1 . 1 . 1	Za- řízení k o me- zení emí- sí z vý- fu- ku	Vizuální kontrola	
8.2. 1.1 Za- ří- ze- ní k o me- ze- ní emí	8 . 2 . 1 . 1 . 1 . 1	Zařízení k omeze- ní emisí namon- tované výrobcm chybí, je změněno nebo je zjevně	B

ší na- mo nto va- né vý- rob ce m chy bí, je zm ěně no ne- bo je zje vné po- ško ze- né	poškoze- né.	
8 . 2 . 1 . 2	Plynné emise	Měření emisí se provádí v souladu s metodikou na základě hodnot, stanovených výrobcem vozidla, není-li stanoveno jinak.
8.2.1.2 Emise překračující určené hodnoty	8 Plynné emise zážehových motorů 1 překračují hodnoty stanovené výrobcem. 2	B
8.2.1.2 Emise překračující určené hodnoty	8 Nestanoví-li výrobce vozidla hodnoty plyných emisí, je překročení povolená hodnota 1 2	B

		plynný emisi:
		<u>Zážeho- vé moto- ry s neří- zeným emisním systé- mem</u>
	a)	4,5% oxi- du uhel- naté- ho a 1 200 ppm ne- spá- le- ných uhlo- vodí- ků u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných do 31. pro- since 1985 ,
	b)	3,5% oxi- du uhel- naté- ho a 800 ppm ne- spá- le- ných uhlo- vodí- ků u vo- zidel po-

		prvé regis- tro- va- ných od 1. ledna 1986 .
		Výše uvedené přípust- né hod- noty se vztahují i na vozi- dla vy- bavená neříze- ným emisním systé- mem s kataly- zátorem.
		<u>Zážeho- vé moto- ry s říze- ným emisním systé- mem a kataly- zátorem</u>
a)		0,5 % oxi- du uhel- naté- ho při vol- no- běž- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných do 30.

		červ- na 2002 ,
b)	0,3 % oxi- du uhel- naté- ho při vol- no- běž- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných od 1. čer- ve- nce 2002 ,	
c)	0,3 % oxi- du uhel- naté- ho při zvý- še- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných do 30. červ- na 2002 , sou- čini-	

		tel pře- byt- ku vzdu chu lamb da při- tom musí dosa- ho- vat hod- noty 1 ± 0,03,	
	d)	0,2 % oxi- du uhel- naté- ho při zvý- še- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných od 1. čer- ve- nce 2002 , sou- čini- tel pře- byt- ku vzdu chu lamb da při- tom musí dosa- ho- vat	

		hod- noty 1 ± 0,03.
		Zážho- vé mo- tory vo- zidel katego- rie T, C
		Traktory s neříže- nými sy- stémy
a)		4,5% oxi- du uhel- naté- ho a 1 200 ppm ne- spá- le- ných uhlo- vodí- ků při vol- no- běž- ných otáč- kách a i při zvý- še- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných do 31. pro- since

		2015 ,
	b)	3,5% oxi- du uhel- naté- ho a 800 ppm ne- spá- le- ných uhlo- vodí- ků při vol- no- běž- ných otáč- kách a i při zvý- še- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných od 1. ledna 2016 do 30. červ- na 2020 ,
	c)	1,5% oxi- du uhel- naté- ho a 300 ppm ne- spá- le-

		ných uhlo- vodí- ků při vol- no- běž- ných otáč- kách i při zvý- še- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va- ných od 1. čer- ve- nce 2020 ,
		<u>Traktory</u> <u>s řízený-</u> <u>mi emis-</u> <u>ními sy-</u> <u>stémy</u> <u>a kataly-</u> <u>zátorem</u>
a)		2,5 % oxi- du uhel- naté- ho při vol- no- běž- ných otáč- kách a i při zvý- še- ných otáč- kách u vo-

		zidel po- prvé regis- tro- va- ných do 30. červ- na 2020 . Sou- čini- tel pře- byt- ku vzdu chu lamb da při- tom musí dosa- ho- vat hod- noty $1 \pm$ 0,03,	
	b)	1,5 % oxi- du uhel- naté- ho při vol- no- běž- ných otáč- kách a i při zvý- še- ných otáč- kách u vo- zidel po- prvé regis- tro- va-	

		ných od 1. čer- ve- nce 2020 . Sou- čini- tel pře- byt- ku vzdu- chu lamb- da při- tom musí dosa- ho- vat hod- noty 1 ± 0,03.	
8 . 2 . 1 . 2 . 3	Součini- tel pře- bytku vzduchu lambda neodpo- vídá spe- cifikaci výrobce.	B	
8 . 2 . 1 . 2 . 4	Zjištění z OBD značí zjevně ne- správnou funkci / nekom- patibilní softwaro- vá verze / s vozi- dlem ne- lze navá- zat ko- munika- ci.	B	
8 . 2 . 1 1	U vozidel s OBD sdělovač MI (MIL) se	B	

		po zapnutí zapalování 2 nebo po nastartování vozidla indikuje závadu.	
	8 2 1 2 6	Zvýšený volnoběh - otáčky nejsou udržitel- né ve sta- noveném otáčko- vém pá- smu.	B
	8 2 1 2 7	Regulace základní- ho volno- běhu - ot- áčky nej- sou ve stanove- ném otáč- kovém pásmu.	B
	8 2 1 2 8	Nestan- dardní chování motoru vozidla . znemo- žňující další mě- ření.	B
	8 2 1 2 9	Emisně relevantní závady získané z řídicí jednotky.	B
8.2.2 Emise vznětových motorů			
8 2 k o	Za- říze- ní	Vizuální kontrola.	

me- zení 2 . 1 z vý fu- ku		
8.2. 2.1 Za- ří- ze- ní k o me- ze- ní emi sí na- mo nto va- né vý- rob ce m chy bí, je zm ěné no ne- bo je zje vné po- ško ze- né	<p>Zařízení k omeze- ní emisí namon- tované výrobce chybí, je změněno nebo je zjevně poškoze- né. V pří- padě vo- zidla vy- baveného filtrem pevných částic s emisní normou EURO 5 (V), EURO 6 (VI) je ta- to pod- mínka splněna také v pří- padě, že je namě- řena hod- nota kou- řivosti vy- šší než 0,25 m⁻¹.</p> <p>Netěs- nost zaří- zení k omeze- ní emisí, která by měla vliv na měření emisí.</p> <p>Systém SCR k omeze- ní emisí namon- tovaný</p>	<p>B</p> <p>B</p> <p>B</p>

a N přesahuje stanovené hodnoty B

	ti překro- čit:	
	u vozidel poprvé registro- vaných do 31. prosince 1979: $4,0 \text{ m}^{-1}$,	
	u moto- rů s at- mosfé- rickým sáním nebo u vozidel poprvé registro- vaných nebo poprvé uvede- ných do provozu od 1. ledna 1980 do 30. červ- na 2008: $2,5 \text{ m}^{-1}$,	
	u pře- plňova- ných motorů poprvé registro- vaných nebo poprvé uvede- ných do provozu od 1. ledna 1980 do 30. červ- na 2008: $3,0 \text{ m}^{-1}$ nebo u vozidel poprvé registro- vaných nebo poprvé uvede-	

	ných do provozu od 1. července 2008: 1,5 m ⁻¹ ,	
	0,7 m ⁻¹ u vozidel s datem první registrace od 1. ledna 2015,	
	0,25 m ⁻¹ u vozidel s emisními limity EURO 6.	
8 . 2 . 2 . 2 . 1 . 3	U vozidel s OBD sdělovač MI 2 (MIL) se po zapnutí zapalování nerozsvítí nebo po nastartování vozidla indikuje závadu.	B
8 . 2 . 2 . 2 . 1 . 4	Zjištění z OBD značí zjevně nesprávnou funkci / nekompatibilní softwarová verze / s vozidlem nelze navázat komunikaci.	B
8 . 2	Regulace volnoběhu - otáč-	B

2	ky nejsou	
2	ve stano-	
2	veném ot-	
1	áčkovém	
5	pásmu.	
8	Referenč-	
2	ní nebo	
2	přeběho-	
2	vé otáčky	B
2	nejsou ve	
2	stanove-	
2	ném otáč-	
1	kovém	
6	pásmu.	
8	Překroče-	
2	ní max.	
2	přípust-	
2	ných ot-	B
2	áček mo-	
2	toru	
1	(omezo-	
7	vače).	
8	Povolený	
2	rozptyl	
2	kouřivos-	B
2	ti byl pře-	
1	kročen.	
8		
8	Překroče-	
2	ny doby	
2	akcelera-	B
2	ce.	
1		
9		
8	Nestan-	
2	dardní	B
2	chování	

	8	Naměřená hodnota kouřivosti přesahuje úroveň korigovaného součinitele absorpce uvedenou na štítku výrobce.	B
8.2.2.2 Opacity v oždi-del ka-te-gorie T nebo C	8	Pokud výrobce vozidla kategorizuje T nebo C s poho-nem na motorovo-voftu naftu nebo s duálním pohonem nestano-vil hod-notu ko-rigova-ného souči-nitele ab-sorp-ce motoru, nesmí naměření hodnoty	B
	2	motoru vozidla znemožňující další měření.	
	2		
	2		
	1		
	1		
	0		
	8		
	2		
	2	Emisně relevantní závady získané z řidičské jednotky.	B
	2		
	2		
	1		
	1		

	kouřivos- ti překro- čit:
	4,0 m ⁻¹ u vozidel se vzně- tovým moto- rem s datem první re- gistrace do 31. prosince 1979,
	3,0 m ⁻¹ u vozidel s pře- plňova- ným vzněto- vým mo- torem s datem první re- gistrace od 1. ledna 1980 do 31. pro- since 2014,
	2,5 m ⁻¹ u vozidel s nepře- plňova- ným vzněto- vým mo- torem s datem první re- gistrace od 1. ledna 1980 do 31. pro- since 2014,
	1,5 m ⁻¹ u vozidel se vzně- tovým moto- rem s datem

		první re- gistrace od 1. ledna 2015 do 31. pro- since 2017,	
		0,7 m ⁻¹ u vozidel se vzně- tovým moto- erem s datem první re- gistrace od 1. ledna 2018.	
8 . 2 . 2 . 2 . 3	U vozidel s OBD sdělovač MI (MIL) se po za- pnutí za- palování nerozsvítí nebo po nastarto- vání vozi- dla indi- kuje záva- du.	B	
8 . 2 . 2 . 2 . 2 . 4	Zjištění z OBD značí zjevně ne- správnou funkci / nekom- patibilní softwaro- vá verze / s vozi- dlem ne- lze navá- zat ko- munika- ci.	B	
8 . 2 . 2 . 2	Regulace volnobě- hu - otáč- ky nejsou ve stano-	B	

2	veném otáčkovém pásmu.	
8	Referenční nebo přeběhové otáčky nejsou ve stanoveném otáčkovém pásmu.	B
8	Překročení max. přípustných otáček motoru (omezovače).	B
8	Povolný rozptyl kouřivosti byl překročen.	B
8	Překročení doby akcelerační.	B
8	Nestandardní chování motoru vozidla	B

		.	2	znemo- žňující další mě- ření.																					
							.	2	Emisně relevantní závady získané z řídicí jednotky.	B															
												8	2												
															2										
																	2								
																			2						
																					2				
																							1		
																									1
8.3 Elektromag- netické odušení																									
8	3	1	Vy- so- kof- rek- ve- nční ru- šení	Vizuální kontrola.																					
						8.3.	1	Vy- so- kof- rek- ve- nční ru- še- ní	Vozidlo nebo ně- která část jeho vý- bavy ne- plní poža- davky na elektro- magnetic- kou kom- patibilitu.	A															
											8.4 Ostatní polož- ky týkající se životního prostředí														
											8	Ún	Vizuální kontrola.												
															i	ky									
																	ka								
																		pa							
																			lin						
																				1					
		8	Únik pro- vozních nebo ji- ných ka- palin	B																					
					8.4.	1																			
							1.1.	Ja- ky- ko-																	

li nadměrný únik kapaliny, které by mohly škodit životnímu prostředí	(které nejsou uvedeny v ostatních jednotlivých závazcích), který by mohl poškodit životní prostředí nebo představovat bezpečnostní riziko pro ostatní účastníky silničního provozu.	
dílněbo přesto avo bezpečnostní riziko pro životní prostředí	Nadměrný únik provozních nebo jiných kapalin (které nejsou uvedeny v ostatních jednotlivých závazcích), který bezprostředně poškozuje životní prostředí nebo bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu.	C
9. DALŠÍ PROHLÍDKY VOZIDEL K DOPRAVĚ OSOB KATEGORIE M2 A M3		

9.1 Dveře, únikové východy autobusu		
9.1.1 Provozní dveře a východy autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.1.1.1 Vadná funkce některých dveří autobusu	Některé dveře autobusu nelze otevřít nebo bezpečně zavřít v plném rozsahu nebo je-li vyžadováno, nefunguje automatické uzamčení dveří za jízdy autobusu.	B
9.1.1.2 Zhoršený stav některých dveří autobusu	Dveře autobusu jsou zdeformované, popraskané nebo zkorodované, ale tento stav nemá vliv na bezpečnost provozovaných osob.	A
9.1.1.2 Dveře autobusu jsou zdeformované, popraskané nebo	Dveře autobusu jsou zdeformované, popraskané nebo	B

2	nadměrně zkorodované nebo některá část dveří chybí nebo stav dveří ohrožuje bezpečnost provozovaných osob.	
	Některý prvek nebo zařízení ze systému dveřních zámků nebo dveřních závěsů nebo otočného mechanismu zavírání dveří autobusu je uvolněný, poškozený nebo opotřebovaný, ale tato závada neovlivňuje bezpečnost a provozní vlastnosti dveří.	A
	Některý prvek ze systému dveřních zámků, dveřních závěsů nebo otočného mechanismu zavírání dveří autobusu je uvolněný,	B

			nadměrně opotřebovaný, poškozený nebo chybí a tato závada ovlivňuje bezpečnost nebo provozní vlastnosti dveří autobusu.	
9.1.1.3	Nozové otevírácí dveři autobusu je vadné	9 1 1 3 1	Nefunkční nouzové otevírácí dveři autobusu (pokud lze funkci ověřit bez poškození).	B
		9 1 1 3 2	Signalizace nouzového otevíření dveří autobusu, jejíž vyžadování, chybí nebo nefunguje.	B
9.1.1.4	Dálkové ovládání dveří autobusu je vadné nebo je vadná	9 1 1 4 1	Z místa řidiče autobusu nelze ovládnout vnitř nebo zavřít některé dveře.	B
		9 1 1 4 2	Ovladač nebo zařízení pro otevírání dveří autobusu cestujícími, nefunguje.	B
		9	Signalizace otevře-	B

sig- na- li- za- ce ote vr- ený ch / za- vr- ený ch dve ří	1 . 1 . 4 . 3 ní provo- zních dveří au- tobusu, je-li vyža- dována, chybí ne- bo nefun- guje.	
	Některá zařízení nepřímé- ho výhle- du (zpět- ná zrcát- ka, kame- ry), umo- žňující ři- diči auto- busu sle- dovat přít- omnost cestují- cích v bezpro- střední blízkosti vnitř ne- bo vně všech bočních provo- zních dveří, jsou-li vy- žadována, chybí ne- bo nejsou funkční nebo jsou poškoze- ná tak, že neplní svoji funkci.	B
	9 . 1 . 1 . 4 . 5 Zvuková výstraha proti roz- jezdu au- tobusu při ote- vřených dveřích, je-li vyžadová- na, ne- funguje.	B

9.1.5	9	Označení	A
Dvě	1	ovladačů	
nebo	1	nebo zaří-	
systé-	1	zení pro	
moty	1	otevření	
ráni	5	dveří au-	
a za-	1	tobusu	
ví- ráni	1	chybí ne-	
dve- ří	1	bo není	
au- to- bu- su	2	v soula- du s po- žadavky.	
ne- ní v so- u- la- d- s p- o- ž- a- v- k- y	9	Konstrukce	B
	1	dveří au-	
	1	tobusu,	
	1	je-li vy- žadováno,	
	1	zjevně ne-	
	2	odpovídá	
		požadav- kům	
		ochrany	
		proti se- věření ne-	
		bo zachy- cení	
		(měkké	
		hrany)	
		nebo se	
		dveře au-	
		tomatic-	
		ky neot-	
		evřou při	
		sevěření.	
	9	Počet	B
	1	provo-	
	1	zních	
	1	dveří	
	5	a výcho-	
	3	dů v au-	
		tobusu,	
		jejich	
		provede-	
		ní, požá-	
		dované	
		rozměry	
		a rozmí-	
		stění není	
		v soula- du s po- žadavky	
		(např. do- datčnou úpravou).	

		Dodateč- ná úprava vnitřních prostorů autobusu	9 · 1 · 1 · 5 · 4	B
9 · 1 · 2	Úni- ko- vé vý- cho- dy au- to- bu- su	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
9.1. 2.1 Va dná fun kce úni ko- vé- ho vý- cho- du v a uto bu- su	Některé části zaří- zení pro otevření únikové- ho výcho- du v au- tobusu (např. pá- čky, ma- dla) zjev- ně chybí nebo jsou poškoze- né nato- lik, že únikový východ nelze zjevně otevřít (např. zá- věsný po- klop ne- bo závěs- né / od-		9 · 1 · 2 · 1	B

	hoditelné okno).	
9.1. 2.2 Oz na- 9 če- ní úni ko- výc h vý- cho dů au- to- bu- su ne- bo ná- vod na je- jich po uží 2 ty chy bí ne- bo je ne- či- tel- ný	Označení únikové- ho výcho- du nebo návod na otevření únikové- ho výcho- du v au- tobusu je částečně poškoze- ný, ale je srozumí- telný.	A
	Označení únikové- ho výcho- du nebo návod na otevření únikové- ho výcho- du v au- tobusu chybí ne- bo je ne- čitelný.	B
9.1. 2.3 Ch ybí kla- dív ko k r ozb iti skl a úni ko- vé- ho ok na au- to-	V blíz- kosti úni- kového okna au- tobusu není k di- spozici zařízení nebo ná- stroj pro jeho roz- bití.	A

bu-su		
9.1.2.4 Únikové výchydy autobusu nejsoula dus p ožadavky	<p>Počet, druh, rozměr, umístění nebo provedení (materiál)</p> <p>9.1.2.4 Únikové výchydy (úniková okna odhoditelná / závěsná, únikové poklopy střešní / podlahové) neodpovídá kategorii a třídě autobusu.</p>	B
	<p>Neschválená úprava únikového okna autobusu (např. nalepení reklamní fólie), výjma použitím schválené fólie pro úniková okna, opatřené povinným štítkem s předepsanými údaji (označení výrobce, typ výrobku, schvalovací číslo ATEST 8 SD XXXX</p>	B

	a text „URČENO NA ÚNIKOVÁ OKNA“)	
9 . 1 . 2 . 4 . 3	Dodatečná úprava vnitřních/ vnějších prostorů autobusu, která brání použití některého únikového východu nebo brání požadovanému přístupu k takovému východu.	B
9 . 1 . 2 . 4 . 4	Montáž schválené fólie na úniková okna autobusu neodpovídá požadavkům.	B
9.2 Systém odmrazování a odmrazování čelního skla autobusu		
9 . 2	Systém odmrazování a odmrazování čelního skla autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.

ho skla au- to- bu- su		
9.2. 1 Od mlž ová ní čel- ní- ho skl a au- to- bu- su ne- fun gu- je ne- bo ne- fun gu- je spr áv- ně	9 . 2 . 1 . 1 . 1 . 1 . 9 . 2 . 1 . 2 . 1 . 2 . 1	<p>Ovlada- čem sy- stému odmlžo- vání čel- ního skla autobusu nelze mě- nit výkon odmlžo- vání (na- př. otáčky ventiláto- ru).</p> <p>Systém odmlžo- vání čel- ního skla autobusu nefungu- je nebo systém odmlžo- vání není zjevně dostateč- ně účinný (netěs- nost vzducho- vého po- trubí apod.).</p>
9.2. 2 Sy- sté- m od- mr- azo- vá- ní a o dm lžo- vá- ní au- to-	9 . 2 . 2 . 2 . 1	<p>Nevyho- vujícím stavem systému odmrazo- vání nebo odmlžo- vání čel- ního skla autobusu (např. ne- těsnost nebo nadměr- ná korozí potrubí) hrozí ne- bezpečí</p>

bu- su se do- stá- vají do pro sto- ru pro ři- di- če ne- bo do pro sto- ru pro ce- stuj ící emi se je- do- va- týc h či vý- fu- ko- výc h ply nů	pronikání emisí je- dovatých či výfu- kových plynů do prostoru pro řidiče nebo pro cestující. Systé- mem od- mlžování nebo od- mrázová- ní čelního 9 skla auto- busu se 2 dostávají 2 do pro- storu pro cestující 2 emise vý- fukových nebo ji- ných je- dovatých plynů.	C
9.2. 3 Od mr- azo- vá- ní čel- ní- ho skl a au- to- bu- su ne- fun- gu- je ne-	Systém odmrázo- vání čel- ního skla autobusu nefungu- je nebo 9 systém odmrázo- 2 vání není zjevně 3 dostateč- ně účinný (netěs- nost vzducho- vého po- trubí apod.).	B

bo ne- fun- gu- je spr- áv- ně			
9.3 Systém větrání a vytápění autobusu			
9. 3	Sy- sté- m vě- trá- ní a vy- tá- pění au- to- bu- su	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.3. 1 Va- dná fun- kce sy- sté- mu vě- trá- ní a v ytá- pě- ní v a uto- bu- su	9. 3 1 Systém větrání nebo kli- matizace v autobu- su, je-li namon- tována, není funkční nebo ne- lze plynu- le regulo- vat inten- zitu větrá- ní / chla- zení (na- př. nad seda- dlem).	A	
	9. 3 1 2 V auto- busu zjev- ně nefun- guje sy- stém vy- tápění ne- bo je vy- tápění zjevně ne- dostateč- né nebo nelze te- plotu vy-	B	

	tápění plynule regulovat.	
9. . 3 . 1 . 3	Některá část zaří- zení vytá- pění pro- storu pro cestující chybí (na- př. kryt) nebo je nevhodně vedená nebo je poškoze- ná nato- lik, že může způsobit cestující- m v au- tobusu popálení- ny.	B
9.3. 2 Systé- m vě- trá- ní a v ytá- pě- ní v a uto- bu- su se do- stá- vají do pro- sto- ru pro ři- di- če ne- bo pro- ce-	Nevyho- vujícím stavem systému větrání nebo vy- tápění au- tobusu (např. ne- těsnost nebo nadměr- ná koroze vzducho- vého po- trubí / výmění- ku) hrozí nebezpečí pronikání emisí je- dovatých či výfu- kových plynů do prostoru pro řidiče nebo pro cestující.	B
9 . 3	Systé- m vě- trání ne-	C

stuj ící emi se je- do- va- týc h či vý- fu- ko- výc h ply nů	bo vytá- pění au- tobusu se dostávají do pro- storu pro 2 řidiče ne- bo pro 2 cestující emise je- dovatých či výfu- kových plynů.	
9.4 Sedadla v autobusu		
9 . 4 . 1	Se- da- dla pro ce- stu- jící v au- to- bu- su (vše tně se- da- del do- pro- vo- du)	Vizuální kontrola.
9.4. 1.1 Ně- kte ré se- da- dlo pro ce- stuj ící v a uto bu- su je po- ško	Kon- strukce sedadla pro cestu- jící v au- tobusu je 9 . poškoze- 4 ná nebo 1 nadměr- ně opo- třeбенá 1 (sedák / 2 . opěra- dlo), prasklá, deformo- vaná ne- bo netú- plná ne-	B

ze- né ne- bo ne- ní bez peč- né	bo poško- zení seda- dla může způsobit zranění přepravo- vané oso- by.	
9.4. 1.2 Ně- kte- ré se- da- dlo pro ce- stuj- ící v a uto- bu- su je uvo- lně- né ne- bo uko- tve- ní se- da- dla ne- ní spo- le- hli- vé	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla pro cestu- jící v au- tobusu je uvolněný, prasklý nebo chy- bí nebo způsob ukotvení sedadla 9 . neodpo- 4 . vidá po- 4 . žadav- 1 . kům (na- 1 . př. mimo 2 . kotevní 2 . úchyty) nebo ko- tevní úchyt (včetně okolí) je nadměr- ně zkoro- dovaný a tato zá- vada ovlivňuje spolehli- vost uko- tvení se- dadla.	B
9.4. 1.3 Sy- sté- m se- ří- ze- ní ne- bo po-	Větší vůle než mon- tážní v sy- stému posouvá- ní / seří- zení seda- dla pro cestující v autobu- su (např. boční,	A

sou- vá- ní se- da- dla pro- ce- stuj- ící v a uto- bu- su je vad- ný ne- bo ne- lze se- da- dlo are- to- vat spo- le- hli- vě v p- o- ža- do- va- né po- lo- ze	úhlově), ovlivňují- cí mecha- nické vlastnosti sedadla (vůle / tuhost).	
9. 4. 1.4 Se- da- dla pro- ce- stuj- ící v a uto- bu- su nej- sou- v so- ula- du s p- o- ža-	Systém seřízení nebo po- souvání sedadla pro cestu- jící v au- tobusu je vadný ne- bo nelze sedadlo aretovat spolehlivě v požado- vané po- loze nebo se sedadlo po sklo- pení sa- močinně nezablo- kuje v ob- vyklé po- loze.	B
9.4. 1.4 Se- da- dla pro- ce- stuj- ící v a uto- bu- su nej- sou- v so- ula- du s p- o- ža-	Počet se- dadel pro cestující v autobu- su, nesta- noví-li výrobce jinak, ne- odpovídá počtu (chybí / překraču- je počet sedadel / kotevních úchytlů) uvede- ném v doku- mentaci	B

dav ky		vozidla nebo typ sedadla (provede- ní) neod- povídá požadav- kům ho- mologace nebo ne- odpovídá požadav- kům typu vozidla.	
	9 . 4 . 1 . 4 . 2	Předepsa- ný mini- mální volný prostor pro sedí- cího ce- stujícího v autobu- su nebo volný prostor nad mí- stem se- dění je zjevně snížen (např. do- datečnou úpravou).	B
	9 . 4 . 1 . 4 . 3	Sedadla pro cestu- jící blo- kují nou- zový vý- chod au- tobusu.	B
9 . 4 . 2 (dal- ší po- ža-	Pro- stor pro řidi- če au- to- bu- su	Vizuální kontrola.	

dav- ky)		
9.4. 2.1 Slu- ne- ční clo- na ne- bo an- ti- ref- lex- ní och- ra- na pro ti osl- ně- ní řič- di- če au- to- bu- su je vad- ná ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m	Sluneční clona v autobu- su nelze spolehlivě aretovat v nastave- né poloze nebo slun- neční clo- na / anti- reflexní ochrana proti oslnění ři- diče chy- bí nebo je v tak zhorše- ném sta- vu, že ne- plní svoji funkci nebo ne- odpovídá požadav- kům (na- př. roz- měr).	B
9.4. 2.2 Oc- hra- na řič- di- če au- to- bu- su	Prostor řidiče au- tobusu, je-li opa- třen zá- branou (dvířky), nelze spo- lehlivě za- jistit v za-	B

		vřené po- loze.	
je ne- spo- le- hli- vá ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav- ků m	9 . 4 . 2 . 2 . 2	Prostor řidiče au- tobusu, je-li vyža- dováno, není do- statečně chráněn před ce- stujícími nebo předměty (např. za- vazadly) a hrozí nebezpečí zranění řidiče ne- bo pro- stor řidiče neodpo- ovídá po- žadav- kům.	B
9.5 Vnitřní osvě- tlení a navigační zařízení autobusu			
9 . 5	Vnit- řní osvě- tle- ní a na- vi- gač- ní za- říze- ní au- to- bu- su	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.5. 1 Vni- trní í osv- ětle- ní a n avi- gač	9 . 5 . 1 . 1	Některá svítidla vnitřního osvětlení stanove- ných pro- storů au- tobusu nesvítí, ale tato závada	A

ní za- ří- ze- ní au- to- bu- su je vad né ne- bo ne- od- po- ví- dá po- ža- dav ků m	neohro- žuje bez- pečnost přepravy cestují- cích.	
	Některé svítlny vnitřního osvětlení stanove- ných pro- storů au- tobusu nesvítí nebo jsou poškoze- ny / a na- tolik (ostré hrany), že tato záva- da ohro- žuje bez- pečnost přepravy cestují- cích.	B
	Některý stanovený prostor autobu- su, je-li osvětlení vyžadová- no (např. schody, východy, prostor pro cestu- jící, toale- ty, vnitřní označení a vnitřní ovladače východů, překážky v prosto- ru auto- busu) ne- ní osvě- tlen předepsa- ným umělým vnitřním osvětle- ním, ne-	B

		bo způsob osvětlení neodpovídá požadavkům.	
9.6 Uličky, plochy pro stojící cestující, příhrádky pro zavazadla v autobusu			
9.6	Uličky, plochy pro stojící cestující, příhrádky pro zavazadla v autobusu	Vizuální kontrola.	
9.6.1 Požadavky na povrch podlahy autobusu	Povrch podlahy autobusu nezajišťuje bezpečný pohyb cestujících a může zapříčinit jejich zranění (např. povrch nadměrně opotřebovaný, potrhaný, vyboulený).	B	
9.6.1	Některý poklop v podlaze autobusu	B	

		není dostatečně upevněn nebo zajištěn proti otevření nebo některá jeho část nadměrně vyčnívá nad úroveň podlahy a může zapříčinit zranění cestujících.	
		Podlaha autobusu je v natolik zhoršeném stavu (např. nadměrná koruze, praskliny nebo ne- spolehlivě uchycené poklopy nebo poklop chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost přepravovaných osob.	C
9.6.2 Va uto bu- su vad né zá- bra dlí ne- bo ma- dla	9 . 6 . 2 . 1	Některá madla (zábradlí) nebo držadla (poutka) v autobusech jsou uvolněná, ale tato závada neohrožuje zdraví a bezpečnost	A

	přepravo- vaných osob.	
	Madla (zábradlí) a držadla (poutka) v autobu- su jsou na svém po- vrchu na- tolik po- škozena, že mohou způsobit 9 zranění . přepravo- 6 vaných . osob ne- 2 bo jsou . prasklá 2 nebo ne- spolehlivě uchycená, že neplní svoji funkci nebo ohrožují bezpeč- nost pře- pravova- ných osob.	B
9.6. 3 Při hrá dky pro za- va- za- dla v a uto bu- su jsou u uvo lně- né ne- bo po- ško- ze-	Přihrádka pro zava- zadla v autobu- su je . uvolněná, 6 ale tato . závada 3 neovliv- . ňuje její 1 funkci (bezpeč- nou pře- pravu za- vazadel).	A
	Přihrádka pro zava- zadla v autobu- su je . uvolněná nebo po- škozená	B

né tak , že mů že do- jit k v ypa dn utí za- va- za- del	natolik, že je ohrožena její funk- ce (nebez- pečí vy- padnutí zavazadel na cestu- jící bě- hem jíz- dy).	
	Prostor pro zava- zadla 9 . v autobu- 6 su nelze . bezpečně 3 uzavřít, . nebezpečí 3 vypadnu- tí zavaza- del.	B
9.6. 4 Uli čky ne- bo plo 9 chy 6 pro sto- jící 4 ce- 1 stuj ící ne- bo při- hrá dky pro za- va- za- dla 9 v a uto 6 bu- su 4 nej- sou 2 v so ula du s p oža	Rozměry (minimál- ní šířka, maximál- ní sklon) nebo po- 9 vrchová . úprava 6 podlahy . uličky au- 4 tobusu . není 1 v souladu s požá- davky (např. po dodateč- né úpra- vě).	B
	Provede- ní, po- vrchová úprava 9 nebo . způsob 6 montáže . madel 4 (zábradlí) . nebo 2 držadel v autobu- su není v souladu s požá-	B

dav ky		davky (např. po dodateč- né úpra- vě) nebo některá předepsa- ná madla (zábradlí) nebo držadla (poutka) chybí.	
	9 . 6 4 3	Provede- ní prostoto- ru pro za- vazadla v autobu- su není . v souladu s poža- davy (např. po dodateč- né úpra- vě) a hro- zí nebez- pečí vy- padnutí zavazadel.	B
9.7 Schody v autobusu			
9 . 7	Sch ody v au- to- bu- su	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	
9.7. 1 Sch ody v a uto bu- su jsou vada- né ne- bo nej- sou- bez	9 . 7 1	Náslapná plocha schodů autobusu nezajištu- je bezpeč- ný pohyb cestují- cích a může zpříčinit jejich zra- nění (na- př. po- vrch nad- měrně opotřebe- ný, po-	B

		trhany, vyboule- ný).	
peč né	9 . 7 . 1 . 2	Nášlapná plocha schodů autobusu je v nato- lik zhor- šeném stavu, že je bezpro- středně ohrožena bezpeč- nost osob.	C
9.7. 2 Za- sou- va- tel- né sch- ody v a uto- bu- su ne- fun- gu- jí spr- áv- ně	9 . 7 . 2	Zasouva- telné schody autobusu nelze vy- sunout / zasunout nebo sig- nalizace funkce u řidiče, je-li vyža- dována, není funkční nebo chy- bí.	B
9.7. 3 Sch- ody v a uto- bu- su nej- sou v so- ula- du s p- oža- dav- ky	9 . 7 . 3 . 1 . 2	Rozměry, tvar, sklon ne- bo po- vrch schodů autobusu nejso- u v souladu s požá- davky.	B
	9 . 7 . 3 . 2	Pohyb za- souvate- lých schodů autobusu nebo po- rušení předepsa-	B

		ných požadavků pro zasouvateľné schody může způsobit zranění osob.	
9.8 Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu			
9.8.1	Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.8.1	Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu je vadačný nebo neod-	Některý prostředek (tlačítko) pro komunikaci mezi řidičem autobusu a prostorem pro cestující nebo odpočinkové místo pro cestující pro druhého řidiče, je-li vyžadován, nefunguje nebo chybí.	A
9.8.1	Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu je vadačný nebo neod-	Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu je vadačný nebo neod-	B

po- ví- dá po- ža- dáv ků m	1 2	stujícími autobu- su, je-li vyžado- ván, chy- bí nebo není funkční nebo ne- odpovídá požadav- kům.	
9.9 Nápisy a upo- zornění (piktogra- my) v autobusu			
9 . 9	Ná- pisy a up ozor nění (pik- to- gra- my) v au- to- bu- su	Vizuální kontrola.	
9.9. 1 Ná- pi- sy ne- bo pik- to- gra- my v a uto- bu- su jsou po- ško- ze- né ne- bo chy- bné ne- bo ne- či-	9 . 9 . 1 . 1 . 1 . 1 . 2	Vnitřní označení autobusu předepsa- nými ná- pisy nebo piktogra- my je po- škozené, ale čitel- né.	A
		Vnitřní označení autobusu předepsa- nými ná- pisy nebo piktogra- my chybí nebo je poškoze- né tak, že nápis nebo pik- toqramy jsou neči- itelné.	B

tel- né ne- bo chy bí			
9.9. 2 Ná- pi- sy a u po- zor ně- ní (pi kto gra my) v a uto bu- su nej- sou v so ula du s p oža dav ky	Předepsa- ná mini- mální vel- ikost čí- slíc nebo písmen nebo pro- vedení piktogra- mů pro vnitřní označení autobusů není v souladu s poža- davky.	A	
9.10 Požadavky týkající se dopra- vy dětí v autobusu			
9. 1 0 1 Po- ža- dav- ky na dve- ře au- to- bu- su, urče né- ho pro pře- pra- vu dětí	Vizuální kontrola.		

9.1 0.1. 1 Oc hra na dve ří v a uto bu- su urč ené m pro pře pra vu dět ní v so ula du s p oža dav ky	U speciál- ně kon- struova- ných au- tobusů na pře- pravu dě- tí (školá- ků), kon- strukce nebo sy- stém ovládání provo- zních dveří ne- odpovídá požadav- kům.	B
9 . 1 0 . 2 urče ném pro pře- pra- vu dětí	Sig- na- li- za- ční a sp eciál ní vy- ba- vení v au- to- bu- su Vizuální kontrola.	
9.1 0.2. 1 Sig na-	9 U speciál- ně kon- struova- ných au- tobusů	A

li- za- ční ne- bo spe- ciál- ní vy- ba- ve- ní v a uto bu- su pro pře- pra- vu dě- tí chy- bí ne- bo ne- ní v so- ula- du s p- oža- dav- ky		na pře- pravu dě- tí (školá- ků), sig- nalizační 2 nebo spe- ciální vy- 1 bavení chybí ne- bo není v souladu s poža- davky.	
9.11 Požadavky týkající se dopra- vy cestujících se sníženou pohybli- vostí v autobusu			
9 1 1 1 1 k do- pra- vě ce- stu- jí- cích	Ra- mpy , zdví- že a dv- eře , vzta- hu- jící se k do- pra- vě ce- stu- jí- cích	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

		se sníženou pohyblivostí v autobusu	
9.1	1.1.1	9.1.	

sou fun kčn í	bu inva- lidního vozíku.	
9.1 1.1. 2 Ně- kte rá ra mp a, zdv iž ne- bo dve ře au- to- bu- su urč ené pro na- stu po- vá- ní a v yst up ová ní ce- stuj ícíc h se sní- že- no u po- hy- bli- vos tí, je ve zho rše- né m sta- vu ne- bo	Předepsa- né ozna- čení zdvi- že / ram- py auto- busu ne- bo směru pohybu invalidní- ho vozí- ku, je-li vyžadová- no, chybí nebo je nadměr- ně poško- zené.	B
	Dveře, podlaha nebo zařf- zení zdvi- že / ram- py auto- busu je opotre- bované, nadměr- ně zkoro- dované, popraska- né nebo poškoze- né tak, že může způsobit zranění nebo pře- káží v po- hybu ce- stujícím.	B

můž že způ sobit zra nění ce- stuj cích	9.1.1.3	Ovládání rampy autobusu, které jsou poháněny servomotorem, není funkční.	B
ce- stuj cích h	9.1.1.3	Zařízení pro ručně ovládanou zdviž invalidního vozíku v autobusu nefunguje nebo zjevně nefunguje správně.	B

gu- je spr áv- ně			
9.1 1.1. 4 Ko ntr olk a ne- bo zvu ko- vá sig- na- li- za- ce up ozo rňu jící ří- di- če au- to- bu- su na po uží vá- ní ra mp y ne- bo zdv iže ce- stuj ící- mi se sní- že- no u po- hy- bli- vos tí,	Kontrol- ka, upo- zorňující řídíče au- tobusu . na vysu- 1 nutou ne- 1 bo spu- . štěnou 1 polohu . zařízení 4 pro na- . stupování 1 (zdviž, rampa), nefungu- je nebo chybí.	B	
	Optická a zvuková signaliza- ce vysu- 9 nutí a za- 1 sunutí 1 rampy . v prosto- 1 ru dveří . autobu- 4 su, je-li . vyžadová- 2 na, ne- funguje nebo chy- bí.	B	

ne-fun-gu-je-ne-bo-chy-bí	9.1.1.5	9	Dveře autobusu pro přístup lidí	B
	amp, zdvíže nebo dveře autobusu určené pro nastupování a vystupování cestujících se sníženou pohyblivostí, nedopovídají požadavkům	11.1.1.5.2	Dveře autobusu pro přístup invalidních vozíků, jsou-li vyžadovány, nejsou v souladu s požadavky.	
			9.1.1.1.1.5.2	Zdvíž / rampa pro přístup invalidních vozíků do autobusu nebo způsob jejich ovládnutí v souladu s požadavky.

ků m			
9 . 1 . 1 . 2	Upe vně- ní vo- zíků pro in- vali- dy v au- to- bu- su	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.1 1.2. 1 Zá- drž ný sy- sté m pro uch yce ní in- va- lid- ní- ho vo- zí- ku v a uto bu- su ne- ní fun kčn í	U zá- držného systému pro uchycení in- validního vozíku v autobu- su, vyba- veného samona- va- 1 víjecím 2 pásem, 1 samona- 1 víjecí zaří- zení ne- navíjí ne- bo nena- víjí správ- ně nebo blokovací zařízení nebloku- je.		B
9.1 1.2. 2 Zá- drž ný sy- sté m pro uch yce	Popruh zádržné- ho systé- mu pro uchycení invalidní- ho vozíku v autobu- su poško- zen tak, že je na- rušena je-		B

ní in- va- lid- ní- ho vo- zí- ku v a uto bu- su je po- ško- ze- ný ne- bo ne- ní spo- le- hli- vý	ho pev- nost (na- řiznutí, prodřený, roztřepe- ný apod.).	
	Některá tuhá část zádržné- ho systé- mu pro uchycení invalidní- ho vozíku v autobu- su má na svém po- vrchu ostré hra- ny, které mohou 9 třením způsobit 1 opotřebe- ní nebo 1 porušení 2 popruhu 2 nebo 2 způsobit zranění 3 osob ne- bo někte- rá tuhá část sou- pravy pá- su vyka- zuje známky poškoze- ní nebo korozí, která ohrožuje správnou funkci za- řízení.	B
	9 Některá část při- 1 pevňova- cího ko- 1 vání zá- 2 držného systému 2 pro uchy- cení inva- lidního 4 vozíku	B

	v autobu- su je uvolněná nebo po- škozená tak, že ukotvení zádržné- ho systé- mu uchý- cení inva- lidního vozíku není spo- lehlivé.	
	Kon- strukce opěra- dla / opo- ry pro přepravu invalidní- ho vozíku oriento- vaného 9 směrem . v zad je 1 poškoze- 1 ná nato- . lik, že 2 opěra- . dlo / 2 opora ne- . plní svoji 6 funkci nebo mů- že způso- bit zraně- ní ostat- ních pře- pravova- ných osob (ostré hrany).	B
9.1 1.2. 3 Spo- ny zá- drž- né- ho sy- sté- mu pro	Spony zá- držného 9 systému . pro uchý- 1 cení inva- 1 lidního . vozíku 2 v autobu- . su nelze 3 spolehlivě zapnout nebo	B

uch yce ní in- va- lid- ní- ho vo- zí- ku v a uto bu- su ne- lze spo- le- hli- vě za- pn out ne- bo roz- epn out		roze- pnout.	
9.1 1.2. 4 Pro sto 9 r, 1 1 pro pře pra vu in- va- lid- ní- ho vo- zí- ku v a uto bu- su, ne- ní v so ula du s p	Prostor určený pro pře- pravu in- validního vozíku v autobu- su neod- povídá požadav- kům ne- bo není vybaven předepsa- ným ty- pem zá- držného systému.	B	
	9 . 1 1 . 2 . 4 . 2	Autobus, který je určen pro přepravu invalidní- ho vozí- ku, není opatřen předepsa- ným	A

oza dav ky	označe- ním.	
9.1.1.3. 1 Do- ro- zu- mí- va- cí za- ří- ze- ní ne- bo spe- ciál- ní vy- ba-	Sig- na- li- za- ční a sp- eciál- ní vy- ba- vení au- to- bu- su, vzta- hu- jící se k do- pra- vě ce- stu- jí- cích se sní- že- nou po- hy- bli- vos- tí	Vizuální kontrola.
9.1.1.3. 1 Do- ro- zu- mí- va- cí za- ří- ze- ní ne- bo spe- ciál- ní vy- ba-	Dorozu- mívací za- řízení pro osoby se sníženou polybli- vostí, je-li vyžadová- no, ne- funguje, nebo chy- bí nebo její prove- dení nebo umístění v autobu- su není v souladu s poža- davky.	B

ve- ní urč ené pro ce- stuj ící se sní- že- no u po- hy- bli- vos ti, chy bí ne- bo ne- ní v so ula du s p oža dav ky			
9.12 Jiné speciální vybavení autobusu			
9 . 1 2 . 1	Za- říze- ní pro pří- pra- vu jídla v au- to- bu- su	Vizuální kontrola.	
9.1 2.1. 1 Za- ří- že- ní pro pří- pra- vu jí-	Montáž zařízení pro výro- bu hor- kých ná- pojů ne- bo ku- chyňské zařízení v autobu- su ne- splňuje		B

dla v a uto bu- su ne- ní v so ula du s p oža dav ky		požadav- ky bez- pečnosti.	
9.1 2.1. 2 Za- ří- ze- ní pro pří- pra vu jí- dla v a uto bu- su je 9 po- ško- ze- né do ta- ko- vé mí- ry, že by by- lo je- ho po uží vá- ní ne- bez peč né		Zařízení pro pří- pravu jí- dla v au- tobusu je 1 zjevně 2 poškoze- né do ta- 1 kové mí- ry, že by 2 bylo jeho používání nebezpeč- né.	B
9 . ni-	Sa- ni-	Vizuální kontrola.	

1 2 2	tár- ní za- říze- ní v au- to- bu- su	9 . 1 2 . 2 . 1	Sanitární zařízení v autobu- su není v souladu s poža- davky.	A
	uto- bu- su je po- ško- ze- n- á m ú- ž- e- n- í z- pů- s- o- b- it z- ra- n- ě- n- í n- e- b- o- n- e- n- í v so- u- la- du s p- o- ž- a- v- k- y	9 . 1 2 . 2 . 2	Sanitární zařízení v autobu- su je po- škozené a může způsobit zranění.	B
9 . 1 2 . 3	Jin- é za- říze- ní na- m- e- n- e- n- í v au- to- bu- su		Vizuální kontrola.	

su (na- př. au- dio- vi- zuál ní sy- sté- my)		
9.1 2.3 Do- da- teč- ně na- mo nto va- né za- ří- ze- ní v a uto bu- su ne- ní v so ula du s p oža dav ky ne- bo po- ru- šu- je po- ža- dav ky na bez peč nos t	Audiiovi- zuální sy- stémy pro cestující, nejsou umístěny mimo zorné po- le řidiče, nebo je- jich pro- vedení nebo umístění porušuje požadav- ky na bez- pečnost (ostré hrany) nebo mi- nimální výšku nad seda- dlem.	B
	Dodateč- ná mon- táž zaříze- ní (výba- vy) v au- tobusu není v souladu s poža- davky, ale není ohrožena bezpeč- nost jízdy ani bez- pečnost cestují- cích.	A
	Dodateč- ně na- montova-	B

		né zaříze-
2	.	ní (výba-
		va) v au-
3	.	tobusu
		porušuje
3	.	požadav-
		ky na bez-
		pečnost.

Poznámky:

- "Homologované zařízení" - zde znamená systém, konstrukční část nebo samostatný technický celek homologovaný podle příslušného předpisu EHK nebo schválený podle příslušné směrnice nebo nařízení EHS/ES/EU.
- "Požadavky" - zde znamená požadavky na schválení vozidla k datu první registrace nebo prvního uvedení do provozu a také povinnosti dodatečného vybavení podle příslušných právních předpisů. Věta první také platí pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vozidla.
- "Vizuální kontrola" - zde znamená zejména prohlédnutí kontrolovaných položek a v případě potřeby také fyzické prověření jejich ovládání, posouzení hluku nebo užití jiného vhodného prostředku kontroly bez použití technických zařízení.
- "Nebezpečná úprava" - zde znamená úprava, které má nepříznivý vliv na bezpečnost vozidla v provozu na pozemních komunikacích anebo negativní vliv na životní prostředí.
- "Identifikace vozidla" - zde znamená činnost, při níž stanice technické kontroly přezkoumává soulad identifikačních údajů s předloženou dokumentací k vozidlu, kterou je zejména osvědčení o registraci vozidla, technický průkaz, výpis technických údajů k vozidlu vydaný akreditovaným zástupcem nebo pověřenou zkušebnou, COC list nebo jiný na roveň postavený dokument. Soulad provedení identifikátorů na vozidle se porovnává se schválenou databází.
- "Identifikační údaj" - zde znamená zejména identifikační číslo vozidla (VIN) a povinný štítek výrobce. Pro identifikaci vozidla je možné použít i další údaje přidělené vozidlu zpravidla výrobcem vozidla nebo registračním místem: číslo motoru, je-li jím vozidlo vybaveno a je-li uvedeno v dokladech k vozidlu, registrační značku a provedení vozidla nebo jiné podobné údaje, podle nichž lze určit jedinečnost vozidla.
- „DOT“ je označení úřadu upravující předpisy v dopravě v USA (Department of Transport U.S.), kterým jsou označovány systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky, které odpovídají požadavkům tohoto úřadu.
- U vozidel se zážehovými a vznětovými motory s neřízeným emisním systémem nebo s neřízeným emisním systémem s katalyzátorem, které má zapsanou v technickém průkaze historickou původnost, se při měření emisí provádí vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená na úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy a těsnost motoru; kontrola ostatních zařízení určených ke snižování emisí škodlivin (odvětrání motoru, recirkulace výfukových plynů apod.) se provádí v rozsahu stanoveném výrobcem vozidla.
- U vozidla poháněného motorem mazaným směsí paliva s mazivem (dvoutaktní motory) se při měření emisí provádí vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená na úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy a těsnost motoru; kontrola ostatních zařízení určených ke snižování emisí škodlivin (odvětrání motoru, recirkulace výfukových plynů apod.) se provádí v rozsahu stanoveném výrobcem vozidla, a kontrola funkce řídicího systému motoru, čtení paměti závad pomocí diagnostického zařízení v rozsahu a způsobem předepsaným výrobcem vozidla.

PŘEDEPSANÉ BRZDNÉ ÚČINKY

Brzdný účinek vozidel kategorie M, N a O (provozního brzdění)

Datum schválení typu od:	Kategorie vozidla	Minimálních hodnota poměrného brzdného účinku Z (%)	Max. ovládací síla na pedál (N)
1. 1. 1972	M1	59	490
	M2, M3	51	685
	N, O	45	685
1. 7. 1995	M1	59	490
	N1	51	685
	M2, M3, N2 a N3	51	685
	O ¹⁾	45 / 51 ²⁾	3)

¹⁾ Vozidlo kategorie O1 je-li vybaveno brzdovým systémem.

²⁾ První hodnota platí pro návěsy, druhá pro přívěsy.

³⁾ U poloprůběžného nebo průběžného systému s pneumatickým ovládáním nesmí při zkoušce tlak v plnicí větvi spojovacího potrubí přesáhnout 700 kPa a v ovládací větvi spojení:

- a) v pneumatické ovládací větvi nesmí tlak přesáhnout 650 kPa,
- b) v elektrické ovládací větvi nesmí přesáhnout digitální požadovanou hodnotu odpovídající 650 kPa.

U vozidel kategorie O2 s nájezdovým nebo elektrickým brzdovým systémem se použijí odpovídající vstupní hodnoty dané zkušební metodikou.

Brzdný účinek traktorů (provozního brzdění) „a“ = střední plné zpomalení stanovené „ d_m “ ⁽⁷⁾ = a		
Konstrukční rychlost traktoru	Střední plné zpomalení	Max. ovládací síla na pedál
do 30 km/h a schválení typu před 1. 3. 1998 ⁴⁾	$a = 2,4 \text{ m/s}^2$	600 N

do 40 km/h a schválení typu po 1. 3. 1998 ⁵⁾	$a = 4,5 \text{ m/s}^2$	600 N
nad 40 km/h ⁶⁾	$a = 5,0 \text{ m/s}^2$	600 N
do 30 km/h ⁷⁾	$a = 3,55 \text{ m/s}^2$	600 N 400 N (ruční)
nad 30 km/h ⁷⁾	$a = 5,0 \text{ m/s}^2$	600 N 400 N (ruční)

⁴⁾ Směrnice rady 76/432/EHS o sblížování právních předpisů členských států týkajících se brzdových zařízení kolových zemědělských a lesnických traktorů, příloha č. II odst. 2.1.1.1.

⁵⁾ Směrnice komise 96/63/ES, kterou se mění směrnice Rady 76/432/EHS, týkající se brzdových zařízení kolových traktorů stanovila vzorec $S_{\max} \leq 0,15 V + (V^2/116)$, kdy z hodnoty 116 vychází střední plné zpomalení $4,5 \text{ m/s}^2$.

⁶⁾ Traktory s maximální konstrukční rychlostí nad 40 km/h se posuzují z hlediska brzdového systému podle předpisu EHK č. 13 jako vozidlo odpovídající kategorie N, nevztahuje se na vozidla, která byla schválena před platností nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 ze dne 15. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na brzdění vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel, v platném znění.

⁷⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/68 ze dne 15. října 2014, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013, pokud jde o požadavky na brzdění vozidel pro účely schvalování zemědělských a lesnických vozidel, v platném znění.

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Doklady předkládané k provedení technické prohlídky

- (1) Pravidelná technická prohlídka
 - osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
 - technické osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
 - výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
 - je-li vyžadováno měření emisí, protokol o měření emisí, pokud bylo měření emisí provedeno podle § 47 odst. 5 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- (2) Technická prohlídka silničních vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí zahrnuje kontrolu plnění požadavků stanovených mezinárodní smlouvou⁹⁾
 - osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
 - technické osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
 - výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,

- protokol o pravidelné technické prohlídce, pokud již byla provedena (nevztahuje se na vozidla nová, prvně uváděná do provozu),
- doklad o provedených prvních nebo periodických zkouškách pevné nebo výměnné nástavby podle dohody ADR vydaný k tomu pověřenou organizací. Zpravidla sestává ze dvou částí, a to zprávy o provedené zkoušce (např. inspekční zprávy) a návazného osvědčení (inspekčního certifikátu) o shodě s platnými požadavky dohody ADR. Jedná-li se o cisternu, musí být v certifikátu vydaném po 31. prosinci 2002 uveden vždy kód cisterny a případně zvláštní ustanovení, která tato cisterna splňuje,
- doklad o zkoušce těsnosti nástavby podle dohody ADR vydaný k tomu pověřenou organizací (pokud ho podle předchozího certifikátu nástavba již má mít),
- osvědčení ADR, pokud již bylo dříve vozidlu vydáno.

(3) Technická prohlídka za účelem schválení technické způsobilosti silničního vozidla

a) v případě jednotlivě dovezeného vozidla

- je-li vyžadováno měření emisí, protokol o měření emisí, pokud bylo měření emisí provedeno podle § 47 odst. 5 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- doklad o registraci vozidla v cizím státě nebo jiný, jemu odpovídající doklad,

b) v případě jednotlivě vyrobeného vozidla:

- je-li vyžadováno měření emisí, protokol o měření emisí, pokud bylo měření emisí provedeno podle § 47 odst. 5 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- technické osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
- výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
- doklady stanovené schvalovacím orgánem pro provedení technické prohlídky stanovené v podmínkách rozhodnutí, pokud jsou stanoveny,

c) v případě přestavby vozidla:

- osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
- je-li vyžadováno měření emisí, protokol o měření emisí, pokud bylo měření emisí provedeno podle § 47 odst. 5 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
- technické osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
- výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
- doklady stanovené schvalovacím orgánem pro provedení technické prohlídky stanovené v podmínkách rozhodnutí, pokud tyto jsou stanoveny.

(4) Technická prohlídka prováděná za účelem zápisu silničního vozidla do registru vozidel

- doklad o technické způsobilosti vozidla,
- prohlášení o shodě nebyl-li vydán technický průkaz,
- osvědčení o registraci vozidla vydaný jiným členským státem a, byl-li vydán, i technický průkaz tohoto vozidla,
- technické osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
- výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován.

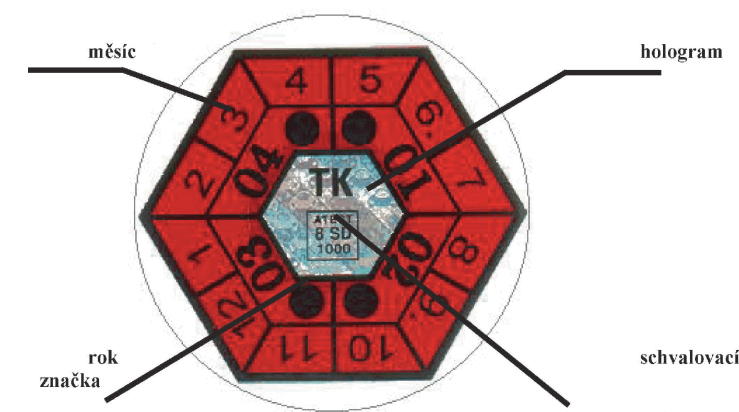
- (5) Technická prohlídka na žádost
 - pouze ty doklady, které mají vztah k požadovanému rozsahu (plný, částečný, částečný v rozsahu evidenční kontroly) technické prohlídky.
- (6) Opakovaná technická prohlídka
 - osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu, nebo potvrzení o jeho zadržení,
 - technické osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
 - výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
 - je-li vyžadováno měření emisí, protokol o měření emisí, pokud bylo měření emisí provedeno podle § 47 odst. 5 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů,
 - protokol o předchozí kontrole technického stavu silničního vozidla podle zvláštního právního předpisu nebo jiné obdobné kontrole v jiném členském státě, při které byla na vozidle zjištěna vážná nebo nebezpečná závada, pokud byla tato prohlídka provedena.
- (7) Evidenční kontrola
 - osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
 - technické osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován,
 - výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován.
- (8) Technická prohlídka prováděná v rámci technické silniční kontroly podle zákona o silničním provozu
 - osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
 - výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován.
- (9) Technická prohlídka historického vozidla
 - žádost o provedení testování historického vozidla, kde je potvrzena historická původnost, a u registrovaného vozidla v registru historických vozidel dále
 - průkaz historického vozidla, včetně jeho příloh, které tvoří nedílnou součást průkazu historického vozidla, je-li vydán,
 - osvědčení o registraci vozidla,
 - je-li vyžadováno měření emisí, protokol o měření emisí, pokud bylo měření emisí provedeno podle § 47 odst. 5 zákona č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Příloha č. 3 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vzor a umístění kontrolní nálepky na zadní tabulku registračních značky vozidel

Kontrolní nálepka technické způsobilosti vozidla je

- a) červené barvy,
- b) opatřena transparentním lakem, který obsahuje částice odrážející UV světlo, a
- c) ve své střední části stříbrným hologramem, na kterém je vyznačena schvalovací značka (ATEST 8 SD 1000).



Umístění kontrolní nálepky na tabulce registrační značky

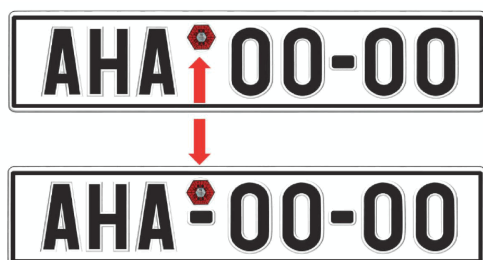
Kontrolní nálepka se vylepuje na zadní tabulku registrační značky do kruhového prolisu, určeného pro kontrolní nálepku. Je-li tabulka opatřena dvěma kruhovými prolisy, kontrolní nálepka se vylepuje do horního prolisu.



Na tabulky registračních značek, které nejsou opatřeny kruhovými prolisy (starší provedení), se kontrolní nálepky vylepují následovně:

- a) Obdélníková jednořádková tabulka registrační značky

Kontrolní nálepka se vylepuje do horní části první mezery mezi alfanumerickými znaky.



- b) Obdélníková dvouřádková tabulka registrační značky

Kontrolní nálepka se vylepuje do levé horní části tabulky registrační značky.



- c) Obdélníková dvouřádková tabulka registrační značky se zkosenými rohy (všech rozměrů)

Kontrolní nálepka se vylepuje do levé horní části tabulky registrační značky.



Příloha č. 4 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vzor protokolů o technické prohlídce

Vzor – Protokol o technické prohlídce – ruční protokol

9. Provozovatel: Sídlo firmy: STK č.: Adresa provozovny: IČO: Tel.: DIČ: E-mail: PROTOKOL č. CZ- - - - Druh TP Rozsah 1. VIN (č. karoserie): 2. Registrační značka a symbol státu: 4. Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km): 5. Kategorie vozidla: Tovární značka: Druh vozidla: Obch. označení (typ): Datum první registrace: Typ motoru: Číslo ORV (dokladu): Měření emisí provedla SME č.: dne: č. protokolu:

6. ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) []

VÁŽNÉ (B) []

NEBEZPEČNÉ (C) []

Poznámky:

3. Datum a místo prohlídky _____
7. Vozidlo je pro další provoz _____
8. Příští prohlídka musí být provedena do _____
9. Technickou prohlídku provedl technik, osv. č. _____ Podpis: _____
10. Vozidlo z hlediska evidenční kontroly _____
- Kontrolní nálepka _____

Za správnost: _____

podpis odpovědného pracovníka

Razítko STK:



Protokol pro off-line stav (ruční protokol)



STK č.
Tel.:
E-mail:

Stránka / celkový počet stran

9. Název provozovatele:
(firma, obchodní rejstřík)
Sídlo firmy:
(ulice a čp., PSČ a město)
Adresa provozovny:
(ulice a čp., PSČ a město)

LOGO firmy

IČO:
DIČ:

**PROTOKOL č.
o technické prohlídce**

Druh TP:	Rozsah TP:	ID:
1. VIN (č. karoserie):		
2. Registrační značka a symbol státu:		
4. Stav počítače ujeté vzdálenosti (km):	5. Kategorie vozidla:	
Tovární značka:	Druh vozidla:	
Obchodní označení (typ):	Datum první registrace:	
Typ motoru:	Číslo ORV (dokladu):	

Měření emisí provedla SME č. ____ dne ____ 20____, č. protokolu ____ / ____

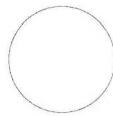
6. ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) (počet závad) (dynamické pole)

VÁŽNÉ (B) (počet závad) (dynamické pole)

NEBEZPEČNÉ (C) (počet závad) (dynamické pole)

Poznámky: (dynamické pole)

3. Datum a místo prohlídky 7. Vozidlo je pro další provoz 8. Příští prohlídka musí být provedena do 9. Technickou prohlídku provedl kontrolní technik, osvědčení č.: 10. Vozidlo z hlediska evidenční kontroly Kontrolní nálepka	<div style="text-align: center;">  </div>
<div style="text-align: center;">  </div> <p>(čárový kód protokolu)</p>	<div style="text-align: center;"> <p>Za správnost:</p> <p>Razítko STK podpis</p> </div>

Datum a čas měření:

Č. protokolu:

VIN:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:				
Výsledek kontroly readiness kódů:				
Výsledek kontroly závad řídicí jednotky motoru:				
Vyhodnocení stavu řídicí jednotky:				
Výsledek kontroly těsnosti plynového zařízení *):				
Měřené parametry		Předepsané hodnoty	Naměřené hodnoty s palivem	
			základním	alternativním
Při volnoběhu	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
Při zvýšených otáčkách	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
	λ – lambda [1]			

Použitý analyzátor (výrobce, typ):
Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření analyzátoru.

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí
Vylepena ochranná nálepka č.
Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

*) Pouze pro vozidla vybavená zařízením pro plynový pohon



(čárový kód protokolu)

Datum a čas měření:
Komunikační protokol:
Identifikační řetězc:

Č. protokolu:

CVN:

VIN:

VIN:

Stav Readiness (údaje pro J1939):

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	EGS Heat	EGS Func	A/C	SAS	Evap	HCat	Cat Func	NM HC	Cold	NOx	DPF	Boost
Podporované																
Otestované																

Stav Readiness (údaje mimo J1939):

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	O2S Heat	O2S Func	A/C	SAS	Evap	HCat	Cat Func
Podporované											
Otestované											

Výpis DTC:
Vzdálenost ujetá při aktivní DTC:
Naměřené hodnoty:
Palivo:

Celkem závad:
km

Stav MIL:

Status	n [min ⁻¹]	vyústění	CO [%]	CO ₂ [%]	HC [ppm]	Lambda [-]	O ₂ [%]	CO _{corr} [%]	NO _x [ppm]	TPS [%]
Měřeno										
Limit										
Měřeno										
Limit										

Pozn. Pro vícepalivová vozidla se řádek Palivo a tabulka opakují.

Kontrola nádrží LPG/CNG:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uvede se seznam všech použitých nádrží.


53423-12-02-0383
(čárový kód protokolu)

<div>ČESKÁ REPUBLIKA CZECH REPUBLIC</div> <div>Směrnice 2014/45/EUDirective 2014/45/EU</div>		
CZ	<div>OSVĚDČENÍ O TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI VOZIDLA ROADWORTHINESS CERTIFICATE</div> <div>číslo/number: CZ-XXXX-RR-MM-0000</div>	
(1)	VIN/VIN:	
(2)	Registrační značka a symbol státu: / Registration plate number of the vehicle and country symbol of the State of registration:	
(3)	Datum a místo prohlídky: / Place and date of the test:	
(4)	Stav počítadla ujeté vzdálenosti v době prohlídky: / Odometer reading at the time of the test:	
(5)	Kategorie vozidla: / Vehicle category:	
(6)	Zjištěné závady a stupně jejich závažnosti: / Identified deficiencies and their level of severity:	
(7)	Výsledek technické prohlídky: / Result of the roadworthiness test:	
(8)	Datum příští prohlídky: / Date of the next roadworthiness test:	
(9)	Vydala STK: / Issued by testing center. Podpis a číslo osvědčení kontrolního technika: / Signature and Certificate number of the inspector:	
(10)	Jiné informace: / Other information:	

Vzor – Protokol o nařízené technické prohlídce – ruční protokol



9. Provozovatel:

Sídlo firmy:

STK č. Adresa provozovny: IČO:

Tel.: DIČ:

E-mail:

PROTOKOL č. CZ- - - -

Druh TP: NAŘÍZENÁ Rozsah

1. VIN (č. karoserie):

2. Registrační značka a symbol státu:

4. Stav počít. ujeté vzdál. (km): 5. Kategorie vozidla:

Obch. označení (typ): Druh vozidla:

Tovární značka: Datum první registrace:

Typ motoru: Číslo ORV (dokladu):

Měření emisí provedla SME č.: dne: č. protokolu:

6. ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) []

VÁŽNÉ (B) []

NEBEZPEČNÉ (C) []

Poznámky:

3. Datum a místo prohlídky / Place and date of the test:	
7. Vozidlo je pro další provoz na území ČR způsobilé / způsobilé na dobu 30 dnů do _____ / nezpůsobilé Vehicle for continued operation in the CZ eligible / eligible for 30 days until _____ / ineligible	
8. Příští prohlídka musí být provedena do _____	Razítko STK
9. Technickou prohlídku provedl technik, osv. č. _____ Podpis: _____	
10. Vozidlo z hlediska evidenční kontroly _____ Kontrolní nálepka _____	
Za správnost: _____ podpis odpovědného pracovníka	

Protokol o nařízené technické prohlídce pro off-line stav (ruční protokol)

	Stránka / celkový počet stran	LOGO firmy
STK č. Tel.: E-mail:	9. Název provozovatele: (firma, obchodní rejstřík) Sídlo firmy: (ulice a čp., PSČ a město) Adresa provozovny: (ulice a čp., PSČ a město)	IČO: DIČ:

**PROTOKOL č.
o technické prohlídce**

Druh TP: NAŘÍZENÁ	Rozsah TP:	ID:
1. VIN (č. karoserie):		
2. Registrační značka a symbol státu:		
4. Stav počítače ujeté vzdálenosti (km):	5. Kategorie vozidla:	
Tovární značka:	Druh vozidla:	
Obchodní označení (typ):	Datum první registrace:	
Typ motoru:	Číslo ORV (dokladu):	

Měření emisí provedla SME č. _____. dne _____.20____, č. protokolu ____ / ____

6. ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) (počet závad)	(dynamické pole)
--------------------------------	------------------

VÁŽNÉ (B) (počet závad)	(dynamické pole)
--------------------------------	------------------

NEBEZPEČNÉ (C) (počet závad)	(dynamické pole)
-------------------------------------	------------------

Poznámky: (dynamické pole)

3. Datum a místo prohlídky/**Place and date of the test:**

7. Vozidlo je pro další provoz na území ČR **způsobilé/způsobilé na dobu 30 dnů do/nezpůsobilé**
Vehicle for continued operatin in the CZ **eligible/eligible for 30 days until/ineligible**

8. Příští prohlídka musí být provedena do

9. Technickou prohlídku provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

10. Vozidlo z hlediska evidenční kontroly

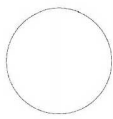
Kontrolní nálepka



53423-12-02-0383

(čárový kód protokolu)

Za správnost:



Razítko STK

_____ podpis

Datum a čas měření: Č. protokolu: VIN:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:				
Výsledek kontroly readiness kódů:				
Výsledek kontroly závad řídicí jednotky motoru:				
Vyhodnocení stavu řídicí jednotky:				
Výsledek kontroly těsnosti plynového zařízení *):				
Měřené parametry		Předepsané hodnoty	Naměřené hodnoty s palivem	
			základním	alternativním
Při volnoběhu	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
Při zvýšených otáčkách	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
	λ – lambda [1]			

Použitý analyzátor (výrobce, typ):
Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření analyzátoru.

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí
Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

*) Pouze pro vozidla vybavená zařízením pro plynový pohon



(čárový kód protokolu)

Datum a čas měření:
Komunikační protokol:
Identifikační řetězce:
CALID:
Stav Readiness (údaje pro J1939):

Č. protokolu:

CVN:

VIN:

VIN:

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	EGS Heat	EGS Func	A/C	SAS	Evap	HCat	Cat Func	NM HC	Cold	NOx	DPF	Boost
Podporované																
Otestované																

Stav Readiness (údaje mimo J1939):

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	O2S Heat	O2S Func	A/C	SAS	Evap	HCat	Cat Func
Podporované											
Otestované											

Výpis DTC:
Vzdálenost ujetá při aktivní DTC:
Naměřené hodnoty:
Palivo:

Celkem závad:
km
Stav MIL:

Status	n [min ⁻¹]	vyústění	CO [%]	CO ₂ [%]	HC [ppm]	Lambda [-]	O ₂ [%]	CO _{corr} [%]	NO _x [ppm]	TPS [%]
Měřeno										
Limit										
Měřeno										
Limit										

Pozn. Pro vícepalivová vozidla se řádek Palivo a tabulka opakují.

Kontrola nádrží LPG/CNG:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uveďte se seznam všech použitých nádrží.



(čárový kód protokolu)

Příloha č. 5 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.
Vzor záznamníku závad

ZÁZNAMNÍK ZÁVAD VOZIDLA

PROTOKOL č. CZ - - - -

Datum prohlídky:

--

Druh prohlídky:

Rozsah:



Registrační údaje vozidla

Druh vozidla:

Kategorie:

Provedení:

Tovární značka:

Obchodní označení:

Stát registrace:

Registrační značka:

Číslo ORV: _____

Datum první registrace:

Typ motoru:

SME č.: číslo protokolu: ze dne:

číslo protokolu:

ze dne:

VIN vozidla:		Souhlasí s doklady:	ANO	NE

Typ motoru:		Souhlasí s doklady:	ANO	NE
-------------	--	---------------------	-----	----

Stav počítače ujeté vzdálenosti (km):

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) [1]

VÁŽNĚ (B) [1]

NEBEZPEČNÉ (C) [1]

Poznámky:

Technická způsobilost do:	<input type="text"/>	Kontrolní nálepka vylepena:	ANO	NE
Prohlídku provedl kontrolní technik	číslo osvědčení: _____	Podpis: _____	Razítko odpovědné osoby 	
Zapisovatel svým podpisem stvrzuje, že obsah záznamníku závad souhlasí s protokolem o technické prohlídce	číslo obsluhy AIS: _____	Podpis: _____		

Technický popis vozidla

<div>Vozidlo</div> <div><div>K</div><div>Číslo typového schválení</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>1</div><div>Druh vozidla</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>2</div><div>Druh vozidla - pokračování</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>J</div><div>Kategorie vozidla</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>D.1</div><div>Tovární značka</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>D.2</div><div>Typ vozidla</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>3</div><div>Varianta</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>4</div><div>Verze</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>D.3</div><div>Obchodní označení</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>E</div><div>VIN</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>5</div><div>Výrobce vozidla</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div>	<div><div>Motor</div><div><div>6</div><div>Výrobce motoru</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>7</div><div>Typ motoru</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>P.3</div><div>Palivo</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>P.1</div><div>Zdvihový objem</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>P.2/P.4</div><div>Max. výkon (kW) / při otáčkách (min⁻¹)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>V.6</div><div>Korigovaný součinitel absorpce (m⁻¹)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>V.7</div><div>CO₂</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>V.8</div><div>Spotřeba paliva (g.km⁻¹) / (l.100 km⁻¹)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>V.9</div><div>Emisní limit Č. (EU/EHK)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div></div> <div><div>Karoserie</div><div><div>8</div><div>Výrobce karoserie</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>9</div><div>Druh (typ)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>10.</div><div>Výrobní číslo (další stupeň)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>5</div><div>Počet míst celkem</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>S.1/S.2</div><div>Počet míst k sezení / stání</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div></div>	<div><div>R</div><div>Barva</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div> <div><div>Rozměry</div><div><div>11</div><div>Celková délka (mm)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>12</div><div>Celková šířka (mm)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>13</div><div>Celková výška (mm)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>M</div><div>Rozvor (mm)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>14</div><div>Rozchod (mm) (řízená/jiná)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div></div> <div><div>Hmotnosti</div><div><div>G</div><div>Provozní hmotnost (kg)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>F.1/F.2</div><div>Největší technicky přípustná/povolená hmotnost (kg):</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>N</div><div>Největší technicky přípustná/povolená hmotnost na nápravu (kg):</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>O.1</div><div>Největší technicky přípustná/povolená hmotnost přípojného vozidla [kg] – brzděného</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>O.2</div><div>Největší technicky přípustná/povolená hmotnost přípojného vozidla [kg] – nebrzděného</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>15</div><div>Největší technicky přípustná / povolená hmotnost jízdní soupravy [kg]</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>16</div><div>Spojovací zařízení - druh</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div></div> <div><div>Kola a pneumatiky na nápravě rozměry /montáž (zdvojená ="[2]")</div><div><div>L</div><div>Počet náprava – z toho poháněných</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>N.1</div><div>na nápravě 1 rozměry / montáž</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>N.2</div><div>na nápravě 2 rozměry / montáž</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>N.3</div><div>na nápravě 3 rozměry / montáž</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>N.4</div><div>na nápravě 4 rozměry / montáž</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div></div> <div><div>Hluk</div><div><div>U.1/U.2</div><div>Vnější hluk vozidla (dB(A)) – stojícího při otáčkách (min⁻¹)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>U.3</div><div>za jízdy (dB(A))</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>T</div><div>Nejvyšší rychlost (km.h⁻¹)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>Q</div><div>Poměr výkon / hmotnost (kW.kg⁻¹):</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>17</div><div>Předpis, spotřeba paliva (l.100 km⁻¹)</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div><div><div>Účel určení silničního vozidla</div><div>XXXXXXXXXXXX</div></div></div>
<div>Další záznamy</div> <div>XXXXXXXXXXXX</div>		

Příloha č. 6 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

**Výpočet kapacitní potřeby technických prohlídek,
kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly
a počtu skutečně provedených technických prohlídek**

Potřebné podklady pro výpočet se stanoví z centrálního registru vozidel a informačního systému technických prohlídek a to vždy k 1.1. a 1.7. každého roku z dat za období předchozích 12 měsíců. Pro výpočet se dále použije aktuální provozní doba a aktuální počet techniků na jednotlivých provozovnách v době, kdy je výpočet prováděn.

1. Výpočet kapacitní potřeby technických prohlídek

Ke stanovení kapacitní potřeby technických prohlídek na území okresu¹⁰⁾ z hlediska zajištění potřebného počtu technických prohlídek se vychází z počtu vozidel evidovaných v tomto území. Jednotlivé druhy a kategorie vozidel se výpočtem převádějí na základní druh vozidla, kterým je osobní automobil (OA) nebo užitkový automobil (UA). Konkrétně počet vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L se převádí na počet OA, počet vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 na počet UA. Tím se dostane tzv. upravený počet OA nebo UA, dále označovaný jako OA_U nebo UA_U .

Kromě počtu vozidel evidovaných na území okresu se do výpočtu zahrnuje i rozdílná pracnost technických prohlídek (dále jen „TPr“) vozidel kategorií O a L vůči automobilům a rozdílná pracnost evidenčních kontrol (dále jen „EK“), opakovaných technických prohlídek (dále jen „OP“), technických prohlídek před registrací (dále jen „PR“) a technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla (dále jen „PS“) vůči pravidelným technickým prohlídkám (dále jen „PT“).

1.1. Pracnost TPr vozidel kategorií O a L je vyjádřena koeficientem k_p podle jednotlivých kategorií vozidel.

$$k_{pOOA} = T_{OOA} / T_{OA} \quad k_{pOOA} \text{ je koeficient vozidel kategorie } O_1 \text{ a } O_2$$

$$k_{pLOA} = T_{LOA} / T_{OA} \quad k_{pLOA} \text{ je koeficient vozidel kategorie } L$$

$$k_{pOUA} = T_{OUA} / T_{UA} \quad k_{pOUA} \text{ je koeficient vozidel kategorie } O_3 \text{ a } O_4$$

Pro účely této přílohy se rozumí:

- a) T_{OOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky, které se provádí načtením čárového kódu záznamníku závad a kontrolního technika na kontrolní lince STK (dále jen „zahájení technické prohlídky“) po ukončení technické prohlídky, které se provádí opětovným načtením čárového kódu záznamníku závad na kontrolní lince STK (dále jen „ukončení technické prohlídky“), počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie O_1 a O_2 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- b) T_{LOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kate-

gorie L na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.

- c) T_{OA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie M_1 a N_1 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- d) T_{OUA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie $O3$ a $O4$ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- e) T_{UA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie N_2 , N_3 , M_2 a M_3 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.

1.2. Pracnost EK, OP, PR a PS vůči PT je vyjádřena koeficientem k_{EK} , k_{OP} , k_{PR} a k_{PS} pro linky OA a UA

$$k_{EKO A} = \frac{T_{EKO A}}{T_{PTOA}} \quad k_{EKO A} \text{ je koeficient pracnost EK vůči PT u OA}$$

$$k_{EKUA} = \frac{T_{EKUA}}{T_{PTUA}} \quad k_{EKUA} \text{ je koeficient pracnost EK vůči PT u UA}$$

$$k_{OPO A} = \frac{T_{OPO A}}{T_{PTOA}} \quad k_{OPO A} \text{ je koeficient pracnost OP vůči PT u OA}$$

$$k_{OPUA} = \frac{T_{OPUA}}{T_{PTUA}} \quad k_{OPUA} \text{ je koeficient pracnost OP vůči PT u UA}$$

$$k_{PRO A} = \frac{T_{PRO A}}{T_{PTOA}} \quad k_{PRO A} \text{ je koeficient pracnost PR vůči PT u OA}$$

$$k_{PRUA} = \frac{T_{PRUA}}{T_{PTUA}} \quad k_{PRUA} \text{ je koeficient pracnost PR vůči PT u UA}$$

$$k_{PSOA} = \frac{T_{PSOA}}{T_{PTOA}} \quad k_{PSOA} \text{ je koeficient pracnost PS vůči PT u OA}$$

$$k_{PSUA} = \frac{T_{PSUA}}{T_{PTUA}} \quad k_{PSUA} \text{ je koeficient pracnost PS vůči PT u UA}$$

Pro účely této přílohy se rozumí:

- a) $T_{EKO A}$ je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech evidenčních kontrol vozidel kategorií M_1 ,

- N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- b) T_{EKUA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech evidenčních kontrol vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- c) T_{OPOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech opakovaných technických prohlídek vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- d) T_{OPUA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech opakovaných technických prohlídek vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- e) T_{PROA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech technických prohlídek před registrací vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- f) T_{PRUA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech technických prohlídek před registrací kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- g) T_{PSOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- h) T_{PSUA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- i) T_{PTOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech pravidelných technických prohlídek vozidel kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 a L na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- j) T_{PTUA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech pravidelných technických prohlídek vozidel kategorií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- k) Průměrný čas (T_{OOA} , T_{LOA} , T_{OA} , T_{OUA} , T_{UA}) se vypočte takto: Sečtou se součiny počtu jednotlivých druhů technických prohlídek (pravidelná, opakovaná, před schválením, před registrací a evidenční kontrola) s průměrným časem jednotlivých

druhů technických prohlídek (pravidelná, opakovaná, před schválením, před registrací a evidenční kontrola) a to se podělí součtem počtů jednotlivých druhů technických prohlídek (pravidelná, opakovaná, před schválením, před registrací a evidenční kontrola) pro dané kategorie vozidel.

- l) Průměrný čas ($T_{EKO A}$, $T_{OPO A}$, $T_{PRO A}$, $T_{PSO A}$, $T_{PTO A}$, $T_{EKU A}$, $T_{OPU A}$, $T_{PRU A}$, $T_{PSU A}$, $T_{PTU A}$) se vypočte takto: Sečtou se součiny počtu evidenční kontrol, opakovaných technických prohlídek, technických prohlídek před registrací, technických prohlídek před schválením technické způsobilosti, pravidelných technických prohlídek jednotlivých kategorií M_1 , N_1 , O_1 , O_2 , L pro linky OA a M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 , O_4 pro linky UA s průměrným časem evidenční kontrol, opakovaných technických prohlídek, technických prohlídek před registrací, technických prohlídek před schválením technické způsobilosti, pravidelných technických prohlídek jednotlivých kategorií a to se podělí součtem počtů evidenční kontrol, opakovaných technických prohlídek, technických prohlídek před registrací, technických prohlídek před schválením technické způsobilosti, pravidelných technických prohlídek jednotlivých kategorií.

1.3. Potřebná kapacita STK pro OA (PKOA)

Ve výpočtu se zohledňují i různé lhůty provádění pravidelných TPr proti osobním automobilům, a to takto:

- pro přípojná vozidla koeficientem a (dvojnásobná lhůta, čtyři roky, $a = 0,5$),
- pro motocykly koeficientem b (dvojnásobná lhůta, čtyři, $b = 0,5$).

Upravený počet OA pro daný správní obvod se vypočte ze vzorců:

$$OAU = M_1 + N_1 + a * k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + b * k_{pLOA} * L$$

Po dosazení hodnot koeficientů:

$$OAU = M_1 + N_1 + 0,5 * k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + 0,5 * k_{pLOA} * L$$

Potřebná roční kapacita technických prohlídek OA, PKOA, se vypočte vynásobením upraveného počtu OAU koeficientem kOA.

Koeficient kOA zohledňuje:

- a) počet OA mladších 4 roky koeficient c, kde se uvádí se procentuální podíl vozidel kategorie M_1 ve stáří do 4 let dle CRV z celkového počtu vozidel kategorie M_1 a N_1 ,
- b) potřebu opakovaných technických prohlídek koeficient oOA, kdy se uvádí procentuální podíl opakovaných prohlídek ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L, M_1 , N_1 , O_1 a O_2 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficientem k_{OPOA} ,
- c) potřebu evidenčních kontrol ekOA, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí počet (procentuální podíl) evidenční kontroly ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L, M_1 , N_1 , O_1 a O_2 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficientem $k_{EKO A}$,

- d) potřebu technických prohlídek vozidel před registrací vozidla prOA, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí procentuální podíl technické prohlídky před registrací vozidla ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L, M₁, N₁, O₁ a O₂ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficientem k_{PROA} ,
- e) potřebu technických prohlídek vozidel před schválením technické způsobilosti vozidla psOA, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí procentuální podíl technické prohlídky před schválením technické způsobilosti vozidla ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie L, M₁, N₁, O₁ a O₂ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficientem k_{PSOA} ,
- f) lhůtu pravidelných technických prohlídek OA koeficient $lh = 2$ roky.

Upravený koeficient kOA:

$$kOA = (1-c) \cdot (1+oOA \cdot k_{OPOA}) \cdot (1+ekOA \cdot k_{EKO A}) \cdot (1+prOA \cdot k_{PROA}) \cdot (1+psOA \cdot k_{PSOA}) / lh$$

Kapacitní potřeba technických prohlídek STK pro OA:

$$PKOA = kOA \cdot OAU$$

1.4. Potřebná kapacita STK pro UA (PKUA)

Upravený počet UA pro daný územní obvod se vypočte ze vzorce:

$$UAU = M_2 + M_3 + N_2 + N_3 + k_{POUA} \cdot (O_3 + O_4)$$

Potřebná roční kapacita technických prohlídek UA, PKUA, se vypočte vynásobením upraveného počtu UAU koeficientem kUA.

Koeficient kUA zohledňuje:

- a) potřebu opakovaných technických prohlídek koeficient oUA, kdy se uvádí procentuální podíl opakovaných prohlídek ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie N₂, N₃, M₂, M₃, O₃ a O₄ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficientem k_{OPOUA} ,
- b) potřebu evidenčních kontrol ekUA, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí počet (procentuální podíl) evidenčních kontrol ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie N₂, N₃, M₂, M₃, O₃ a O₄ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficientem k_{EKUA} ,
- c) potřebu technických prohlídek vozidel před registrací vozidla prUA, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí procentuální podíl technických prohlídek před registrací vozidla ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie N₂, N₃, M₂, M₃, O₃ a O₄ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficientem k_{PRUA} ,
- d) potřebu technických prohlídek vozidel před schválením technické způsobilosti vozidla psUA, které představují zvýšení nároků na kapacitu, kdy se uvádí procentuální podíl technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla ze

všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie N₂, N₃, M₂, M₃, O₃ a O₄ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek a dále se násobí koeficient k_{PSUA} ,

e) lhůtu pravidelných technických prohlídek UA koeficient $lh = 1$ rok.

Upravený koeficient k_{UA} :

$$k_{UA} = (1 + o_{UA} * k_{OPUA}) * (1 + e_{UA} * k_{EKUA}) * (1 + pr_{UA} * k_{PRUA}) * (1 + ps_{UA} * k_{PSUA}) / lh$$

Kapacitní potřeba technických prohlídek STK pro UA:

$$PK_{UA} = k_{UA} * UAU.$$

2. Kapacita kontrolních linek STK

2.1. Počet produktivních dnů v roce

Při kalkulaci se vychází z těchto údajů:

počet pracovních dnů/ v kalendářním roce/ Pr_{dny}

dovolená /den/ 20

nemoc /den/ n_{den}

(vychází ze statistiky ČSÚ přepočítané na všechny pracující a pracovní dny) sanitární dny, plnění jiných úkolů /den/ 7

počet produktivních dnů v roce (d) za kalendářní rok, který se vypočte tak, že

$$d = Pr_{dny} - 20 - n_{den} - 7$$

2.2. Průměrná provozní doba STK (h_e)

Průměrná provozní doba STK (h_e), se spočítá ze skutečné týdenní provozní doby vydělené 5. V případě, že stanici technické kontroly bylo uděleno pouze oprávnění, uvede se hodnota $h_e = 8$.

Pro potřeby výpočtu h_e se z důvodu zohlednění časové pracnosti zohlední počet kontrolních stání na kontrolních linkách a počet kontrolních techniků provádějících technické prohlídky na těchto kontrolních linkách. V rámci výpočtu se bere v úvahu, že na kontrolní lince pro provozní dobu 40 hod. pracovního týdne se započte každý kontrolní technik, který pracuje na této kontrolní lince. Je-li na této kontrolní lince počet kontrolních techniků roven počtu kontrolních stání, považuje se kontrolní linka stanice technické kontroly v provozu za plně vytíženou. V případě, že počet kontrolních techniků neodpovídá počtu kontrolních stání na kontrolní lince, započte se u

- kontrolní linky o čtyřech kontrolních stání (OA) za každého kontrolního technika 1/4 kapacity kontrolní linky.
- kontrolní linky o třech kontrolních stání (OA) za každého kontrolního technika 1/3 kapacity kontrolní linky.
- kontrolní linka o dvou kontrolních stání (UA) za každého kontrolního technika 1/2 kapacity kontrolní linky.

Při provozní době dané provozovny STK, která přesahuje 40 hodin v týdnu, se vychází při výpočtu z následující skutečnosti, provozovatel STK musí mít pro každou směnu, tzn., pro každých 8 hod. pracovní dne k dispozici počet kontrolních techniků odpovídající počtu kontrolních stání na kontrolní lince, jinak se pro potřeby výpočtu bere v úvahu pouze základní provozní doba přepočtená na denní pracovní čas $h_e = 8$.

Pracuje-li kontrolní technik na více provozovnách STK, započítá se pouze pro jednu provozovnu STK.

2.3. Kapacita kontrolní linky STK pro osobní automobily (KLOA)

Pro účely výpočtu kapacity kontrolní linky STK pro osobní automobily (KLOA) se vychází z $TPr\ OA_{M1}$, kdy se jedná o průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK po ukončení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK počítaný z pravidelných technických prohlídek kategorie M_1 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.

a) čtyři kontrolní stání

pracnost $TPr\ OA_{M1}$ přepočtená na 1 hodinu $tLOA4 = TPr\ OA_{M1}/60$ h

počet kontrolních stání na lince $p = 4$

ztráta počtu TPr (zahájení a ukončení práce) $z = 3$

Kapacita kontrolní linky (počet TPr /rok)

$$KLOA4 = (p * h_e / tLOA4 - z) * d = ((4 * h_e / (TPr\ OA_{M1}/60) - 3) * d = TPr/\text{rok}$$

b) tři kontrolní stání

pracnost $TPr\ OA_{M1}$ přepočtená na 1 hodinu $tLOA3 = TPr\ OA_{M1}/60$ h

počet kontrolních stání na lince: $p = 3$

ztráta počtu TPr : $z = 2$

Kapacita kontrolní linky (počet TPr /rok)

$$KLOA3 = (p * h_e / tLOA3 - z) * d = ((3 * h_e / (TPr\ OA_{M1}/60) - 2) * d = TPr/\text{rok}$$

2.4. Kontrolní linka STK pro užitkové automobily (KLUA)

Pro účely výpočtu kapacity kontrolní linky STK pro užitkové automobily (KLOA) se vychází z $TPr\ UA_{N3}$ je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK po ukončení technické prohlídky kontrolním technikem na kontrolní lince STK počítaný z pravidelných technických prohlídek kategorie N_3 na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.

pracnost $TPr UA_{N3}$ přepočtená na 1 hodinu $t_{LUA} = TPr UA_{N3}/60 h$

počet kontrolních stání na lince: $p = 2$

ztráta počtu TPr : $z = 1$

Kapacita kontrolní linky (počet TPr /rok)

$$KLUA = (p * h_e / t_{LUA} - z) * d = ((2 * h_e / (TPr UA_{N3}/60) - 1)) * d = TPr/rok$$

3. Počet skutečně provedených technických prohlídek

Počet skutečně provedených technických prohlídek se stanoví z počtu jednotlivých technických prohlídek vozidel jednotlivých kategorií a časové pracnosti provedení jednotlivých technických prohlídek pro jednotlivé kategorie vozidel vztahované ke stanici technické kontroly pro osobní automobily (SOA) a užitkové automobily (SUA), kdy data pro výpočet vycházejí z Informačního systému technických prohlídek za předcházející rok pro jednotlivé stanice technické kontroly.

3.1 Počet skutečně provedených prohlídek STK pro OA

$$SOA = SOA_p + SOA_o + SOA_e + SOA_r + SOA_s$$

Upravený počet OA pro STK OA se vypočte ze vzorců:

- a) Počet pravidelných technických prohlídek stanice technické kontroly SOA_p je dán součtem počtu pravidelných technických prohlídek podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na OA:

$$SOA_p = M_1 + N_1 + k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + k_{pLOA} * L$$

- b) Počet opakovaných technických prohlídek stanice technické kontroly SOA_o je dán součtem počtu opakovaných technických prohlídek podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na OA:

$$SOA_o = (M_1 + N_1 + k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + k_{pLOA} * L) * k_{OPOA}$$

- c) Počet evidenčních kontrol stanice technické kontroly SOA_e je dán součtem počtu evidenčních kontrol podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na OA:

$$SOA_e = (M_1 + N_1 + k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + k_{pLOA} * L) * k_{EKOA}$$

- d) Počet technických prohlídek před registrací vozidla kontrol stanice technické kontroly SOA_r je dán součtem počtu technických prohlídek před registrací vozidla podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na OA:

$$SOA_r = (M_1 + N_1 + k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + k_{pLOA} * L) * k_{PROA}$$

- e) Počet technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla kontrol stanice technické kontroly SOA_s je dán součtem počtu před schválením technické způsobilosti vozidla podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na OA:

$$SOA_s = (M_1 + N_1 + k_{pOOA} * (O_1 + O_2) + k_{pLOA} * L) * k_{PSOA}$$

3.2 Počet skutečně provedených prohlídek STK pro UA

$$SUA = SUA_p + SUA_o + SUA_e + SUA_r + SUA_s$$

Upravený počet UA pro STK UA se vypočte ze vzorců:

- a) Počet pravidelných technických prohlídek stanice technické kontroly SUA_p je dán součtem počtu pravidelných technických prohlídek podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na UA:

$$SUA_p = M_2 + M_3 + N_2 + N_3 + k_{pOUA} * (O_3 + O_4)$$

- b) Počet opakovaných technických prohlídek stanice technické kontroly SUA_o je dán součtem počtu opakovaných technických prohlídek podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na UA:

$$SUA_o = (M_2 + M_3 + N_2 + N_3 + k_{pOUA} * (O_3 + O_4)) * k_{OPUA}$$

- c) Počet evidenčních kontrol stanice technické kontroly SUA_e je dán součtem počtu evidenčních kontrol podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na UA:

$$SUA_e = (M_2 + M_3 + N_2 + N_3 + k_{pOUA} * (O_3 + O_4)) * k_{EKUA}$$

- d) Počet technických prohlídek před registrací vozidla kontrol stanice technické kontroly SUA_r je dán součtem počtu technických prohlídek před registrací vozidla podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na UA:

$$SUA_r = (M_2 + M_3 + N_2 + N_3 + k_{pOUA} * (O_3 + O_4)) * k_{PRUA}$$

- e) Počet technických prohlídek před schválením technické způsobilosti vozidla kontrol stanice technické kontroly SUA_s je dán součtem počtu před schválením technické způsobilosti vozidla podle jednotlivých kategorií vozidel a jejich pracnosti, přepočtený na UA:

$$SUA_s = (M_2 + M_3 + N_2 + N_3 + k_{pOUA} * (O_3 + O_4)) * k_{PSUA}$$

Příloha č. 7 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Základní charakteristiky přístrojů používaných k technickým prohlídkám vozidel

Přístroje a zařízení používané ve stanici technické kontroly (STK) a stanice měření emisí (SME) musí umožňovat provádět měření dle metodik schválených pro provádění technických prohlídek. Konstrukční, manipulační a klimatotechnické provedení přístrojů musí odpovídat standardním podmínkám pro pracoviště STK a SME. Jejich základní charakteristiky jsou následující:

1. Přístroj na kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách s možností huštění (hustič pneumatik)

Zařízení umožňuje měření tlaku vzduchu v pneumatikách, dohušťování a snižování tlaku vzduchu v nich.

Hustič pneumatik musí být připojitelný na rozvod tlakového vzduchu se jmenovitým tlakem pro osobní automobily alespoň 0,6 MPa, pro užitkové automobily alespoň 1,0 MPa.

Pro osobní automobily musí mít rozsah měření tlaku alespoň 400 kPa, pro užitkové automobily nejméně 1 MPa. Vlastnosti měřícího přístroje na měření tlaku vzduchu, uvedeného do provozu po 17. 8. 2000, musí odpovídat vyhlášce č. 345/2002 Sb.

2. Zařízení na kontrolu vůlí nápravy

Zařízení je určeno k instalaci na pracovní jámu a umožňuje vizuální kontrolu vůlí v zavěšení a uložení kol nápravy. Zařízení musí být vybaveno svítlnou k osvětlení kontrolovaného místa a ovládacími prvky pohybu dotykových desek.

Zařízení na kontrolu vůlí náprav musí splňovat tyto požadavky:

- a) musí být vybaveno alespoň dvěma deskami poháněnými motorem, kterými lze pohybovat opačnými směry, podélně i příčně;
- b) kontrolor musí mít možnost pohyb desek ovládat ze svého místa, kde provádí kontrolu;
- c) desky u vozidel nad 3,5 tuny musí splňovat tyto technické požadavky:
 - podélný a příčný pohyb nejméně 95 mm,
 - rychlost podélného a příčného pohybu 5 až 15 cm/s;
- d) u vozidel nad 3,5 tuny musí zařízení umožnit kontrolu vůlí nápravy i bez zvedání nápravy.

3. Přístroj na kontrolu geometrie řízené nápravy

Přístroj pracuje na mechanickém nebo mechanicko-optickém principu. Naměřené hodnoty se odečítají na úhloměrné stupnici nebo na displeji optoelektronické vyhodnocovací části přístroje.

Zařízení musí umožnit měření nejméně úhlu sbíhavosti kol, úhlu odklonu kol a úhlu rejdu.

4. Zařízení na kontrolu házivosti kol

Zařízení je určeno k měření radiální a axiální házivosti kol vozidla. Je délkovým měřidlem umožňujícím svými doteky, přímým a úhlovým, snímat odchylky rovinnosti nebo kruhovitosti ráfku kola nebo jeho pneumatiky.

5. Přístroj na kontrolu seřízení světlometů

Přístroj na kontrolu seřízení světlometů (regloskop) je opticko-mechanické zařízení, pracující na principu přímé projekce obrazu světla vyzařovaného světlometem a umožňujícím kontrolu a seřízení světlometů motorových vozidel, jejichž výška nad vozovkou je v rozmezí nejméně 200 - 1300 mm.

V STK se používá pouze provedení regloskopu vázané na pevnou pojezdovou dráhu a stání vozidla.

6. Válcová zkušebna brzd

Válcová zkušebna brzd je zařízení, na kterém se ve stanicích technické kontroly provádějí kontroly brzdových soustav vozidel.

Provedení válcových zkoušek brzd používaných ve stanici technické kontroly musí umožňovat:

1. měření brzdných sil na obvodech kol jedné nápravy vozidla v závislosti na ovládací síle na pedál brzdy u kapalinových nebo smíšených brzdových soustav, u vzduchových brzdových soustav v závislosti na tlaku vzduchu v brzdové soustavě,
2. indikaci měřených veličin takovým způsobem, aby měřené hodnoty mohly být sledovány z místa řidiče zkoušeného automobilu nebo jízdní soupravy,

3. provedení grafického zápisu závislosti brzdných sil na ovládací síle působící na pedál brzdy nebo na tlaku vzduchu, a to při brzdění i odbrzdování,
4. ruční dálkové ovládání všech hlavních funkcí z místa řidiče, zejména spouštění a vypínání pohonných jednotek, a to i jednotlivě,
5. zřetelnou signalizací dosažení bloku kteréhokoliv z kol nápravy.

Ve STK se používají dva velikostní typy válcových zkušeben brzd, pro osobní a pro užitkové automobily.

7. Decelerometr

Decelerometr je přenosný přístroj, který umožňuje za pomoci jízdní zkoušky vozidla nebo souprav vozidel kontrolovat účinek brzd. Slouží k měření brzdného zpomalení v závislosti na čase, při současném měření ovládací síly na pedál nebo tlaku vzduchu u vzduchových brzdových soustav.

Zařízení musí umožnit grafický záznam měřených veličin a vyhodnocení plného brzdného zpomalení.

8. Přístroj (detektor) na zjišťování přítomnosti uhlovodíkového plynu

Přenosný přístroj je určen k detekci místa úniku uhlovodíkového plynu z plynové soustavy vozidla. Jeho čidlo musí být schopno indikovat přítomnost plynu již při koncentraci nižší než 10% dolní meze výbušnosti uhlovodíkového plynu.

9. Zvedák do pracovní jámy

Konstrukce zvedáku musí umožňovat jeho zabudování do pracovní jámy a možnost pojezdu v podélném a příčném směru k ose pracovní jámy. Výhodný je strojní pohon zvedáku.

Nosnost zvedáku musí být min. 1 250 kg pro osobní automobily a 8 000 kg pro užitkové automobily.

10. Zařízení na kontrolu zapojení zásuvky tažného zařízení

Zařízení je pracovní pomůckou, umožňující kontrolu zapojení a funkce elektrické zásuvky motorového vozidla k napájení a ovládání světelných zařízení přípojného vozidla.

Zařízení musí být vybaveno autokontrolou vlastních signalizačních prvků (kontrolních svítilen).

11. Kontrolní tlakoměr

Deformační tlakoměr (souprava tlakoměrů) slouží ke kontrole vzduchové soustavy vozidel s přetlakovými vzduchovými soustavami. Musí mít měřící rozsah nejméně 1,0 MPa a třídu přesnosti alespoň 1,0.

12. Zařízení na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel

Zařízení na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel slouží ke stanovení mezního opotřebení funkčních součástí spojovacích zařízení vozidel, přenášejících suvné síly mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem.

1. Pro osobní automobily je tvořeno:

- a) posuvným měřítkem a
- b) zkušební koulí Ø 49 mm.

2. Pro užitkové automobily a traktory je tvořeno:

- a) mezní měrkou na kontrolu opotřebení uzávěru sedla a královského čepu,
- b) posuvným měřítkem a

c) zkušební koulí Ø 49 mm.

13. Zařízení na měření prostupu světla

Zařízení pro měření prostupu světla slouží ke zjišťování míry propustnosti světla zasklením vozidel. Konstrukce přístroje musí umožnit měření na vozidle bez demontáže skel.

Zařízení musí odpovídat požadavkům předpisu EHK č. 43, musí být vybaveno autokontrolou kalibrovaných hodnot. Elektrické napájení přístroje může být akumulátorové nezávislé na vnějším zdroji nebo vnějším zdrojem nebo kombinované.

14. Časoměrné zařízení

Časoměrné zařízení slouží k měření času při kontrole parametrů brzdového ústrojí vozidel. Časoměrným zařízením může být mechanické nebo elektronické zařízení, jehož ovládání je manuální a odečet naměřených hodnot vizuální (stopky).

Časový rozsah měření je minimálně 30 minut, odečet času minimálně 0,1 sekundy, přesnost ($\pm$) 0,1 sekundy.

15. Přístroj na měření hloubky dezénu pneumatik

Přístroj slouží k měření hloubky dezénu pneumatik. Zobrazení měřených hodnot je na digitálním displeji nebo analogové stupnici s aretací změřené hodnoty. Minimální rozsah měření je od 0 do 25 mm s rozlišením 0,02 mm.

16. Váhy

Zařízení pro určení hodnoty zatížení na kolo/nápravu pro stanovení zatížení nápravy (volitelně pro měření dvou zatížení na kolo, jako jsou plošiny pro vážení hmotnosti na kole a plošiny pro vážení hmotnosti na nápravě).

17. HU adaptér

Zařízení k připojení elektronického rozhraní vozidla, jako je skenovací přístroj pro OBD.

Požadavky na komunikační rozhraní s vozidlovými sběrnicemi

1. Přístroj musí být schopen navázat OBD komunikaci nejméně podle následujících standardů:
 - ISO 9141-2
 - SAE J1850 (PWM i VPW)
 - ISO 14230
 - ISO 15765
 - SAE J1939
 - ISO/PAS 27145 (nejméně DoCAN)
 - ISO 11992
2. Přístroj musí umět získat z palubní sběrnice nejméně následující údaje a veličiny, pokud jsou přítomny, respektují se přitom datové struktury podle ISO 15031-5, SAE J1979 resp. ISO/PAS 27145.

Údaj/veličina/ zdroj	ISO 15031-5 (SAE J1979)	SAE J1939	ISO 27145 Do- CAN (WWH-OBD)
-------------------------	----------------------------	-----------	-----------------------------------

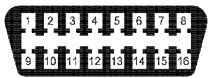
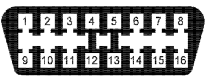
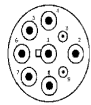
Povinně snímané veličiny			
Otáčky motoru	Mód 01h, PID 0Ch	EEC1, PGN=(F004) _h , SPN190	Služba 22h, OBDDID F40Ch
Teplota chl. kapaliny	Mód 01h, PID 05h	ETI, PGN=(FEEE) _h , SPN110	Služba 22h, OBDDID F405h, F467h
Teplota oleje	Mód 01h, PID 5Ch	ETI, PGN=(FEEE) _h , SPN175	Služba 22h, OBDDID F45Ch
Stav počítadla ujeté vzdálenosti	Mód 01h, PID A6h	HRVD, PGN=(FEC1) _h , SPN=917	Služba 22h, OBDDID F4A6h
VIN	Mód 09h, PID 02h	VI, PGN=(FEEC) _h , SPN=237	Služba 22h, OBDINFOTYP-DID F802h
stav MIL	Mód 01h, PID 01h	DM12, SPN1213, SPN3038	Služba 22h, OBDDID F401h
počet DTC	Mód 01h, PID 01h	DM12	Služba 22h, OBDDID F401h
kódy DTC	Mód 03h	DM12	Služba 19h, Subfunction 42h
Readiness kódy	Mód 01h, PID 01h	DM5, SPN1221, SPN1222, SPN1223	Služba 22h, OBDDID F401h
verze SW (CALID, CID)	Mód 09h, PID 04h	DM19, SPN1635	Služba 22h, OBDINFOTYP-DID F804h
kontrolní součet SW (CVN)	Mód 09h, PID 06h	DM19, SPN1634	Služba 22h, OBDINFOTYP-DID F806h
dráha ujetá při aktivní DTC	Mód 01h, PID	DM21, SPN3069	Služba 22h, OBDDID F421h

	21h		
Poloha pedálu akcelerace	Mód 01h, PID 11h	EEC2, PGN=(F003) _h , SPN=91	Služba 22h, OBDDID F411h
Verze OBD	Mód 01h, PID 1Ch	DM5, SPN1220	Služba 22h, OBDDID F41Ch
Doba od startu motoru	Mód 01h, PID 1Fh	DM26, SPN3301	Služba 22h, OBDDID F41Fh
Ujeté km se svítcí MIL	Mód 01h, PID 21h	DM21, SPN3069	Služba 22h, OBDDID F421h
Počet startů od RESETu	Mód 01h, PID 30h	DM26, SPN3302	Služba 22h, OBDDID F430h
Ujeté km od RESETu	Mód 01h, PID 31h	DM21, SPN3294	Služba 22h, OBDDID F431h
Doba běhu motoru při aktivní MIL	Mód 01h, PID 4Dh	DM21, SPN3295	Služba 22h, OBDDID F44Dh
Doba běhu motoru od RESETu	Mód 01h, PID 4Eh	DM21, SPN3296	Služba 22h, OBDDID F44Eh
Kumulativní doba běhu motoru při aktivní MIL	Mód 01h, PID 93h	DM39, SPN4145	Služba 22h, OBDDID F493h
Emisní třída	Mód 01h, PID 5Fh	n/a	Služba 22h, OBDDID F45Fh
Stav OBD/ECU	Mód 01h, PID 91h	n/a	Služba 22h, OBDDID F491h
SCR Status	Mód 01h, PID	n/a	Služba 22h, OBDDID F485h

	85h		
NO _x Status	Mód 01h, PID 88h	n/a	Služba 22h, OBDDID F488h
UREA Status	Mód 01h, PID 94h	n/a	Služba 22h, OBDDID F494h
Doba mezi DPF regeneracemi	Mód 01h, PID 8Bh	AFT1PS1, PGN=(FC8C) _h , SPN6776, SPN6775	Služba 22h, OBDDID F48Bh
Stupeň zanesení DPF sazemi a popelem	Mód 01h, PID 8Fh	ATIS, PGN=(FD7B) _h , SPN3719, SPN3720	Služba 22h, OBDDID F48Fh
Souhrnný status MIL	Mód 01h, PID 90h	DM36, SPN4136, SPN4137	Služba 22h, OBDDID F490h
Aktivní závady třídy A	n/a	DM42	Služba 19h, Sub-function 42h, FGID 33h, DTCSM 08h, DTCSVM 02h
Aktivní závady třídy B1	n/a	DM45	Služba 19h, Sub-function 42h, FGID 33h, DTCSM 08h, DTCSVM 04h
Aktivní závady třídy B2	n/a	DM48	Služba 19h, Sub-function 42h, FGID 33h, DTCSM 08h, DTCSVM 08h
Podružné, nepovinně snímané veličiny, pouze pro statistické zpracování, nemají vliv na vyhodnocení emisního testu			
signály λ sond (skokové)	Mód 01h, PID 14h- 1Bh	n/a	Služba 22h, OBDDID F414h- F41Bh

signály λ sond (širokop.)	Mód 01h, PID 24h - 2Bh		OBDDID F424h- F42Bh
signály λ sond (proudové)	Mód 01h, PID 34h - 3Bh		OBDDID F434h- F43Bh
Používané palivo	Mód 01h, PID 51h	n/a	Služba 22h, OB- DDID F451h
Množství lihu v palivu	Mód 01h, PID 52h	n/a	Služba 22h, OB- DDID F452h
Konfigurace mo- toru:	n/a		n/a
volnoběžné otáč- ky		PGN=(FEE3) _h ,SPN=188	
otáčky omezova- če		PGN=(FEE3) _h ,SPN=532	

3. Přístroj musí umožňovat připojení k palubní sběrnici vozidla nejméně pomocí následujících konektorů:

ISO 15031 12V	ISO 15031 24V	SAE J1939
		

4. Při komunikaci podle SAE J1939 může přístroj umožňovat automatizované provádění emisního testu pomocí TSC zpráv.

18. Hlukoměr

Přístroj pro měření úrovně hluku u stojícího vozidla. Pro měření akustického tlaku musí být zvukoměr třídy II (s příslušným kalibrátorem).

19. Přístroj pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů (analýzátor)

Přístroj pro měření emisí výfukových plynů vozidel se zážehovými motory je měřidlo, které slouží k určení objemových podílů stanovených složek výfukového plynu motorového vozidla se zážehovým motorem při určité úrovni vlhkosti analyzovaného vzorku. Měřené složky plynu jsou oxid uhelnatý (CO), oxid uhličitý (CO₂), kyslík (O₂) a uhlovodíky (HC), případně oxidy dusíku (NO_x) ve výfukových plynech, otáčky a teplota motoru vozidel se zážehovými motory. Obsah uhlovodíků musí být vyjádřen koncentrací n-hexanu (C₆H₁₄) měřeného pomocí metod

absorpce v blízké infračervené oblasti. Objemové podíly složek plynu jsou vyjádřeny v procentech objemu (%) pro CO, CO₂ a O₂ a v milióntinách objemu (ppm) pro HC.

Přístroj může měřit úhel sepnutí kontaktů přerušovače, úhel předstihu zážehu a případně i další veličiny. Současně vypočítává součinitel přebytku vzduchu lambda (λ) a korigovaný obsah oxidu uhelnatého (CO_{COR}) pomocí referenčních vzorců.

Přístroj nemusí měřit koncentrace oxidů dusíku (NO_x), musí však být pro dovybavení senzorem NO_x připraven.

Přístroj sestává nejméně z těchto podsestav:

- podsestavy analyzátoru výfukových plynů, měřícího obsah složek výfukového plynu a umožňujícího výpočet součinitele lambda (dále jen také „analyzátor“),
- podsestavy měření teploty motoru,
- podsestavy měření otáček motoru,
- podsestavy komunikace s palubními sběrnými vozidla a OBD,
- podsestavy tisku on-line protokolu,
- podsestavy komunikace po síti TCP/IP.

Jednotlivé podsestavy, s výjimkou vlastního analyzátoru výfukových plynů, mohou být sloučené. Přístroj může obsahovat i další podsestavy (např. kouřoměru, motortesteru apod.), musí však být připraven pro dovybavení sestavou kouřoměru.

Prokázání shody¹

Výrobce nebo žadatel o typové schválení přístroje pro SME musí ke zkoušenému výrobku doložit:

- prohlášení o shodě; pro uvedení na trh ČR v českém jazyce,
- kopii certifikátu ES o přezkoušení typu, nebo certifikátu ES přezkoumání návrhu a kopii příloh k němu, pokud byly vydány.

Z uvedených dokumentů musí být zřejmé, že typ analyzátoru:

1. Byl podroben posouzení shody některým z postupů (modulů) stanovených předpisy.

V případě analyzátorů to mohou být tyto postupy:

- a) přezkoušení typu (postup B) ve spojení s prohlášením o shodě s typem založeném na ověřování výrobků (postup F),
- b) přezkoušení typu (postup B) ve spojení s prohlášením o shodě s typem založeném na zabezpečování jakosti výroby (postup D) nebo
- c) prohlášení o shodě založené na komplexním zabezpečování jakosti a přezkoumání návrhu (postup H1).

2. Splňuje technické požadavky základní a specifické podle příslušných příloh zvláštního právního předpisu¹).

Každé jednotlivé měřidlo musí být označeno v souladu s vydaným certifikátem ES značkou CE, doplňkovým metrologickým značením a v případě použití postupů D a H1 i identifikačním číslem notifikované osoby.

Z podsestavy analyzátoru se pro účely emisního testu povinně zpracovávají následující veličiny:

- CO [%]
- CO₂ [%]
- HC [ppm]
- O₂ [%]

Z podsestavy analyzátoru mohou být dostupné následující veličiny, pro účely statistického zpracování:

- NO [ppm]
- NO₂ [ppm]
- NO_x [ppm]
- K [m⁻¹]

Vypočítávané veličiny

Vedle přímo měřených veličin se zpracovávají tyto vypočítávané veličiny:

a) Součinitel lambda (λ)

Výpočtový vzorec pro součinitel λ musí být doplněn o konkrétní hodnoty součinitelů H_{CV} a O_{CV} nejméně pro následující druhy používaných paliv, kterými jsou (viz homologační předpis EHK 83 resp. nařízení 692/2008/ES):

Palivo	H_{CV}	O_{CV}
BA (E5)	1.89	0.016
LPG	2.53	0.000
CNG a LNG	4.00	0.000
E85	2.74	0.390
E75	2.61	0.329

Druh paliva musí být na přístroji (analyzátoru) uživatelsky nastavitelný. Hodnoty konstant H_{CV} a O_{CV} se mohou měnit v závislosti na aktuálním znění předpisů.

b) CO korigované (CO_{COR})

Hodnota součinitele X ve vzorci musí být nastavena podle druhu používaného paliva (viz. EHK 83):

Motor	Palivo	X
4-dobý	LPG	13.5

	CNG a LNG	11.5
	ostatní	15.0
2-dobý	všechna	10.0

Hodnota CO_{COR} se eviduje pouze pro účely statistického zpracování výsledků měření a nemá vliv na výsledek emisního testu. Hodnoty konstanty X se může měnit v závislosti na aktuálním znění předpisů.

Třída přesnosti

Vyžaduje se analyzátor třídy přesnosti „0“ nebo „00“.

Přístroje pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů musí být schváleného typu.

20. Přístroj pro měření kouřivosti vznětových motorů (kouřoměr)

Přístroj pro měření kouřivosti vozidel se vznětovými motory ve smyslu vyhlášky je přístroj, kterým se měří světelná absorpce výfukových plynů (N), doba akcelerace motoru (t_A) otáčky a teplota motoru vozidel se vznětovými motory. Měřit přístroj může úhel předvstříku a případně i další veličiny. Současně umožňuje vypočítávat korigovaný součinitel absorpce (K) pomocí referenčních vzorců.

Přístroj sestává nejméně z těchto podsestav:

- podsestavy kouřoměrné komory, měřící světelnou absorpci výfukových plynů a umožňujícího výpočet korigovaného součinitele absorpce (dále jen „komora kouřoměru“),
- podsestavy měření teploty motoru,
- podsestavy měření otáček motoru,
- podsestavy komunikace s palubními sběrnicemi vozidla a OBD,
- podsestavy tisku on-line protokolu,
- podsestavy komunikace po síti TCP/IP.

Jednotlivé podsestavy, s výjimkou vlastní komory kouřoměru, mohou být sloučené. Přístroj může obsahovat i další podsestavy (např. analyzátoru výfukových plynů, motortesteru apod.), musí však být připraven pro dovybavení sestavou analyzátoru výfukových plynů.

Požadavky na kouřoměry

Technické požadavky na toto měřidlo nebo podsestavu tohoto měřidla pro účely schvalování typu přístroje pro měření opacity výfukových plynů vozidel se vznětovými motory ve SME nebo ve STK je možno převzít z normy ISO 11614, pokud výrobce respektoval její požadavky a může tuto skutečnost doložit.

Nemůže-li výrobce doložit plnění požadavků ISO 11614, musí splnit požadavky uvedené dále.

Prokázání plnění požadavků ISO 1161

Výrobce nebo žadatel o typové schválení přístroje pro SME nebo STK musí ke zkoušenému výrobku doložit:

- prohlášení o tom, že výrobek plní požadavku normu ISO 11614,

- protokol o ověření požadavků normy ISO 11614.

Technická zkušebna zhodnotí věrohodnost dodané dokumentace a navrhne předložené podklady akceptovat nebo odmítnout. V případě odmítnutí podkladů se přístroj podrobí fyzickému zkoušení a aplikují technické požadavky.

Požadavky, pokud není prokázána shoda s ISO 11614

1. Přístroj musí pracovat na principu měření absorpce světla procházejícího vzorkem výfukového plynu v měřicí komoře. Musí umožňovat průběžné měření součinitele absorpce tohoto vzorku.
2. Měřicí komora musí mít neodrazivý vnitřní povrch. Dopad rozptýleného světla vnitřními odrazy nebo rozptýlenými efekty na fotoelektrický článek musí být vhodnou úpravou omezen na minimum.
3. Měřicí komora opacimetru musí být vyhřívaná tak, aby nedocházelo ke kondenzaci vodní páry a tím k ovlivnění naměřených hodnot (vyhřívání měřicí komory nad 70°C).
4. Zdrojem světla musí být žárovka s barevnou teplotou v rozsahu 2510 až 3250 K, zelená dioda LED se spektrálním vrcholem mezi 550 a 570 nm, nebo jiný ekvivalentní zdroj světla.
5. Přijímač světla musí obsahovat fotoelektrický článek nebo fotodiodu s křivkou spektrální citlivosti podobnou křivce vidění lidského oka (maximální citlivost v rozsahu 550/570 nm; méně než 4% max. citlivosti pod 430 nm a nad 680 nm).
6. Konstrukce elektrického obvodu včetně indikačního přístroje musí být taková, aby výstupní hodnota byla lineární funkcí intenzity dopadajícího světla v celém provozním (tepelném) rozsahu fotoelektrického článku.
7. Efektivní optická délka měřicí komory musí být stanovena výrobcem a musí být uváděna jako jeden ze základních technických údajů přístroje.
8. Přístroj musí indikovat opacitu v absolutních jednotkách opacity (m^{-1}), případně v procentech (%) nebo jednotkách HSU.
9. Prochází-li světelný tok měřicí komorou přístroje naplněnou čistým vzduchem, musí být přístroj nastavitelný tak, aby indikoval nulovou hodnotu součinitele absorpce.
10. Při vypnutém zdroji světla musí přístroj udávat hodnotu součinitele absorpce vyšší než $9,99 \text{ m}^{-1}$.
11. Měřicí komora musí být plněna výfukovým plynem pomocí odběrové sondy. Sonda musí být konstruována tak, aby ji bylo možno zasunout do konce výfuku vozidla nejméně do hloubky 50 mm. Musí být vybavena zařízením, přidržujícím ji v zasunuté poloze, a to bez ohledu na hloubku zasunutí.
12. Materiál sondy musí být odolný vůči korozi a teplotě výfukového plynu a nesmí ovlivňovat optické vlastnosti výfukového plynu.
13. Tlak měřeného plynu v měřicí komoře se nesmí lišit o více než 750 Pa od atmosférického tlaku.
14. Rozlišitelnost indikace součinitele absorpce musí být v rozsahu do $2,5 \text{ m}^{-1}$ alespoň $0,01 \text{ m}^{-1}$.
15. Přístroj musí být vybaven nastavovacím zařízením umožňujícím nulování a vnitřní nastavení. Nulování a vnitřní nastavení musí být alespoň poloautomatické. Nastavení musí být přístrojem automaticky vyžadováno po každém zapnutí přístroje.
16. Přístroj musí být konstruován tak, aby umožnil průběžnou provozní kontrolu funkce pomocí optického filtru, vkládaného do měřicí komory. Jeho opacita musí odpovídat absorpčnímu koeficientu $1,6 - 1,8 \text{ m}^{-1}$. Hodnota musí být určena s přesností nejméně $\pm 0,025 \text{ m}^{-1}$ a filtr musí být označen, aby byl identifikovatelný ve vztahu k jeho jmenovité hodnotě. Provozní kontrola spočívá ve zjištění, zda hodnota čtená na přístroji se neliší o více než $0,1 \text{ m}^{-1}$ od hodnoty uvedené na optickém filtru.

17. Pro hodnocení požadovaných vlastností přístroje při zkoušce metodou volné akcelerace se používá metody porovnání s vlastnostmi referenčního opacimetru. Měření se provádějí alespoň na 5 různých typech vozidel, postupně referenčním a zkoušeným přístrojem, samostatně s každým typem odběrového zařízení (sondy). U každého vozidla se provede alespoň jeden cyklus měření postupem dle návodu k obsluze. U vozidel s dostatečným průměrem výfuku se provádí měření oběma přístroji současně.
18. Vyhodnocení výsledků zkoušení dle bodu 17 se provede tak, že ze souboru naměřených výsledků se odstraní cca 10% nejhorších výsledků. Metodou lineární regrese se určí koeficient X

$$X = \frac{\sum_i x_i \cdot y_i}{\sum_i x_i^2}$$

a korelační koeficient K

$$K = \frac{\sum_i x_i \cdot y_i}{\sqrt{\sum_i x_i^2 \cdot \sum_i y_i^2}}$$

kde: x_i = údaj referenčního opacimetru

y_i = údaj zkoušeného opacimetru

přítom $y_i = X \cdot x_i$

Vyhovující opacimetr musí splňovat následující podmínky:

$$0,95 \leq X \leq 1,05$$

$$0,995 \leq K$$

Měřené veličiny

Z podsestavy kouřoměru se pro účely emisního testu povinně zpracovávají následující veličiny:

- K [m⁻¹],
- t_B [s],
- teplota výfukového plynu na vstupu do kouřoměru nebo tlak výfukového plynu na vstupu do kouřoměru nebo složení výfukového plynu (CO [%], HC [ppm], CO₂ [%]).

Z podsestavy kouřoměru mohou být dostupné následující veličiny, pro účely statistického zpracování:

- NO [ppm],
- NO₂ [ppm],
- NO_x [ppm],
- CO [%],
- HC [ppm],
- CO₂ [%].

Přesnost měření, rozlišitelnost údajů

Podsestava kouřoměru musí splňovat následující požadavky na přesnost měření a rozlišitelnost výstupních hodnot:

Veličina	Přesnost údaje	Rozlišitelnost
K (0,25 – 1,8) m ⁻¹	0,1 m ⁻¹	0,01 m ⁻¹
t _b	0,1 s	0,1 s
Teplota výfuk. plynu	Dostatečné k detekci přítomnosti plynu	
Tlak výfuk. plynu	Dostatečné k detekci přítomnosti plynu	
Co, HC, CO ₂	Dle požadavků na analyzátory	

21. Ostatní požadavky na sestavu přístroje jako celek

1. Podsestava přístroje s obslužným/řídícím SW musí být připojitelná k síti TCP/IP. Toto připojení musí být konfigurovatelné.
2. Software přístroje musí být identifikovatelný již při uživatelské manipulaci s přístrojem.
3. Vedle režimu úředního měření může být přístroj vybaven i jinými režimy měření (nastavovací, diagnostická), záznamy a výstupy z těchto režimů však musí být výslovně označeny, že nejsou určeny pro oficiální měření vozidla ve SME. On-line protokol z těchto záznamů nesmí být možné zpracovat.
4. Přístroj, resp. jeho celková sestava, musí být vybaven lokálním datovým úložištěm, zaznamenávajícím výsledky měření a komunikace s vozidlem. Každý záznam musí obsahovat nejméně následující údaje:

Záznam měření kouřivosti (vznětové motory): teplota motoru, průměrné otáčky volnoběhu, průměrné otáčky omezovače, průměrné K, rozptyl K, průměrná poloha pedálu akcelerace při volnoběhu, průměrná poloha pedálu akcelerace v okamžiku dosažení otáček omezovače, rozptyl doby akcelerace, limity otáček, limit K, limit rozptylu K, dále pro všechny dílčí akcelerace kouřivost K, doba akcelerace, otáčky volnoběhu, otáčky omezovače,

Záznam měření složení výfukových plynů (zážehové motory): teplota motoru, otáčky volnoběhu, otáčky zvýšeného volnoběhu, CO, CO_{COR}, CO₂, HC, O₂, λ, NO_x volnoběhu i zvýšeného volnoběhu, průměrná poloha pedálu akcelerace při volnoběhu i zvýšeném volnoběhu

Záznam komunikace s OBD (vozidla s OBD): otáčky motoru, teplota motoru, stav Readiness, stav MIL, počet DTC, kódy DTC, CALID, CVN, VIN, verze OBD, doba od startu motoru, ujeté km se svítící MIL, doba běhu motoru se svítící MIL, kumulativní doba běhu motoru se svítící MIL, počet startů motoru od RESETu, doba běhu motoru od RESETu, ujeté km od RESETu, SCR status, NO_x status, UREA status, doba mezi regeneracemi DPF, stupeň zanesení DPF (saze/popel), pokud je vyhodnocován pak signál lambda sond (druh sond, amplituda, frekvence, plnění)

Všechny záznamy navíc: VIN vozidla, stav počítadla ujeté vzdálenosti vozidla datum a čas měření, jméno, příjmení a číslo osvědčení mechanika SME, který měření prováděl, datum do kterého je platná kalibrace přístroje, příznak bezchybné činnosti přístroje, příznak

nedokončeného měření a kontrolní součet (CRC), kterým se osvědčuje pravost uložených dat.

5. Datové úložiště musí mít dostatečnou kapacitu pro záznam nejméně 12-ti měsíců činnosti přístroje. Tato podmínka se považuje za splněnou, pokud od každého druhu záznamu dle předchozího bodu lze uložit nejméně 65535 datových vět.
6. Číselné hodnoty se ukládají s přesností, s jakou jsou měřeny a zobrazovány na displeji.
7. Zjistí-li kontrolní zařízení závažnou chybu nebo chybnou činnost přístroje, musí být na záznamu z měření výslovně uvedeno, že je měření neplatné z důvodu chybné činnosti přístroje. Chybné hodnoty nesmí být zobrazeny, případně se místo naměřených hodnot všude uvede „n/a“.
8. Při zobrazení záznamu z měření na displeji přístroje nebo při jeho tisku se znovu provede kontrolní součet (CRC) uložených dat a porovná s dříve uloženou hodnotou. Bude-li zjištěn rozdíl, označí se záznam viditelně jako neplatný, s porušenou integritou.
9. Přenos dat na externí tiskárnu (je-li použita) musí být zabezpečen tak, aby nemohlo dojít k ovlivnění výsledků měření.

Překročení stanovené doby mezi dvěma kalibracemi musí přístroj signalizovat. V případě, že je provedeno měření, musí být informace o překročené kalibraci výslovně uvedena na záznamu z měření.

Přístroje pro měření kouřivosti vznětových motorů musí být schváleného typu.

22. Společné přístroje pro měření emisí motorů

1. Přístroj pro kontrolu funkce řídicích jednotek emisních systémů a komunikaci s nimi

Přístroj musí umožňovat komunikaci s řídicí jednotkou systému řízení motoru v rozsahu stanoveném výrobcem vozidla nebo emisního systému. Přístroj musí být připojitelný k řídicímu systému motoru takovým způsobem, aby při jeho použití nedošlo k samovolnému vymazání paměti závad nebo k záznamu závad z důvodu připojení přístroje. Přístroj musí podporovat přenos kontrolovaných hodnot za účelem vydání protokolu o měření emisí v reálném čase.

2. Přístroj (detektor) na zjišťování přítomnosti uhlovodíkového plynu

Přenosný přístroj je určen k detekci místa úniku uhlovodíkového plynu z plynové soustavy vozidla. Jeho čidlo musí být schopno indikovat přítomnost plynu již při koncentraci nižší než 10 % dolní meze výbušnosti uhlovodíkového plynu. Lhůta kalibrace: podle předpisu výrobce přístroje.

23. Přístroj na měření otáček motoru

1. Přístroj musí být schopen měřit otáčky motoru nejméně dvěma různými způsoby, přitom jeden ze způsobů musí být založen na principu snímání informace z diagnostického rozhraní OBD nebo sběrnice J1939. Dosažitelná přesnost a rozlišitelnost je u tohoto rozhraní navázána na data poskytovaná OBD nebo J1939 nebo ISO/PAS 27145.
2. Přístroj musí být vybaven signálovým vstupem pro jeho kalibraci, tento vstup může být jak samostatný tak sloučený s jiným signálovým vstupem.
3. Otáčky motoru musí přístroj měřit v rozsahu nejméně 600 až 6000 min⁻¹ s přesností:
 - v rozsahu 600 až 1000 min⁻¹, max. ± 25 min⁻¹,
 - v rozsahu nad 1000 min⁻¹, max. ± 150 min⁻¹.
4. Rozlišitelnost indikačního zařízení musí být:
 - v rozsahu do 1000 min⁻¹, lepší nebo rovna 10 min⁻¹,

- v rozsahu nad 1000 min^{-1} , lepší nebo rovna 20 min^{-1} .

24. Přístroj na měření teploty motoru

1. Přístroj musí umožňovat měření teploty oleje motoru nejméně otvorem pro měрку množství oleje v motoru. V případě tohoto způsobu měření příslušná sonda musí být flexibilní, její průměr musí vyhovovat pro běžné motory; sonda musí mít možnost nastavení délky zasunutí do motoru. Sonda musí být dostatečně robustní, aby při běžné manipulaci nemohlo dojít k zachycení sondy vnitřními rotujícími součástmi v klikové skříni.
2. Přístroj může umožňovat měření povrchové teploty motoru pomocí bezkontaktního infračerveného snímání emisivity kovového povrchu. Není vyžadováno snímání emisivity lesklých povrchů. V případě, že je snímač opatřen optikou, musí být fokus v rozsahu 1:1-1:20.
3. Přístroj musí umožňovat přenos teploty motoru z diagnostického rozhraní OBD nebo sběrnice J1939. Dosažitelná přesnost a rozlišitelnost je u tohoto rozhraní navázána na data poskytovaná OBD nebo J1939 nebo ISO/PAS 27145.
4. Teplotu musí přístroj měřit v rozsahu nejméně 50 až 100°C , s odchylkou max. $2,5^{\circ}\text{C}$. Rozlišitelnost musí být lepší nebo rovna 2°C .

Příloha č. 8 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Seznam technických norem

ČSN 73 6059 - Servisy a opravy motorových vozidel. Čerpací stanice pohonných hmot.

ČSN 30 0552 - Zjišťování stopových a obrysových průměrů zatačení atd.

ČSN 73 6058 - Jednotlivé, řadové a hromadné garáže

ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.

ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací.

Příloha č. 9 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vnější označení stanice technické kontroly

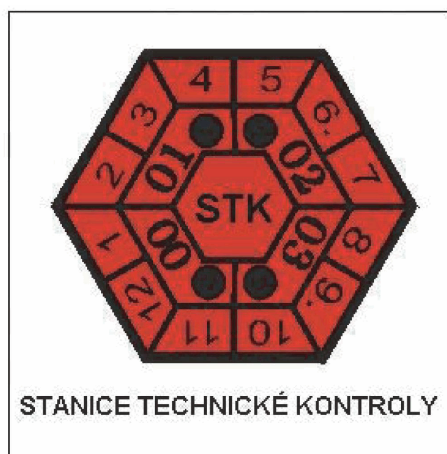
Provedení:

a) Barvy:

- podklad označení bílý,
- znak kontrolní nálepky červený,
- popis označení černý.

b) Rozměry:

- délky stran obdélníku: šířka 600 mm, výška 620 mm,
- délka strany šestiúhelníku: 265 mm



Příloha č. 10 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

METROLOGICKÝ ŘÁD

stanic technické kontroly

Stanice technické kontroly a stanice měření emisí (dále jen „STK“) jsou specializovaná pracoviště, určená k provádění kontroly nad technickým stavem silničních motorových a jejich přípojných vozidel. Kontrola je zajišťována formou kontrol, realizovaných za pomoci diagnostických měřících zařízení (dále jen „měřidlo“). Z výsledků měření jsou vyvozovány závěry o způsobilosti vozidel k dalšímu provozu. U měření tohoto charakteru je nezbytné zajišťovat jednotnost a správnost měření tak, aby chybným měřením nebyly poškozeny oprávněné zájmy provozovatelů vozidel. Jednotnost a správnost měření a měřidel je zabezpečována jednotnými technologickými postupy pro činnost stanic technické kontroly, jednotným systémem metrologického zajištění a školením pracovníků. Zásady metrologického zajištění sítě stanic technické kontroly přitom důsledně vycházejí ze zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění zákona a jeho prováděcích předpisů.

Návaznost měřidel v síti stanic technické kontroly zajišťují osoby pověřené ministerstvem.

1. Provozovatel STK

- a) zabezpečuje řádnou údržbu, opravy a obnovu měřidel,
- b) vede metrologickou evidenci o měřidlech STK a provozní deníky měřidel,
- c) zabezpečuje jednotnost a správnost měření prováděných v STK,
- d) zabezpečuje řádné zaškolení kontrolních techniků na práci s měřidly,
- e) zabezpečuje včasné uplatnění požadavků na kalibraci (ověření) měřidel,
- f) zabezpečuje vytvoření podmínek k provedení kalibrace (ověření) měřidel STK, spočívající ve vyloučení provozu na lince a zajištění stálé teploty vzduchu na lince alespoň 15 °C.

2. Povinnosti pracovníků STK

2.1. Kontrolní technik

- a) zabezpečuje správnost obsluhy měřidel, dodržování podmínek a postupů měření,
- b) zabezpečuje správné vyhodnocení výsledků měření, která provedl,
- c) u měřidla, které má v materiální péči, zabezpečuje za jeho údržbu a řádný technický stav; vede o něm předepsanou evidenci (provozní deník),

- d) dodržuje zásady tohoto řádu a na úseku metrologického zajištění plní úkoly, uložené mu vedoucím stanice technické kontroly.

2.2. Vedoucí STK

- a) zabezpečuje dodržování metrologického pořádku v STK a za včasné předkládání požadavků na metrologickou kontrolu měřidel,
- b) vede metrologickou evidenci (soupis měřidel),
- c) organizuje periodickou péči o měřidla STK, včetně vedení provozních deníků, zabezpečuje technický stav měřidel STK,
- d) zabezpečuje provádění periodické provozní údržby a kontroly měřidel,
- e) kontroluje vedení provozních deníků měřidel.

Pozn.: Pracovníci pověřené osoby provádějí pouze kalibraci (ověřování) měřidel. Údržbu a opravy měřidel zabezpečuje jejich provozovatel.

3. Metrologická evidence

Stanice technické kontroly vedou evidenci o měřidlech, kterou tvoří

- a) soupis měřidel,
- b) provozní deníky měřidel.

Soupis měřidel je tabulkově uspořádaná samostatně vedená evidence pro každou kategorii měřidel. Obsahuje

- a) kategorii měřidla (PM - pracovní měřidlo, SM - stanovené měřidlo, HE - hlavní etalon, PE - pracovní etalon),
- b) název a typ měřidla, případně další identifikační znaky,
- c) výrobní číslo, pokud je na měřidle uvedeno,
- d) evidenční číslo,
- e) lhůtu kontroly (ověření, kalibrace),
- f) skutečný termín provedení kontroly (měsíc, rok),
- g) další plánovaný termín kontroly (měsíc a rok).

Provozní deníky měřidel slouží k vedení volnou formou průběžných záznamů o stavu měřidla, jeho kontrole, údržbě, poruchách a opravách.

4. Pověřená osoba

1. zpracovává metrologické postupy kalibrace (ověřování) měřidel určených ke kalibraci (ověřování) tímto metrologickým řádem. Postupy předkládá ministerstvu k odsouhlasení,
2. zabezpečuje výkon metrologických služeb pro STK. Kalibraci (ověřování) měřidel provádí technologiemi, stanovenými metrologickými postupy, přímo v jednotlivých STK,
3. zabezpečuje metrologickou návaznost etalonů, které používá při kalibraci (ověřování) měřidel STK,
4. vede a uchovává záznamy o kalibrovaných (ověřovaných) měřidlech, včetně zjištěných hodnot,
5. vystavuje STK osvědčení o tom, zda měřidla STK plní (neplní) metrologické požadavky na měřidla STK a způsobilá měřidla označuje kalibrační (ověřovací) značkou.

Nezpůsobilá měřidla pak štítkem, upozorňujícím na nesprávnost měřidla. Osvědčení se vztahuje na skupinu měřidel technologického vybavení STK. Na jednotlivé měřidlo mohou pracovníci pověřené osoby vystavit kalibrační (ověřovací) list nebo osvědčení,

6. přístupné seřizovací prvky měřidel, jejichž neodbornou manipulací by mohlo dojít ke změně metrologických vlastností měřidla, zajišťuje přelepku nebo plombou,
7. pracovníci pověřené osoby kontrolují dodržování metrologického pořádku ve stanici technické kontroly, vedení příslušné evidence a provádění řádné údržby měřidel.

O zásadních nedostatcích informuje ministerstvo nebo příslušný krajský úřad.

5. Poruchy, opravy a následná kalibrace (ověření)

Stanice technické kontroly nesmí používat měřidlo s poruchou, která může ovlivnit správnost měření. Vzniklou poruchu musí urychleně odstranit nebo dát odstranit odborným servisem.

Servis po provedené opravě zajistí kalibraci nebo ověření měřidla a vystaví příslušný doklad (kalibrační nebo ověřovací list) nebo přístroj opatří kalibrační (ověřovací) značkou. Doklad vystavený servisem nahrazuje doklad vystavený pověřenou osobou do doby následné periodické kontroly měřidel. Provedl-li servis opravu měřidla bez následné kalibrace (ověření), stanice technické kontroly si vyžádá následnou kalibraci (ověření) u pověřené osoby.

PŘÍLOHY

- A. Přehled měřidel stanice technické kontroly, jejich kategorizace a lhůty kalibrace (ověření)
- B. Osvědčení o kalibraci (ověření) měřidel
- C. Vzor provozního deníku měřidla
- D. Provádění provozní údržby a kontroly měřidel stanice technické kontroly a požadavky na přesnost měřidel

Příloha A k Metrologickému řádu STK

Přehled měřidel stanice technické kontroly, jejich kategorizace a lhůty kalibrace (ověření)

Poř. č.	Název měřidla	Kategorie měřidla ^{*)}	Lhůta kalibrace (ověření) v měsících
1	Tlakoměr deformační	PM	12
2	Hustič pneumatik	PM /SM ^{**)}	12
3	Válcová zkušebna brzd	PM	12
4	Zařízení na kontrolu geometrie	PM	12
5	Přístroj na kontrolu seřízení světlometů	PM	12
6	Indikátor házivosti kol	PM	12

7	Decelerometr	PM	12
8	Detektor uhlovodíkových plynů	PM	12
9	Zařízení na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel	PM	12
10	Zařízení na měření prostupu světla	PM	12
11	Časoměrné zařízení	PM	12
12	Přístroj na měření hloubky dezénu pneumatik	PM	12
13	Váhy	PM	12
14	HUD adaptér	PM	12
15	Hlukoměr	PM	12
16	Přístroj na měření otáček motoru	PM	12
17	Přístroj na měření teploty motoru	PM	12
18	Přístroj pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů (analyzátor)	PM	12
19	Přístroj pro měření kouřivosti vznětových motorů (kouřoměr)	PM	12
20	Přístroj na zjišťování těsnosti plynového zařízení	PM	12

^{*)} PM – pracovní měřidlo nestanovené (pracovní měřidlo)

SM – pracovní měřidlo stanovené (stanovené měřidlo)

^{**)} hustiče pneumatik uvedené do provozu po 17.8.2000

Příloha B k Metrologickému řádu STK

OSVĚDČENÍ O KALIBRACI (OVĚŘENÍ) MĚŘIDEL STK

Tímto osvědčení metrologické středisko pověřené osoby deklaruje, že měřidla STK vyhovují (nevyhovují) požadavkům na měřidla pro STK.

Poř. č.	Název měřidla typ, výrobní číslo (evidenční) číslo	Hodnocení	Platnost osvědčení do

Protokoly o kalibraci (ověření) měřidel jsou uloženy u

.....
(název a adresa pracoviště metrologického střediska)

Kontrolu měřidel STK provedli:

.....

Dne:

.....

razítko a podpis

Příloha C Metrologického řádu STK

VZOR PROVOZNÍHO DENÍKU MĚŘIDLA

Vzor titulní stránky

PROVOZNÍ DENÍK MĚŘIDLA
Název měřidla:
Typ měřidla:
Výrobce měřidla:
Výr. č. měřidla:
Ev. č. měřidla:
Datum uvedení do provozu:
Záписы provádí:
Kontroluje:

Vzor stránky provozního deníku

Datum	Údržba, kontrola, opravy	Kontroloval (podpis)

Příloha D Metrologického řádu STK

Provádění provozní údržby a kontroly měřidel stanice technické kontroly, požadavky na přesnost měřidel

Údržba měřidel používaných ve stanici technické kontroly se provádí podle pokynů výrobců těchto měřidel, uváděných v návodech na obsluhu. V této příloze jsou popisovány pouze specifické požadavky, zejména požadavky na kontrolu funkce a správnosti měřidel, které je nutno zabezpečit vzhledem k charakteru a četnosti použití těchto měřidel ve stanici technické kontroly.

O údržbě, provozní kontrole přesnosti a opravách měřidla se provádí zápis do deníku měřidla. Údržbu, kontrolu měřidla a zápis do deníku provádí pověřený pracovník stanice technické kontroly. Provádění stanoveného rozsahu prací a vedení deníků kontroluje vedoucí stanice technické kontroly.

Pokud interval údržby nebo kontroly měřidla je kratší než 1 týden, záznam do deníku se provádí souhrnně jednou za týden.

1. Zařízení na kontrolu tlaku a huštění pneumatik

1.1. Zařízení na kontrolu tlaku (deformační tlakoměr)

- a) Samostatná kontrola funkce se neprovádí.
- b) Kontrola přesnosti se provádí pouze v případech odůvodněné pochybnosti o správnosti změřeného údaje.

Pozn.: Orientační kontrolu lze provést srovnáním s jinými přístroji známé přesnosti, připojením na vhodný tlakový zdroj (např. pneumatiku).

- c) Dovolená chyba je dána třídou přesnosti přístroje. Vypočte se podle vztahu:

$$\text{dovolená chyba} = \pm \frac{\text{třída přesnosti} \times \text{horní hranice měřicího rozsahu}}{100}$$

Pozn.: Pro kontrolu vzduchových brzdových soustav vozidel jsou v STK požadovány tlakoměry s třídou přesnosti 1 a méně.

1.2. Hustič pneumatik

- a) Správná funkce hustiče se kontroluje subjektivně před zahájením denního provozu.
- b) Kontrola správnosti se provádí pouze v případě pochybnosti o správnosti změřeného údaje. Provádí se zapojením zařízení na vhodný (co do rozsahu) deformační tlakoměr o známé přesnosti.
- c) Dovolená chyba měření tlaku Δp pro jmenovité hodnoty tlaku p je:

Pro hustiče pneu uvedené do provozu před 17. 8. 2000

$$\Delta p = \pm (0,02 p + 10) \text{ [kPa]}$$

Pro hustiče pneu uvedené do provozu po 17. 8. 2000 v rozsahu teplot 15 až 25 °C

$$\Delta p = \pm 8 \text{ kPa} \quad \text{v rozsahu do 400 kPa}$$

$$\Delta p = \pm 16 \text{ kPa} \quad \text{v rozsahu nad 400 kPa}$$

2. Zařízení na kontrolu seřízení světlometů (regloskop)

- a) Zvláštní provozní kontrola funkce se neprovádí.

- b) Provozní kontrola se provádí pouze v případě pochybnosti o správnosti měřeného údaje.

Pozn.: Orientační kontrolu lze provést pomocí hadicové libely, vozidla a přenosné stěny, umístěné 10 m, popř. 5 m před vozidlem. Středy světlometů se přenesou na kontrolní stěnu pomocí hadicové libely a průmětu středů předního a zadního okna vozidla.

- c) Dovolená chyba měření sklonu světla způsobená chybou rovinnosti stání vozidla je 2 cm/10 m. Dovolená chyba způsobená chybou rovinnosti pojezdu regloskopu je 1,5 cm/10 m. Dovolená chyba optické soustavy vlastního regloskopu je 1,5 cm/10 m, pro stranové posunutí ± 10 cm/10 m. Chyba natočení rozhraní nesmí být větší než +1,5 st. a -0,5 st.

3. Mechanické zařízení na měření geometrie řízení

- a) Kontrola funkce a vizuální kontrola mechanického stavu zařízení se provádí denně, před zahájením provozu.
- b) Provozní kontrola správnosti se provádí minimálně jednou týdně. Provádí se tímto způsobem:
- nastavíme nulu na úhломěrné stupnici stojanu. Měřicí doteky ustavíme do svislé roviny (jako při měření odklonu kola) a zkontrolujeme, zda leží v rovině kolmé k rovině stání vozidla (úhломěrem, olovnicí). Doteky otočíme o 180 st. a měření opakujeme. Při správném nastavení přístroje musí měřicí doteky ležet v obou polohách v jedné rovině, kolmé k rovině stání vozidla a na ukazateli musí být nula. Největší dovolená odchylka je 15 úhlových minut. Stejným způsobem zkontrolujeme druhý stojan.
 - při nastavení nuly na úhломěrné stupnici stojanu ustavíme doteky obou stojanů ve vodorovné poloze, co nejbližší ke konci vodících tyčí. Spojnice doteků by měla být rovnoběžná s naváděcí čarou pro vozidlo.
 - pomocí kontrolní tyče zkontrolujeme vzdálenost (rozchod) mezi příslušnými doteky obou stojanů. Rozdíl hodnot naměřených mezi doteky nesmí přesáhnout 1 mm (vůle mezi tyčkou a dotekem).
 - nejsou-li splněny uvedené podmínky, seřídíme stojan dle návodu výrobce.
- c) Požadovaná přesnost měření úhlů je 15 úhlových minut.

4. Válcová zkušebna brzd

- a) Zvláštní provozní kontrola funkce zkušebny se neprovádí.
- b) Kontrola správnosti měření brzdných a ovládací síly a tlaku se provádí jedenkrát za 3 měsíce. Kontrola brzdných sil se provádí pomocí přípravků (rameno a závaží), patřících k příslušenství válcové zkušebny brzd. Postupuje se podle návodu výrobce válcové zkušebny brzd.
- c) Kontrola pedometru se provádí podle návodu výrobce, minimálně ve dvou bodech rozsahu (jeden z nich může být nula) zatěžováním závažími, případně pomocí přípravku a závaží. Kontrola měření tlaku se provádí připojením na zdroj o známém tlaku vzduchu.
- d) Požadovaná přesnost měření:

Brzdných sil

- větší z chyb ± 3 % z konečné hodnoty rozsahu nebo ± 10 % z měřené hodnoty.

Pro samotný měřicí řetězec válcové zkušebny brzd (měření pomocí přípravku) platí chyby poloviční, tj. 1,5 % a 5 %.

- rozdíl indikací pro pravou a levou stranu nesmí přesáhnout větší z chyb $\pm 1,5$ % z konečné hodnoty rozsahu nebo ± 5 % z měřené hodnoty.

Pro samotný měřicí řetězec zkušebny platí chyby poloviční, tj. $\pm 0,75$ % a $\pm 2,5$ %.

Ovládací síly

± 35 N v rozsahu 0 - 700 N

Tlaku

± 25 kPa v rozsahu 0 - 1000 kPa

5. Indikátor házivosti kol

- a) Jednou za týden se provede kontrola pohyblivosti jednotlivých částí měřidla, činnosti aretace a kontrola funkce.
- b) Kontrola správnosti se provádí pouze v případech pochybnosti o správnosti měřených hodnot.

Pozn.: Provozní kontrolu lze provést vkládáním podložek o známé tloušťce mezi měřicí dotek a pevnou podložku (např. stěnu) nebo pomocí číselníkového úchylkoměru, mikrometrického šroubu, případně posuvného měřidla.

- c) Přípustná chyba v celém měřícím rozsahu je $\pm 0,25$ mm.

6. Decelerometr

- a) Nejméně jednou měsíčně se provede

- statická kontrola přesnosti přístrojem indikovaných hodnot brzdného zpomalení.

Kontrola se provádí pomocí kalibračního přípravku, dodávaného výrobcem decelerometru. Přitom se postupuje podle návodu výrobce.

- kontrola přesnosti pedometru. Provádí se stejně jako u válcových zkušeben brzd (bod 4).

Kontrola tlakoměru se neprovádí. Provádí ji metrologická služba ve stanovených lhůtách. Orientačně ji lze provést připojením na zdroj o známém tlaku vzduchu.

- b) Údržba a kontrola dalších funkcí přístroje se provádí podle návodu výrobce.

Požadovaná přesnost měření:

- brzdného zpomalení: $\pm 3\%$ z hodnoty rozsahu,

- pedometru: ± 35 N,

- tlaku: ± 25 kPa.

7. Detektor uhlovodíkových plynů

Jednou měsíčně se zkontroluje stav nabití zdroje a funkce detektoru pomocí vhodného zdroje uhlovodíkového plynu (např. plynu ze zapalovače).

8. Zařízení na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel

- a) Samostatná kontrola funkce se neprovádí.
- b) Kontrola přesnosti se provádí pouze v případech odůvodněné pochybnosti o správnosti kontrolního měření, zejména při zjevném poškození kalibračních měrek.

- c) Požadovaná přesnost kalibračních měrek je $\pm 0,05$ mm, v případě měrek vyrobených z tvrzeného plastu a používaných ke kontrole královského čepu je požadovaná přesnost $\pm 0,5$ mm, v případě měrek používaných ke kontrole koule 49 je požadovaná přesnost $\pm 0,1$ mm.

9. Zařízení na měření prostupu světla

- a) Kontrola funkce se provádí před každým měřením, pomocí integrovaného indikátoru přístroje.
- b) Kontrola přesnosti se provádí pouze v případech odůvodněné pochybnosti o správnosti změřeného údaje.
- c) Citlivost měřicího přístroje se seřídí tak, aby indikátor přijímače ukazoval 100 (dílků, %), není-li do dráhy světelných paprsků vložen žádný objekt. Nedopadá-li na přijímač žádné světlo, musí přístroj ukazovat nulovou hodnotu. Přesnost odečítání a linearita musí být do 5 %.

10. Časoměrné zařízení

- a) Samostatná kontrola funkce se neprovádí.
- b) Kontrola přesnosti se provádí pouze v případech odůvodněné pochybnosti o správnosti změřeného údaje.
- c) Požadovaná přesnost měření času je $\pm 0,1$ sekundy.

11. Přístroj na měření hloubky dezénu pneumatik

- a) Kontrola funkce se provádí před zahájením denního provozu, kontrola čitelnosti displeje se provádí před každým měřením.
- b) Kontrola přesnosti se provádí pouze v případech odůvodněné pochybnosti o správnosti změřeného údaje.
- c) požadovaná přesnost měření je 0,1 mm.

12. Váhy

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Provozní ověření správné funkce – podle provozního návodu přístroje.

13. HU adaptér

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Provozní ověření správné funkce – podle provozního návodu přístroje.

14. Hlukoměr

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Provozní ověření správné funkce – podle provozního návodu přístroje.

15. Přístroj pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Zkouška těsnosti – podle provozního návodu přístroje.
- c) Kontrola na zbytkové uhlovodíky a následné kroky – podle provozního návodu přístroje.

d) Provozní ověření správné funkce – podle provozního návodu přístroje.

16. Přístroj pro měření kouřivosti vznětových motorů

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Kontrola provozního ověření správné funkce se provádí průběžně pomocí optického filtru, vkládaného do měřicí komory (podle provozního návodu přístroje). Jeho opacita musí odpovídat absorpčnímu koeficientu $1,6 - 1,8 \text{ m}^{-1}$. Hodnota musí být určena s přesností nejméně $\pm 0,025 \text{ m}^{-1}$ a musí být na filtru vyznačena. Provozní kontrola spočívá ve zjištění, zda hodnota čtená na přístroji se neliší o více než $0,1 \text{ m}^{-1}$ od hodnoty uvedené na optickém filtru.

17. Přístroj na měření otáček motoru

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Správná funkce přístroje se kontroluje podle provozního návodu přístroje.

18. Přístroj na měření teploty motoru

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Správná funkce přístroje se kontroluje podle provozního návodu přístroje.

19. Komunikační rozhraní s vozidlovými sběrnici

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Správná funkce přístroje se kontroluje podle provozního návodu přístroje.

Příloha č. 11 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vzor

Vzor

Zpráva o výsledku vnitřní kontroly

Zpráva o výsledku vnitřní kontroly za období roku ,
vypracovaná podle § 58, odst. (3) zákona č. 56/2001 Sb.

Stanice STK č.

Název provozovatele:

Sídlo provozovny (STK):

V uvedeném období byly provedeny v rámci vnitřního kontrolního systému následující kontroly:

1. Kontrola, zda je STK provozována v souladu s rozhodnutím o udělení oprávnění k provozování STK a kontrola platnosti osvědčení k provozování STK
 - datum kontroly:
 - výsledek:
 - nápravné opatření:
2. Kontrola v oblasti platnosti osvědčení
 - datum kontroly:
 - výsledek:
 - nápravné opatření:
3. Kontrola zabezpečení provádění technických prohlídek
 - datum kontroly:
 - výsledek:
 - nápravné opatření:
4. Kontrola v oblasti používaných přístrojů a zařízení
 - datum kontroly:
 - výsledek:

- nápravné opatření:
- 5. Kontrola zabezpečení bezpečnosti práce při přítomnosti fyzické osoby při provádění technické prohlídky
 - datum kontroly:
 - výsledek:
 - nápravné opatření:
- 6. Kontrola aktuálnosti předepsaných systémů v STK
 - datum kontroly:
 - výsledek:
 - nápravné opatření:
- 7. Stav vypořádání případných nápravných opatření z kontrol, prováděných ze strany státního odborného dozoru nebo nápravných opatření, vyplývajících ze systému vnitřní kontroly
 - datum kontroly:
 - výsledek:
 - nápravné opatření:

Zpracoval:.....

V (místo) / datum

Razítko / Podpis

Příloha č. 12 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.
Vzor protokolů o měření emisí

Vzor protokolů o měření emisí



LOGO provozovatele

SME č.	Název provozovatele:	IČO:
Tel.:	(firma, obchodní rejstřík)	DIČ:
E-mail:	Sídlo firmy:	
	(ulice a čp., PSČ a město)	
	Adresa provozovny:	
	(ulice a čp., PSČ a město)	ID:

PROTOKOL č. o měření emisí vozidla se vznětovým motorem s neřízeným systémem

D.1 Tovární značka:	1. Druh vozidla:
D.2 Obchodní označení (typ):	J. Kategorie vozidla:
E. VIN (č. karoserie):	A. Registrační značka:
7. Typ motoru:	B. Datum první registrace:
Výrobní č. motoru *):	Typ emisního systému:
Stav počítadla ujeté vzdálenosti (km):	Druh paliva:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:		
Otáčky [min ⁻¹]	Předepsané	Naměřené
Volnoběžné		
Přeběhové		
Korigovaný součinitel absorpce [m ⁻¹]		
Hodnota kouřivosti naměřená [m ⁻¹]		
Rozpětí hodnot kouřivosti čtyř po sobě jdoucích měření [m ⁻¹]	dovolené	
	naměřené	

Použitý kouřoměr (výrobce, typ):

Záznam z kouřoměru tvoří přílohu tohoto protokolu. **)

Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření kouřoměru. **)

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí

Vylepena ochranná nálepka č.

Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

Datum provedení měření emisí: __. __. 20__ Za správnost:



podpis

*) Pouze, je-li uvedeno v TP vozidla

**) Nehodící se škrtněte.

Datum a čas měření:

Č. protokolu:

VIN:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) (počet závad) (dynamické pole)

VÁŽNÉ (B) (počet závad) (dynamické pole)

NEBEZPEČNÉ (C) (počet závad) (dynamické pole)

Palivo:

Platné měření	n _{vol} [min ⁻¹]	n _{ref} [min ⁻¹]	t _{acc} [s]	k [m ⁻¹]
1				
2				
3				
4				
Průměr posledních 4 platných				
Limit				

Pozn. Pro více vyústění koncovek výfuku se tabulka opakuje



LOGO provozovatele

SME č.
Tel.:
E-mail:

Název provozovatele:
(firma, obchodní rejstřík)
Sídlo firmy:
(ulice a čp., PSČ a město)
Adresa provozovny:
(ulice a čp., PSČ a město)

IČO:
DIČ:

ID:

**PROTOKOL č.
o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s neřízeným systémem**

D.1 Tovární značka:
D.2 Obchodní označení (typ):
E. VIN (č. karoserie):
7. Typ motoru:
Výrobní č. motoru *):
Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):

I. Druh vozidla:
J. Kategorie vozidla:
A. Registrační značka:
B. Datum první registrace:
Typ emisního systému:
Druh paliva:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:			
Výsledek kontroly těsnosti plynového zařízení **):			
Měřené parametry	Předepsané hodnoty	Naměřené hodnoty s palivem	
		základním	alternativním
Při volnoběhu	Otáčky [min ⁻¹]		
	Obsah CO [%]		
	Obsah HC [ppm]		
Při zvýšených otáčkách	Otáčky [min ⁻¹]		
	Obsah CO [%]		
	Obsah HC [ppm]		

Použitý analyzátor (výrobce, typ):

Záznam z analyzátoru tvoří přílohu tohoto protokolu. ***)

Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření analyzátoru. ***)

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí

Vylepena ochranná nálepka č.

Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

Datum provedení měření emisí: __ . __ . 20__ Za správnost:

-----
podpis

*) Pouze, je-li uvedeno v TP vozidla

**) Pouze pro vozidla vybavená zařízením pro plynový pohon

***) Nehodící se škrtněte.

Datum a čas měření:

Č. protokolu:

VIN:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:**LEHKÉ (A)** (počet závad) (dynamické pole)**VÁŽNÉ (B)** (počet závad) (dynamické pole)**NEBEZPEČNÉ (C)** (počet závad) (dynamické pole)

Palivo:

Status	n [min ⁻¹]	vyuštění	CO [%]	CO ₂ [%]	HC [ppm]	Lambda [-]	O ₂ [%]	CO _{corr} [%]	NO _x [ppm]
Měřeno									
Limit									
Měřeno									
Limit									

Pozn. Pro vícepalivová vozidla se řádek Palivo a tabulka opakuji.

Kontrola nádrže LPG/CNG:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uveďte seznam všech použitých nádrží.



LOGO provozovatele

SME č.	Název provozovatele:	IČO:
Tel.:	(firma, obchodní rejstřík)	DIČ:
E-mail:	Sídlo firmy:	
	(ulice a čp., PSČ a město)	
	Adresa provozovny:	
	(ulice a čp., PSČ a město)	ID:

**PROTOKOL č.
o měření emisí vozidla se vznětovým motorem s řízeným systémem bez OBD**

D.1 Tovární značka:	1. Druh vozidla:
D.2 Obchodní označení (typ):	J. Kategorie vozidla:
E. VIN (č. karoserie):	A. Registrační značka:
7. Typ motoru:	B. Datum první registrace:
Výrobní č. motoru *):	Typ emisního systému:
Stav počítače ujeté vzdálenosti (km):	Druh paliva:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:		
Výsledek kontroly readiness kódů:		
Výsledek kontroly závad řídicí jednotky motoru:		
Vyhodnocení stavu řídicí jednotky:		
Otáčky [min ⁻¹]	Předepsané	Naměřené
Volnoběžné		
Předběhové		
Korigovaný součinitel absorpce [m ⁻¹]		
Hodnota kouřivosti naměřená [m ⁻¹]		
Rozpětí hodnot kouřivosti čtyř po sobě jdoucích měření [m ⁻¹]	dovolené	
	naměřené	

Použitý kouřoměr (výrobce, typ):

Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření kouřoměru.

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí

Vylepena ochranná nálepka č.

Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

Datum provedení měření emisí: __. __. 20__ Za správnost:

*) Pouze, je-li uvedeno v TP vozidla



podpis

Datum a čas měření:

Č. protokolu:

VIN:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) (počet závad) (dynamické pole)

VÁŽNÉ (B) (počet závad) (dynamické pole)

NEBEZPEČNÉ (C) (počet závad) (dynamické pole)

Výpis DTC:

Celkem závad:

Palivo:

Platné měření	n_vol [min ⁻¹]	n_ref [min ⁻¹]	t_acc [s]	k [m ⁻¹]
1				
2				
3				
4				
Průměr posledních 4 platných				
Limit				

Pozn. Pro více vyústění koncovek výfuku se tabulka opakuje

Kontrola nádrží LPG/CNG u duálních pohonů:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uveďte se seznam všech použitých nádrží.



LOGO provozovatele

SME č.
Tel.:
E-mail:

Název provozovatele:
(firma, obchodní rejstřík)
Sídlo firmy:
(ulice a čp., PSČ a město)
Adresa provozovny:
(ulice a čp., PSČ a město)

IČO:
DIČ:

ID:

**PROTOKOL č.
o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s řízeným systémem bez OBD**

D.1 Tovární značka:
D.2 Obchodní označení (typ):
E. VIN (č. karoserie):
7. Typ motoru:
Výrobní č. motoru *):
Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):

1. Druh vozidla:
J. Kategorie vozidla:
A. Registrační značka:
B. Datum první registrace:
Typ emisního systému:
Druh paliva:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:				
Výsledek kontroly readiness kódů:				
Výsledek kontroly závad řídicí jednotky motoru:				
Vyhodnocení stavu řídicí jednotky:				
Výsledek kontroly těsnosti plynového zařízení **):				
Měřené parametry		Předepsané hodnoty	Naměřené hodnoty s palivem	
			základním	alternativním
Při volnoběhu	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
Při zvýšených otáčkách	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
	λ – lambda [1]			

Použitý analyzátor (výrobce, typ):

Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření analyzátoru.

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí

Vylepena ochranná nálepka č.

Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

Datum provedení měření emisí: __ . __ . 20__ Za správnost:

*) Pouze, je-li uvedeno v TP vozidla

**) Pouze pro vozidla vybavená zařízením pro plynový pohon



podpis

Datum a čas měření:

Č. protokolu:

VIN:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:**LEHKÉ (A)** (počet závad) (dynamické pole)**VÁŽNÉ (B)** (počet závad) (dynamické pole)**NEBEZPEČNÉ (C)** (počet závad) (dynamické pole)

Výpis DTC:

Celkem závad:

Palivo:

Status	n [min ⁻¹]	vyústění	CO [%]	CO ₂ [%]	HC [ppm]	Lambda [-]	O ₂ [%]	CO _{corr} [%]	NO _x [ppm]
Měřeno									
Limit									
Měřeno									
Limit									

Pozn. Pro vícepalivová vozidla se řádek Palivo, výpis DTC a tabulka opakují. Výpis DTC se neuvádí pro Slave ECU (uspořádání Master-Slave).

Kontrola nádrží LPG/CNG:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uveďte se seznam všech použitých nádrží.



LOGO provozovatele

SME č.	Název provozovatele:	IČO:
Tel.:	(firma, obchodní rejstřík)	DIČ:
E-mail:	Sídlo firmy:	
	(ulice a čp., PSČ a město)	
	Adresa provozovny:	
	(ulice a čp., PSČ a město)	ID:

PROTOKOL č.
o měření emisí vozidla se vznětovým motorem s řízeným systémem s OBD

D.1 Tovární značka:	1. Druh vozidla:
D.2 Obchodní označení (typ):	J. Kategorie vozidla:
E. VIN (č. karoserie):	A. Registrační značka:
7. Typ motoru:	B. Datum první registrace:
Výrobní č. motoru *):	Typ emisního systému:
Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):	Druh paliva:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:		
Výsledek kontroly readiness kódů:		
Výsledek kontroly závad řídicí jednotky motoru:		
Vyhodnocení stavu řídicí jednotky:		
Otáčky [min ⁻¹]	Předepsané	Naměřené
Volnoběžné		
Předběhové		
Korigovaný součinitel absorpce [m ⁻¹]		
Hodnota kouřivosti naměřená [m ⁻¹]		
Rozpětí hodnot kouřivosti čtyř po sobě jdoucích měření [m ⁻¹]	dovolené	
	naměřené	

Použitý kouřoměr (výrobce, typ):

Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření kouřoměru.

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí
Vylepena ochranná nálepka č.
Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

Datum provedení měření emisí: __. __. 20__ Za správnost:

*) Pouze, je-li uvedeno v TP vozidla

-----
podpis

Datum a čas měření:

Č. protokolu:

VIN:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:**LEHKÉ (A)** (počet závad)

(dynamické pole)

VÁŽNÉ (B) (počet závad)

(dynamické pole)

NEBEZPEČNÉ (C) (počet závad) (dynamické pole)

Komunikační protokol:

Identifikační řetězec:

CALID:

CVN:

VIN:

Stav Readiness (údaje pro J1939):

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	EGS Heat	EGS Func	A/C	SAS	Evap	HCat	Cat Func	NM HC	Cold	NOx	DPF	Boost
Podporované																
Otestované																

Stav Readiness (údaje mimo J1939):

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	DPF	EGS	A/C	Boost	Reserve	NOx	NMHC
Podporované											
Otestované											

Výpis DTC:

Celkem závad:

Vzdálenost ujetá při aktivní DTC:

km

Stav MIL:

Naměřené hodnoty:

Platné měření	n_vol [min ⁻¹]	n_ref [min ⁻¹]	t_acc [s]	k [m ⁻¹]	TPS [%]
1					
až 4					
Průměr posledních 1/2/4 platných					
Limit					

Pozn. Pro více vyústění koncovek výfuku se tabulka opakuje

Kontrola životnosti nádrže LPG/CNG u duálních pohonů:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uvede se seznam všech použitých nádrží.



LOGO provozovatele

SME č.

Tel.:

E-mail:

Název provozovatele:

(firma, obchodní rejstřík)

Sídlo firmy:

(ulice a čp., PSČ a město)

Adresa provozovny:

(ulice a čp., PSČ a město)

IČO:

DIČ:

ID:

**PROTOKOL č.
o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s řízeným systémem s OBD**

D.1 Tovární značka:

D.2 Obchodní označení (typ):

E. VIN (č. karoserie):

7. Typ motoru:

Výrobní č. motoru *):

Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):

1. Druh vozidla:

J. Kategorie vozidla:

A. Registrační značka:

B. Datum první registrace:

Typ emisního systému:

Druh paliva:

KONTROLA:

Výsledek vizuální kontroly:				
Výsledek kontroly readiness kódů:				
Výsledek kontroly závad řídicí jednotky motoru:				
Vyhodnocení stavu řídicí jednotky:				
Výsledek kontroly těsnosti plynového zařízení **):				
Měřené parametry		Předepsané hodnoty	Naměřené hodnoty s palivem	
			základním	alternativním
Při volnoběhu	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
Při zvýšených otáčkách	Otáčky [min ⁻¹]			
	Obsah CO [%]			
	λ – lambda [1]			

Použitý analyzátor (výrobce, typ):

Naměřené hodnoty jsou přímým on-line záznamem měření analyzátoru.

Poznámky: (dynamické pole)

Vozidlo z hlediska měření emisí

Vylepena ochranná nálepka č.

Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

Datum provedení měření emisí: __ . __ . 20__ Za správnost:



podpis

*) Pouze, je-li uvedeno v TP vozidla

**) Pouze pro vozidla vybavená zařízením pro plynový pohon

Datum a čas měření:

Č. protokolu:

VIN:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:**LEHKÉ (A)** (počet závad) (dynamické pole)**VÁŽNÉ (B)** (počet závad) (dynamické pole)**NEBEZPEČNÉ (C)** (počet závad) (dynamické pole)

Komunikační protokol:

Identifikační řetězec:

CALID:

CVN:

VIN:

Stav Readiness (údaje pro J1939):

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	EGS Heat	EGS Func	A/C	SAS	Evap	HCat	Cat Func	NM HC	Cold	NOx	DPF	Boost
Podporované																
Otestované																

Stav Readiness (údaje mimo J1939):

	Comp	Fuel	Misf	EGR/ VVT	O2S Heat	O2S Func	A/C	SAS	Evap	HCat	Cat Func
Podporované											
Otestované											

Výpis DTC:

Celkem závad:

Vzdálenost ujetá při aktivní DTC:

km

Stav MIL:

Naměřené hodnoty:

Palivo:

Status	n [min ⁻¹]	vyústění	CO [%]	CO ₂ [%]	HC [ppm]	Lambda [-]	O ₂ [%]	CO _{corr} [%]	NO _x [ppm]	TPS [%]
Měřeno										
Limit										
Měřeno										
Limit										

Pozn. Pro vícepalivová vozidla se řádek Palivo a tabulka opakují.

Výsledky doplňkových testů (dvoustavová sonda):

n [min ⁻¹]	sonda	Amplituda [V]	Frekvence [Hz]

Výsledky doplňkových testů (širokopásmová sonda):

n [min ⁻¹]	sonda	Rozsah signálu [V, mA]

Kontrola nádrží LPG/CNG:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uvede se seznam všech použitých nádrží.

Příloha č. 13 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vnější označení stanice měření emisí

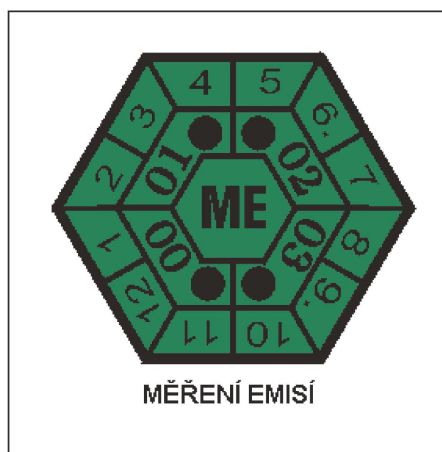
Provedení:

c) Barvy:

- podklad označení bílý,
- znak kontrolní nálepky zelený,
- popis označení černý.

d) Rozměry:

- délky stran obdélníku: šířka 600 mm, výška 620 mm,
- délka strany šestiúhelníku: 265 mm



Příloha č. 14 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Učební osnova výuky teoretické přípravy a praktického výcviku
k získání odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek
ve stanici technické kontroly v základním a prohlubovacím kurzu

(k § 62 odst. 3 zákona)

Pracovníci stanice technické kontroly splňující zákonem stanovené kvalifikační předpoklady mohou vykonávat funkci kontrolního technika až po absolvování stanovené teoretické přípravy a praktického výcviku, úspěšném ověření znalostí a dovedností a vydání profesního osvědčení kontrolního technika nebo po úspěšném ověření znalostí v prohlubovacím kurzu.

Rozsah odborných znalostí obsahuje učební osnova základního nebo prohlubovacího kurzu pro kontrolní techniky.

Výuka kontrolních techniků je rozdělena na teoretickou přípravu formou přednášek, cvičení a odborných konzultací a na praktický výcvik na kontrolních linkách a na stanovištích měření emisí.

a) **Základní kurz**

Základní kurz trvá pět týdnů a je tematicky rozdělen do 200 hodin, z toho 112 hodin pro teoretickou přípravu, 24 hodin pro měření emisí vznětových a zážehových motorů na pohon plyným palivem, 8 hodin pro odborné konzultace, 40 hodin pro praktický výcvik na kontrolních linkách a 16 hodin pro ověření teoretických znalostí a praktických dovedností.

Učební osnova základního kurzu pro kontrolní techniky

Počet hodin

I. Teoretická výuka		112
1.	Význam silniční dopravy. Technické prohlídky vozidel. Národní i mezinárodní předpisy o technických podmínkách, schvalování technické způsobilosti a registrace vozidel. Právní rámec pro kontrolu technického stavu vozidel v provozu	
2.	Zřizování, organizace a řízení stanic technické kontroly	
3.	Bezpečnostní předpisy	
4.	Základní technické názvosloví, opakování základů mechaniky, elektrotechniky a vlastností materiálů	
5.	Činnost stanice technické kontroly, systém řízení jakosti, organizační struktura	
6.	Informační systém technických prohlídek	
7.	Metrologie ve stanici technické kontroly, technická měření, technické vybavení STK, konstrukce a vlastnosti přístrojů	
8.	Vliv na chování vozidla, metodické postupy kontrol, limity a hodnocení	
9.	Identifikační znaky vozidla (skupina kontrolních úkonů 0)	
10.	Brzdové zařízení (skupina kontrolních úkonů 1)	
11.	Řízení (skupina kontrolních úkonů 2)	
12.	Výhledy (skupina kontrolních úkonů 3)	
13.	Svítilny, světlomety, odrazky a elektrické zařízení (skupina kontrolních úkonů 4)	
14.	Nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav (skupina kontrolních úkonů 5)	
15.	Podvozek a části připevněné k podvozku (skupina kontrolních úkonů 6)	
16.	Jiné vybavení (skupina kontrolních úkonů 7)	

17.	Obtěžování okolí (skupina kontrolních úkonů 8)	
18.	Další prohlídky vozidel k dopravě osob kategorie M2 a M3 (skupina kontrolních úkonů 9)	
19.	Technický stav vozidel a bezpečnost silničního provozu	
20.	Právní problematika stanice technické kontroly	
II. Měření emisí motorových vozidel		24
1.	Homologační předpisy, právní předpisy upravující měření emisí vozidel	
2.	Technické vybavení stanic měření emisí	
3.	Emisní chování motorů, konstrukce motorů z hlediska tvorby, řízení a snižování emisí	
4.	Metodický postup měření emisí	
5.	Limity kontrolovaných parametrů, hodnocení zjištěných skutečností a výsledků měření, protokol o měření emisí	
6.	Konstrukce a vlastnosti přístrojů pro měření emisí, jejich obsluha a údržba, zásady metrologického zajištění	
7.	Informační systém a systém řízení jakosti, vedení evidence	
III. Praktické provádění technických prohlídek		40
na kontrolní lince stanice technické kontroly a stanovišti měření emisí vozidel z toho 28 na kontrolní lince a 12 na stanovišti měření emisí)		
IV. Odborné konzultace		8
V. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečná zkouška)		16
Celkem		200

b) **Prohlubovací kurz**

Prohlubovací kurz trvá pět dnů a je tematicky rozdělen do 40 hodin, z toho 12 hodin pro teoretickou přípravu, 2 hodiny pro odborné konzultace, 6 hodin pro praktický výcvik na kontrolních linkách 16 hodin pro oblast měření emisí a 4 hodiny pro ověření teoretických znalostí.

Učební osnova prohlubovacího kurzu pro kontrolní techniky

Počet hodin

I. Teoretická výuka		12
1.	Změny v činnosti stanice technické kontroly vyvolané změnou právních předpisů	
2.	Změny ve způsobu provádění technických prohlídek a hodnocení závad vozidel	
3.	Příčiny protiprávního způsobu provádění technických prohlídek a jejich právní dopady na činnost kontrolního technika	
II. Praktické provádění technických prohlídek na kontrolní lince stanice technické kontroly		6
1.	Praktická ukázka vzorového provedení technické prohlídky	
2.	Seznámení s novými postupy při provádění technických prohlídek	
III. Odborné konzultace		2
IV. Měření emisí		16
1.	Změny v homologačních předpisech, v mezinárodních a národních právních předpisech upravujících měření emisí vozidel v provozu, v měření emisí ve stanicích měření emisí a jejich technické vybavení	
2.	Změny v metodických postupech měření emisí, limitů kontrolovaných parametrů, hodnocení zjištěných skutečností a výsledků měření, změny v protokolu o měření emisí	
3.	Praktická ukázka změn měření emisí, předepsaného postupu pro různé druhy a provedení motoru, bezpečnost práce na pracovišti	
4.	Změny ve vedení evidence o provedených měřeních, v informačním systému a systému řízení jakosti	
5.	Změny v konstrukci a vlastnostech přístrojů pro měření emisí, jejich obsluha a údržba, zásady metrologického zajištění	
6.	Změny v konstrukce motorů z hlediska tvorby, řízení a snižování emisí	
7.	Nesprávné postupy měření emisí zjištěné při kontrolách, příčiny protiprávního způsobu provádění měření emisí a jejich právní dopady na činnost kontrolního technika	

V. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečné přezkoušení)	4
Celkem	40

Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečné přezkoušení kontrolních techniků) probíhá v předem vyhlášených zkušebních termínech Ministerstvem dopravy.

- c) **Prohlubovací kurz kontrolního technika, který je držitelem platného profesního osvědčení kontrolního technika, které bylo omezeno pouze k měření emisí, jehož cílem je získání profesního osvědčení kontrolního technika bez omezení.**

Prohlubovací kurz je čtyřtýdenní, provádí se pro měření emisí vozidel poháněných vznětovými motory a pro měření emisí vozidel poháněných zážehovými motory včetně vozidel s motory poháněných plynem kapalným (např. LPG, LNG, H²) nebo stlačeným plynem (např. CNG, H²), popřípadě jejich kombinace a pro provádění technických prohlídek vozidel. Je tematicky rozdělen do 160 vyučovacích hodin, z toho 88 hodin pro teoretickou přípravu, 16 hodin pro měření emisí vznětových a zážehových motorů a motorů na pohon plyným palivem, 32 hodin pro praktický výcvik na kontrolních linkách, 8 hodiny pro odborné konzultace, a 16 hodin pro ověření praktických dovedností.

Učební osnova prohlubovacího kurzu

Počet hodin

I. Teoretická výuka		88
1.	Význam silniční dopravy. Technické prohlídky vozidel. Národní i mezinárodní předpisy o technických podmínkách, schvalování technické způsobilosti a registrace vozidel. Právní rámec pro kontrolu technického stavu vozidel v provozu	
2.	Zřizování, organizace a řízení stanic technické kontroly	
3.	Bezpečnostní předpisy	
4.	Základní technické názvosloví, opakování základů mechaniky, elektrotechniky a vlastností materiálů	
5.	Činnost stanice technické kontroly, systém řízení jakosti, organizační struktura	
6.	Informační systém technických prohlídek	
7.	Metrologie ve stanici technické kontroly, technická měření, technické vybavení STK, konstrukce a vlastnosti přístrojů	
8.	Vliv na chování vozidla, metodické postupy kontrol, limity a hodnocení	
9.	Identifikační znaky vozidla (skupina kontrolních úkonů 0)	

10.	Brzdové zařízení (skupina kontrolních úkonů 1)	
11.	Řízení (skupina kontrolních úkonů 2)	
12.	Výhledy (skupina kontrolních úkonů 3)	
13.	Svítilny, světlomety, odrazky a elektrické zařízení (skupina kontrolních úkonů 4)	
14.	Nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav (skupina kontrolních úkonů 5)	
15.	Podvozek a části připevněné k podvozku (skupina kontrolních úkonů 6)	
16.	Jiné vybavení (skupina kontrolních úkonů 7)	
17.	Obtěžování okolí (skupina kontrolních úkonů 8)	
18.	Další prohlídky vozidel k dopravě osob kategorie M2 a M3 (skupina kontrolních úkonů 9)	
19.	Technický stav vozidel a bezpečnost silničního provozu	
20.	Právní problematika stanice technické kontroly	
II. Měření emisí		16
1.	Změny v homologačních předpisech, v mezinárodních a národních právních předpisech upravující měření emisí vozidel v provozu, v měření emisí ve stanicích měření emisí a jejich technické vybavení	
2.	Změny v metodických postupech měření emisí, limitů kontrolovaných parametrů, hodnocení zjištěných skutečností a výsledků měření, změny v protokolu o měření emisí	
3.	Praktická ukázka změn měření emisí, předepsaného postupu pro různé druhy a provedení motoru, bezpečnost práce na pracovišti	
4.	Změny ve vedení evidence o provedených měřeních, v informačním systému technických prohlídek a systému řízení jakosti	
5.	Změny v konstrukci a vlastnostech přístrojů pro měření emisí, jejich obsluha a údržba, zásady metrologického zajištění	
6.	Změny v konstrukce motorů z hlediska tvorby, řízení a snižování emisí	
7.	Nesprávné postupy měření emisí zjištěné při kontrolách	

III. Praktické provádění technických prohlídek na kontrolní lince	32
IV. Odborné konzultace	8
V. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečná zkouška)	16
Celkem	160

Příloha č. 15 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení z odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly (k § 62 odst. 3 zákona)

a) Zkouška v základním kurzu

- (1) Na závěr základního kurzu pro kontrolní techniky prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí vztahujících se k provádění technických prohlídek, kontrole a hodnocení technického stavu vozidla a metrologického zabezpečení ve stanici technické kontroly, jakož i schopnost jejich uplatnění při technické prohlídce.
- (2) Cílem závěrečné zkoušky z teoretické přípravy je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo. Cílem závěrečné zkoušky je dále formou praktické a ústní zkoušky prověřit technické znalosti a dovednosti při používání měřidel a technologických zařízení se zaměřením zejména na správnost a vyhodnocení měření a praktické provádění technické prohlídky na kontrolní lince a na správné hodnocení zjišťovaného technického stavu vozidla.
- (3) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
- (4) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
- (5) Hodnocení ústní a praktické zkoušky se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.
- (6) O průběhu závěrečné zkoušky vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků základního kurzu. V případě postupu

podle odstavce 4 písm. b) i jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

- (7) Absolvent základního kurzu, který při závěrečné zkoušce neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečné zkoušky základního kurzu. Opakovat závěrečnou zkoušku může účastník nejvýše dvakrát. Žádost o opakování závěrečné zkoušky může vždy podat nejdříve 1 měsíc po ukončení předchozí závěrečné nebo opakované závěrečné zkoušky a však opakovanou zkoušku musí vykonat nejpozději do šesti měsíců po ukončení základního kurzu. Další opakování závěrečné zkoušky není možné bez nového absolvování základního kurzu.
- (8) Absolventu základního kurzu, který při závěrečné zkoušce prospěl ve všech dílčích zkouškách (z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí), vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 18.

b) Přezkoušení v prohlubovacím kurzu podle písm. b) přílohy č. 14 této vyhlášky

- (1) Absolvent základního kurzu, který je držitelem profesního osvědčení kontrolního technika, je povinen se v zákonem stanovené lhůtě podrobit prohlubovacímu kurzu, který je ukončen ověřením odborné způsobilosti kontrolního technika k provádění technických prohlídek. K prohlubovacímu kurzu a k závěrečnému přezkoušení prohlubovacího kurzu bude připuštěn kontrolní technik, který se prokáže osvědčením kontrolního technika v souladu s ustanovením § 61 zákona.
- (2) Cílem závěrečného přezkoušení v prohlubovacím kurzu je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.
- (3) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
- (4) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
- (5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkoušející prostřednictvím IS TP zkušební protokol, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi vypracované písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení. Jeli postupováno podle odstavce 3 písm. b) postupuje se přiměřeně.
- (6) Žádost o opakování závěrečného přezkoušení může zkoušený podat nejdříve 5 dnů po ukončení předchozí závěrečného nebo opakovaného přezkoušení. Opakovat závěrečné přezkoušení může účastník nejvýše dvakrát.
- (7) Kontrolní technik ztratí odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek v případě, že neprospěje ani při druhém opakovaném přezkoušení. Další

opakování zkoušky prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek není možné bez nového absolvování základního kurzu.

- (8) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení prospěl, vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 18. Za vydání se považuje i prodloužení platnosti stávajícího profesního osvědčení kontrolního technika v IS TP. Zkoušející, který vykonával přezkoušení odborné způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek, vyznačí na základě výsledku vykonané zkoušky do profesního osvědčení kontrolního technika jeho platnost.
- (9) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení bude vydáno na dobu dle ustanovení § 61 zákona.
- (10) U prohlubovacího kurzu v případě, že druhé opakované přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem, neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem vykonání opakovaného přezkoušení. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení, a do evidence ministerstva prostřednictvím IS TP.

c) Přezkoušení v prohlubovacím kurzu podle písm. c) přílohy č. 14 této vyhlášky

- (1) Na závěr prohlubovacího kurzu pro kontrolního technika, který je držitelem platného profesního osvědčení kontrolního technika, omezené pouze k měření emisí, jehož cílem je získání profesní osvědčení kontrolního technika bez omezení prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí vztahujících se k provádění technických prohlídek, kontrole a hodnocení technického stavu vozidla a metrologického zabezpečení ve stanici technické kontroly, jakož i schopnost jejich uplatnění při technické prohlídce.
- (2) Cílem závěrečného přezkoušení z teoretické přípravy je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo. Cílem závěrečného přezkoušení je dále formou praktické a ústní zkoušky prověřit technické znalosti a dovednosti při používání měřidel a technologických zařízení se zaměřením zejména na správnost a vyhodnocení měření a praktické provádění technické prohlídky na kontrolní lince a na správné hodnocení zjišťovaného technického stavu vozidla.
- (3) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
- (4) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
- (5) Hodnocení ústní a praktické zkoušky se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

- (6) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu. V případě postupu podle odstavce 4 písm. b) i jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.
- (7) Žádost o opakování závěrečného přezkoušení může vždy podat nejdříve 5 dnů po ukončení předchozí závěrečného nebo opakovaného přezkoušení. Opakovat závěrečné přezkoušení může účastník nejvýše dvakrát.
- (8) Kontrolní technik ztratí odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek v případě, že neprospěje ani při druhém opakovaném přezkoušení. Další opakování zkoušky prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek není možné bez nového absolvování základního kurzu.
- (9) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení prospěl ve všech dílčích zkouškách (z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí), vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 18. U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení bude vydáno na dobu dle ustanovení § 61 zákona.
- (10) U prohlubovacího kurzu v případě, že druhé opakované přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem, neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem vykonání opakovaného přezkoušení. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení v evidenci ministerstva prostřednictvím IS TP.

Příloha č. 16 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Učební osnova výuky teoretické přípravy k získání odborné způsobilosti k měření emisí ve stanici měření emisí v základním a prohlubovacím kurzu (k § 62 odst. 3 zákona)

Pracovníci stanice měření emisí splňující zákonem stanovené kvalifikační předpoklady mohou vykonávat funkci kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, až po absolvování stanovené teoretické přípravy, úspěšném ověření znalostí a vydání profesního osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, nebo po úspěšném ověření znalostí v prohlubovacím kurzu.

Rozsah odborných znalostí obsahuje učební osnova základního nebo prohlubovacího kurzu pro kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel.

a) Základní kurz

Základní kurz kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, je pětidenní a provádí se společně pro měření emisí vozidel poháněných zážehovými motory, vozidel poháněných vznětovými motory a vozidel poháněných motory na pohon plynem kapalným (např. LPG, LNG, H2) nebo plynem stlačeným (např. CNG, H2). Je tematicky rozdělen do 40 vyučovacích hodin, z toho 16 hodin pro

teoretickou přípravu, 8 hodin pro praktický výcvik na stanovištích měření emisí a 16 hodin pro ověření teoretických znalostí a praktických dovedností.

**Učební osnova základního kurzu pro kontrolního
technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění
technických prohlídek na měření emisí vozidel**

Počet hodin

I. Měření emisí motorových vozidel		24
1.	Homologační předpisy, právní předpisy upravující měření emisí vozidel	
2.	Technické vybavení stanic měření emisí	
3.	Emisní chování motorů, konstrukce motorů z hlediska tvorby, řízení a snižování emisí	
4.	Metodický postup měření emisí	
5.	Limity kontrolovaných parametrů, hodnocení zjištěných skutečností a výsledků měření, protokol o měření emisí	
6.	Konstrukce a vlastnosti přístrojů pro měření emisí, jejich obsluha a údržba, zásady metrologického zajištění	
7.	Informační systém a systém řízení jakosti, vedení evidence	
8.	Měření emisí motorových vozidel na stanovišti měření emisí -praxe	
II. Závěrečná zkouška		16
Celkem		40

b) Prohlubovací kurz

Prohlubovací kurz pro kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, je dvoudenní a provádí se pro měření emisí vozidel poháněných vznětovými motory a pro měření emisí vozidel poháněných zážehovými motory včetně vozidel s motory poháněných plynem kapalným (např. LPG, LNG, H₂) nebo stlačeným plynem (např. CNG, H₂), popřípadě jejich kombinace. Prohlubovací kurz trvá nejméně 20 hodin.

**Učební osnova prohlubovacího kurzu pro kontrolního
technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění
technických prohlídek na měření emisí vozidel**

I. Měření emisí	16
-----------------	----

1.	Změny v homologačních předpisech, v mezinárodních a národních právních předpisech upravujících měření emisí vozidel v provozu, v měření emisí ve stanicích měření emisí a jejich technické vybavení	
2.	Změny v metodických postupech měření emisí, limitů kontrolovaných parametrů, hodnocení zjištěných skutečností a výsledků měření, změny v protokolu o měření emisí	
3.	Praktická ukázka změn měření emisí, předepsaného postupu pro různé druhy a provedení motoru, bezpečnost práce na pracovišti	
4.	Změny ve vedení evidence o provedených měřeních, v informačním systému technických prohlídek a systému řízení jakosti	
5.	Změny v konstrukci a vlastnostech přístrojů pro měření emisí, jejich obsluha a údržba, zásady metrologického zajištění	
6.	Změny v konstrukce motorů z hlediska tvorby, řízení a snižování emisí	
7.	Nesprávné postupy měření emisí zjištěné při kontrolách	
II. Závěrečná zkouška		4
Celkem		20

Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel (závěrečné přezkoušení) probíhá v předem vyhlášených zkušebních termínech Ministerstvem dopravy.

Příloha č. 17 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení z odborné způsobilosti k měření emisí ve stanici měření emisí (k § 62 odst. 3 zákona)

a) Zkouška v základním kurzu

- (1) Na závěr základního kurzu pro kontrolní techniky, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí a dovedností vztahujících se k provádění měření emisí, kontrole, seřízení a hodnocení technického stavu motoru a jeho příslušenství, metrologického zabezpečení a vedení agendy ve stanici měření emisí, jakož i schopnost jejich uplatnění při měření emisí.
- (2) Odborná způsobilost se prokazuje vysvědčením o státní nebo maturitní zkoušce nebo výučním listem nebo dokladem o splnění odpovídajícího kvalifikačního standardu soustavy

Národních kvalifikací MŠMT a dokladem o praxi z daného oboru a závěrečnou zkouškou z předmětů stanovených v učební osnově základního kurzu pro kontrolní techniky.

- (3) Cílem závěrečné zkoušky z teoretické přípravy je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel k provádění měření emisí. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo. Cílem závěrečné zkoušky je dále formou praktické a ústní zkoušky prověřit technické znalosti a dovednosti při používání měřidel a technologických zařízení se zaměřením zejména na správnost a vyhodnocení měření emisí a praktické provádění měření emisí na stanovišti měření emisí a na správné hodnocení zjišťovaného stavu vozidla z hlediska měření emisí.
 - (4) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
 - (5) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
 - (6) Hodnocení ústní a praktické zkoušky se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.
 - (7) O průběhu závěrečné zkoušky vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků základního kurzu. V případě postupu podle odstavce 4 písm. b) i jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.
 - (8) Absolvent základního kurzu, který při závěrečné zkoušce neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečné zkoušky základního kurzu. Opakovat závěrečnou zkoušku může účastník nejvýše dvakrát. Žádost o opakování závěrečné zkoušky může vždy podat nejdříve 1 měsíc po ukončení předchozí závěrečné nebo opakované závěrečné zkoušky, avšak opakovanou zkoušku musí vykonat nejpozději do šesti měsíců po ukončení základního kurzu. Další opakování závěrečné zkoušky není možné bez nového absolvování základního kurzu.
 - (9) Absolventu základního kurzu, který při závěrečné zkoušce prospěl ve všech dílčích zkouškách (z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí), vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 18.
- b) Přezkoušení v prohlubovacím kurzu podle písm. b) přílohy č. 16 této vyhlášky
- (1) Absolvent základního kurzu, který je držitelem profesního osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, je povinen se v zákonem stanovené lhůtě podrobit prohlubovacímu kurzu, který je ukončen ověřením odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel k provádění měření emisí.

- K prohlubovacímu kurzu a k závěrečnému přezkoušení prohlubovacího kurzu bude připuštěn kontrolní technik, který se prokáže osvědčením kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel v souladu s ustanovením § 60 odst. 5 zákona.
- (2) Cílem závěrečného přezkoušení prohlubovacímu kurzu je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel k provádění měření emisí vozidel. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.
 - (3) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
 - (4) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
 - (5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkoušející prostřednictvím IS TP zkušební protokol, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi vypracované písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení. Jeli postupováno podle odstavce 3 písm. b) postupuje se přiměřeně.
 - (6) Žádost o opakování závěrečného přezkoušení může vždy podat nejdříve 5 dnů po ukončení předchozí závěrečného nebo opakovaného přezkoušení. Opakovat závěrečné přezkoušení může účastník nejvýše dvakrát.
 - (7) Kontrolní technik, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, ztratí odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel k provádění měření emisí vozidel v případě, že neprospěje ani při druhém opakovaném přezkoušení. Další opakování zkoušky prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel k provádění měření emisí vozidel není možné bez nového absolvování základního kurzu.
 - (8) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení prospěl, vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel podle provedení uvedeného v příloze č. 18. Za vydání se považuje i prodloužení platnosti stávajícího profesního osvědčení kontrolního technika v IS TP. Zkoušející, který vykonával přezkoušení odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel k provádění měření emisí vozidel, vyznačí na základě výsledku vykonané zkoušky do profesního osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, jeho platnost.
 - (9) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, bude profesní osvědčení vydáno na dobu dle ustanovení § 61 odst. 2 zákona.

- (10) U prohlubovacího kurzu v případě, že druhé opakované přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem vykonání opakovaného přezkoušení. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení, a do evidence ministerstva prostřednictvím IS TP.
- c) Podrobnější popis postupu a způsobu provádění zkoušky a přezkoušení prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek stanoví ministerstvo ve Věstníku dopravy.

Příloha č. 18 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.
Vzor Profesního osvědčení kontrolního technika

Vzor Profesního osvědčení kontrolního technika

MINISTERSTVO DOPRAVY PROFESNÍ OSVĚDČENÍ KONTROLNÍHO TECHNIKA	
Pan/Paní:	narozen:
absolvoval v době od	do
<p>základní kurz pro kontrolní techniky stanic technické kontroly v České republice a vykonal úspěšně závěrečnou zkoušku před zkušební komisí jmenovanou Ministerstvem dopravy a je odborně způsobilý k provádění technické prohlídky vozidel ve stanici technické kontroly na území České republiky.</p>	
<p>Kategorie (podkategorie) silničních vozidel, jejichž technické prohlídky je kontrolní technik oprávněn provádět:</p>	
<p>- L, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 a O4,</p>	
<p>- T, C, R, OT, S a Z,</p>	
<p>v rozsahu řídičského oprávnění po skupiny vozidel, jejímž je držitelem, pro vozidla kategorie M2 a M3 postačí řídičského oprávnění pro skupiny C nebo C1.</p>	
<p>Číslo zkušebního protokolu:</p>	
<p>Toto osvědčení je platné do: (prodloužení platnosti viz druhá strana tohoto osvědčení)</p>	
V Praze dne:	Předseda zkušební komise
	 (razítko, podpis)
<p>Číslo osvědčení: KT 00000</p>	

přední strana

Vzor profesního osvědčení kontrolního technika k provádění
technických prohlídek, jehož oprávnění je omezeno
k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel

MINISTERSTVO DOPRAVY	
PROFESNÍ OSVĚDČENÍ	
KONTROLNÍHO TECHNIKA	
Pan/Paní:	narozen:
absolvoval v době od	do
základní kurz pro kontrolní techniky stanic technické kontroly v České republice a vykonal úspěšně závěrečnou zkoušku před zkušební komisí jmenovanou Ministerstvem dopravy a je odborně způsobilý k provádění technické prohlídky vozidel ve stanici technické kontroly na území České republiky.	
Kategorie (podkategorie) silničních vozidel, jejichž technické prohlídky je kontrolní technik oprávněn provádět:	
- M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ ,	
- T, C, S a Z,	
- pouze měření emisí vozidel,	
Číslo zkušebního protokolu:	
Toto osvědčení je platné do: (prodloužení platnosti viz druhá strana tohoto osvědčení)	
V Praze dne:	Předseda zkušební komise
	 (razítko, podpis)
	Číslo osvědčení: KTE 00000

Přezkoušení dne	Platnost prodloužena do	Kolek, razítko a podpis
Zkušební protokol č.		

společná zadní strana pro jakékoliv „Profesní osvědčení kontrolního technika“

Příloha č. 19 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

**Učební osnova výuky teoretické přípravy a praktického
výcviku k získání odborné způsobilosti kontrolního
technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí ve stanici
technické kontroly ADR v základním, mimořádném
a prohlubovacím kurzu (k § 59b odst. 8 zákona)**

Pracovníci stanice technické kontroly k provádění technických kontrol a technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů v provedení podle zvláštního právního předpisu²⁾ splňující zákonem stanovené kvalifikační předpoklady mohou vykonávat funkci kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí až po absolvování stanovené teoretické přípravy a praktického výcviku, úspěšném ověření znalostí a dovedností a po vydání profesního osvědčení kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí nebo po úspěšném ověření znalostí v prohlubovacím kurzu, kterému se podrobuje pravidelně jednou za 2 roky.

Rozsah odborných znalostí obsahuje učební osnova základního, mimořádného nebo prohlubovacího kurzu pro kontrolní techniky.

Výuka kontrolních techniků ADR je rozdělena na teoretickou přípravu formou přednášek, cvičení a odborných konzultací a na praktický výcvik na kontrolních linkách.

a) základní kurz

Základní kurz trvá čtyři dny a je tematicky rozdělen do 30 vyučovacích hodin, z toho 20 hodin pro teoretickou přípravu a pro odborné konzultace, 4 hodiny pro praktický výcvik na kontrolních linkách a 6 hodin pro závěrečnou zkoušku.

Učební osnova základního kurzu pro kontrolní techniky vozidel k přepravě nebezpečných věcí

I. Teoretická výuka - předpisová základna

výklad Instrukce pro STK

základní seznámení s dohodou ADR:

Příloha A - Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů

Část 1 Všeobecná ustanovení

kapitola 1.2 Definice a měrné jednotky

kapitola 1.6 Přechodná ustanovení

Část 2 Klasifikace

kapitola 2.2 Zvláštní ustanovení pro jednotlivé třídy

Část 3 Vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená množství

kapitola 3.2 Seznam nebezpečných věcí

Část 4 Ustanovení o používání obalů a cisteren

kapitola 4.2 Používání přemístitelných cisteren

kapitola 4.3 Používání nesnímatelných cisteren (cisternových vozidel)

kapitola 4.4 Používání cisteren z vyztužených plastů

kapitola 4.5 Používání cisteren pro podtlakové odčerpávání odpadů

Část 5 Předpisy pro odeslání

kapitola 5.3 Značení kontejnerů, MEGC, cisteren

Část 6 Požadavky na konstrukci obalů, nádob a cisteren

kapitola 6.7 Požadavky na přemístitelné cisterny

kapitola 6.8 Požadavky na konstrukci vybavení snímatelných, nesnímatelných cisteren, MEGC atd.

kapitola 6.9 Požadavky na konstrukci, výrobu cisteren z vyztužených plastů

kapitola 6.10 Požadavky na konstrukci, výstroj cisteren pro podtlakové vyčerpávání odpadů

Příloha B - Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě

Část 8 Požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady

kapitola 8.1 Všeobecné požadavky na dopravní jednotky a jejich vybavení

kapitola 8.5 Dodatečné požadavky na jednotlivé třídy nebo látky

Část 9 Požadavky na konstrukci a schvalování vozidel

Odborná konzultace

Časový rozsah teoretické části základního kurzu	20
II. Praktické provádění technických prohlídek na kontrolní lince STK Časový rozsah praktické části základního kurzu	4
III. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí	6
Celkem	30

b) mimořádný a prohlubovací kurz

Prohlubovací kurz trvá tři dny a je tematicky rozdělen do 20 vyučovacích hodin, z toho 11 hodin pro teoretickou přípravu a pro odborné konzultace, 3 hodiny pro praktický výcvik na kontrolních linkách a 6 hodin pro závěrečnou zkoušku.

Učební osnova mimořádného a prohlubovacího kurzu pro kontrolní techniky vozidel k přepravě nebezpečných věcí

I. Teoretická výuka - předpisová základna

výklad Instrukce pro STK, popřípadě jejich změn

seznámení se změnami dohody ADR v jednotlivých kapitolách:

Příloha A - Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů

Část 1 Všeobecná ustanovení

kapitola 1.2 Definice a měrné jednotky

kapitola 1.6 Přejídná ustanovení

Část 2 Klasifikace

kapitola 2.2 Zvláštní ustanovení pro jednotlivé třídy

Část 3 Vyjmenování nebezpečných věcí, zvláštní ustanovení a vynětí z platnosti pro omezená množství

kapitola 3.2 Seznam nebezpečných věcí

Část 4 Ustanovení o používání obalů a cisteren

kapitola 4.2 Používání přemístitelných cisteren

kapitola 4.3 Používání nesnímatelných cisteren (cisternových vozidel)

kapitola 4.4 Používání cisteren z vyztužených plastů

kapitola 4.5 Používání cisteren pro podtlakové odčerpávání odpadů

Část 5 Předpisy pro odeslání

kapitola 5.3 Značení kontejnerů, MEGC, cisteren,

Část 6 Požadavky na konstrukci obalů, nádob a cisteren

kapitola 6.7 Požadavky na přemístitelné cisterny

kapitola 6.8 Požadavky na konstrukci vybavení snímatelných, nesnímatelných cisteren, MEGC atd.

kapitola 6.9 Požadavky na konstrukci, výrobu cisteren z vyztužených plastů

kapitola 6.10 Požadavky na konstrukci, výstroj cisteren pro podtlakové vyčerpávání odpadů

Příloha B -Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě

Část 8 Požadavky na osádky vozidel, jejich výbavu, provoz a průvodní doklady

kapitola 8.1 Všeobecné požadavky na dopravní jednotky a jejich vybavení

kapitola 8.5 Dodatečné požadavky na jednotlivé třídy nebo látky

Část 9 Požadavky na konstrukci a schvalování vozidel

Odborná konzultace

Časový rozsah teoretické části mimořádného a prohlubovacího kurzu	11
II. Praktické provádění technických prohlídek na kontrolní lince STK Časový rozsah praktické části mimořádného a prohlubovacího kurzu	3
III. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí	6
Celkem	20

Mimořádný kurz je vyhlašován ministerstvem a je pro všechny držitele osvědčení kontrolního technika k provádění technických kontrol a technických prohlídek vozidel v provedení podle

zvláštního právního předpisu²⁾) závazný a je postaven jako rovnocenný prohlubovacímu kurzu. Mimořádný kurz je vyhlášen v případech, kdy nastane zásadní změna zvláštního právního předpisu²⁾), která svým charakterem vyžaduje výklad.

Příloha č. 20 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí (kontrolní technik vozidel k přepravě nebezpečných věcí) ve stanici technické kontroly ADR (K § 59b odst. 8 zákona)

a) Zkouška v základním kurzu

- (1) Na závěr základního kurzu pro kontrolní techniky vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických kontrol a technických prohlídek vozidel v provedení ADR prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí vztahujících se k provádění kontroly k provádění technických kontrol a technických prohlídek vozidel v provedení podle zvláštního právního předpisu²⁾).
- (2) Cílem závěrečné zkoušky je formou písemného testu a ústní zkouškou před komisí prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických kontrol a technických prohlídek vozidel v provedení podle zvláštního právního předpisu²⁾). Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.
- (3) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
- (4) Hodnocení písemného zkoušky testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
- (5) Hodnocení ústní se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.
- (6) O průběhu závěrečné zkoušky vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků základního kurzu. V případě postupu podle odstavce 3 písm. b) i jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.
- (7) Absolvent základního kurzu, který při závěrečné zkoušce neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závě-

rečné zkoušky základního kurzu. Opakovat závěrečnou zkoušku může účastník nejvýše dvakrát. Žádost o opakování závěrečné zkoušky může vždy podat nejdříve 1 měsíc po ukončení předchozí závěrečné nebo opakované závěrečné zkoušky, avšak opakovanou zkoušku musí vykonat nejpozději do šesti měsíců po ukončení základního kurzu. Další opakování závěrečné zkoušky není možné bez nového absolvování základního kurzu.

- (8) Absolventu základního kurzu odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí nebo předmětů ve stanici technické kontroly ADR, který při závěrečné zkoušce prospěl v obou dílčích zkouškách, vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí nebo předmětů ve stanici technické kontroly ADR podle provedení uvedeného v příloze č. 21.

b) Přezkoušení po prohlubovacím kurzu

- (1) Přezkoušení z odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů ve stanici technické kontroly ADR se provádí jedenkrát za 3 roky od předchozího přezkoušení.
- (2) Cílem závěrečného přezkoušení prohlubovacího kurzu je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí podle zvláštního právního předpisu²⁾. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.
- (3) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
- (4) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
- (5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkoušející prostřednictvím IS TP zkušební protokol, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi vypracované písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení. Jeli postupováno podle odstavce 3 písm. b) postupuje se přiměřeně.
- (6) Žádost o opakování závěrečného přezkoušení může podat nejdříve 5 dnů po ukončení předchozí závěrečného nebo opakovaného přezkoušení. Opakovat závěrečné přezkoušení může účastník nejvýše dvakrát.
- (7) Kontrolní technik vozidel k přepravě nebezpečných věcí ztratí odbornou způsobilost kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů podle zvláštního právního předpisu²⁾ v případě, že neprospěje ani po druhém opakovaném přezkoušení. Další opakování přezkoušení prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek není možné bez nového absolvování základního kurzu.

- (8) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení prospěl, vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí nebo předmětů ve stanici technické kontroly ADR podle provedení uvedeného v příloze č. 21. Za vydání se považuje i prodloužení platnosti stávajícího profesního osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí nebo předmětů ve stanici technické kontroly ADR v IS TP. Zkoušející, který vykonával přezkoušení odborné způsobilosti kontrolního technika k provádění technických prohlídek, vyznačí na základě výsledku vykonané zkoušky do profesního osvědčení kontrolního technika jeho platnost.
 - (9) V případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem, prospěl, profesní osvědčení bude vydáno na dobu tří let.
 - (10) V případě, že po druhém opakovaném přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem, neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem jeho vykonání. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení, a do evidence ministerstva prostřednictvím IS TP.
- c) Podrobnější popis postupu a způsobu provádění zkoušky prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů stanoví ministerstvo ve Věstníku dopravy.

Příloha č. 21 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vzor profesního osvědčení kontrolního technika
k provádění technických kontrol vozidel určených
k přepravě nebezpečných věcí podle dohody ADR

MINISTERSTVO DOPRAVY	
OSVĚDČENÍ	
O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI KONTROLNÍHO TECHNIKA K PROVÁDĚNÍ TECHNICKÝCH KONTROL VOZIDEL URČENÝCH K PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ (DOHODA ADR) PŘED JEJICH SCHVÁLENÍM K PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A K PROVÁDĚNÍ TECHNICKÝCH PROHLÍDEK ADR TĚCHTO VOZIDEL	
Pan/Pani:	VZOR
Datum narození:	
<p>absolvoval v době od do základní kurz pro kontrolní techniky vozidel k přepravě nebezpečných věcí, vykonal úspěšně závěrečnou zkoušku a je oprávněn provádět technické kontroly vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí podle dohody ADR před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích a technické prohlídky těchto vozidel ve stanici technické kontroly.</p> <p>Toto osvědčení je platné za podmínky, že je jeho držitel zároveň držitelem platného profesního osvědčení kontrolního technika s potřebným rozsahem způsobilosti provádět technické prohlídky.</p> <p>Držitel tohoto osvědčení se současně vydává služební razítko kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí s přiděleným číslem, které je povinen při výkonu pověřené činnosti vždy použít k označení dokumentů, které vydal (potvrdil).</p> <p>Při neplnění stanovených podmínek nebo po skončení platnosti tohoto osvědčení musí držitel vrátit osvědčení a přidělené služební razítko prostřednictvím zaměstnavatele Ministerstvu dopravy.</p> <p>Toto osvědčení je platné do: (prodloužení platnosti viz druhá strana tohoto osvědčení)</p> <p>V Praze dne: Předseda zkušební komise</p> <p>..... razítko a podpis</p> <p>Číslo osvědčení ADR: ADR0000</p>	

Přezkoušení dne	Platnost prodloužena do	Kolek, razítko a podpis
Zkušební protokol č.		

Příloha č. 22 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vzor záznamníku závad pro měření emisí

ZÁZNAMNÍK ZÁVAD VOZIDLA – stanoviště měření emisí

PROTOKOL Č. CZ - - - -



Datum prohlídky:
Druh prohlídky:
Rozsah:



Registrační údaje vozidla

Druh vozidla:	<input type="text"/>	Stát registrace:	<input type="text"/>
Kategorie:	<input type="text"/>	Registrační značka:	<input type="text"/>
Provedení:	<input type="text"/>	Číslo ORV:	<input type="text"/>
Tovární značka:	<input type="text"/>	Datum první registrace:	<input type="text"/>
Obchodní označení:	<input type="text"/>	Typ motoru:	<input type="text"/>

VIN vozidla: <input type="text"/>															Souhlasí s doklady:					ANO	NE			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

Typ motoru:	<input type="text"/>	Souhlasí s doklady:	ANO	NE
-------------	----------------------	---------------------	-----	----

Stav počítače ujeté vzdálenosti (km):	<input type="text"/>
---------------------------------------	----------------------

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) []	VÁŽNÉ (B) []	NEBEZPEČNÉ (C) []
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Poznámky:

Prohlídku provedl kontrolní technik	číslo osvědčení: <input type="text"/> Podpis: <input type="text"/>	Razítko odpovědné osoby
Zapisovatel svým podpisem stvrzuje, že obsah záznamníku závad souhlasí s protokolem o technické prohlídce	číslo obsluhy AIS: <input type="text"/> Podpis: <input type="text"/>	

Vzor záznamníku závad pro měření emisí

Technický popis vozidla

<div>Vozidlo</div> <div>KČíslo typového schválení xxxxxxxxxxxx</div> <div>1Druh vozidla xxxxxxxxxxxx</div> <div>2Druh vozidla - pokračování xxxxxxxxxxxx</div> <div>JKategorie vozidla xxxxxxxxxxxx</div> <div>D.1Tovární značka xxxxxxxxxxxx</div> <div>D.2Typ vozidla xxxxxxxxxxxx</div> <div>3Varianta xxxxxxxxxxxx</div> <div>4Verze xxxxxxxxxxxx</div> <div>D.3Obchodní označení xxxxxxxxxxxx</div> <div>EVIN xxxxxxxxxxxx</div> <div>5Výrobce vozidla xxxxxxxxxxxx</div>	<div>Motor</div> <div>6Výrobce motoru xxxxxxxxxxxx</div> <div>7Typ motoru xxxxxxxxxxxx</div> <div>P.3Palivo xxxxxxxxxxxx</div> <div>P.1Zdvihový objem xxxxxxxxxxxx</div> <div>P.2/P.4Max. výkon (kW) / při otáčkách (min⁻¹) xxxxxxxxxxxx</div> <div>V.6Korigovaný součinitel absorpce (m⁻¹) xxxxxxxxxxxx</div> <div>V.7CO₂ xxxxxxxxxxxx</div> <div>V.8Spotřeba paliva (g.km⁻¹) / (l.100 km⁻¹) xxxxxxxxxxxx</div> <div>V.9Emisní limit č. (EU/EHK) xxxxxxxxxxxx</div>	<div>Karoserie</div> <div>8Výrobce karoserie xxxxxxxxxxxx</div> <div>9Druh (typ) xxxxxxxxxxxx</div> <div>10.Výrobní číslo (další stupeň) xxxxxxxxxxxx</div> <div>5Počet míst celkem xxxxxxxxxxxx</div> <div>S.1/S.2Počet míst k sezení / stání xxxxxxxxxxxx</div>	<div>RBarva xxxxxxxxxxxx</div> <div>Rozměry</div> <div>11Celková délka (mm) xxxxxxxxxxxx</div> <div>12Celková šířka (mm) xxxxxxxxxxxx</div> <div>13Celková výška (mm) xxxxxxxxxxxx</div> <div>M Rozvor (mm) xxxxxxxxxxxx</div> <div>14Rozchod (mm) (řízená/jiná) xxxxxxxxxxxx</div> <div>Hmotnosti</div> <div>GProvozní hmotnost (kg) xxxxxxxxxxxx</div> <div>F.1/F.2Největší technicky přípustná/povolená hmotnost (kg): xxxxxxxxxxxx</div> <div>NNejvětší technicky přípustná/povolená hmotnost na nápravu (kg): xxxxxxxxxxxx</div> <div>O.1Největší technicky přípustná/povolená hmotnost přípojného vozidla [kg] – brzděného xxxxxxxxxxxx</div> <div>O.2Největší technicky přípustná/povolená hmotnost přípojného vozidla [kg] – nebrzděného xxxxxxxxxxxx</div> <div>15Největší technicky přípustná / povolená hmotnost jízdní soupravy [kg] xxxxxxxxxxxx</div> <div>16Spojovací zařízení - druh xxxxxxxxxxxx</div> <div>Kola a pneumatiky na nápravě rozměry /montáž (zdvojená ="[2]")</div> <div>L Počet náprava – z toho poháněných xxxxxxxxxxxx</div> <div>N.1na nápravě 1 rozměry / montáž xxxxxxxxxxxx</div> <div>N.2na nápravě 2 rozměry / montáž xxxxxxxxxxxx</div> <div>N.3na nápravě 3 rozměry / montáž xxxxxxxxxxxx</div> <div>N.4na nápravě 4 rozměry / montáž xxxxxxxxxxxx</div> <div>Hluk</div> <div>U.1/U.2Vnější hluk vozidla (dB(A)) – stojícího při otáčkách (min⁻¹) xxxxxxxxxxxx</div> <div>U.3za jízdy (dB(A)) xxxxxxxxxxxx</div> <div>TNejvyšší rychlost (km.h⁻¹) xxxxxxxxxxxx</div> <div>QPoměr výkon / hmotnost (kW.kg⁻¹): xxxxxxxxxxxx</div> <div>17Předpis, spotřeba paliva (l.100 km⁻¹) xxxxxxxxxxxx</div> <div>Účel určení silničního vozidla xxxxxxxxxxxx</div>
<div>Další záznamy</div> <div>xxxxxxxxxxxx</div>			

zadní strana záznamníku závad

Příloha č. 23 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

SEZNAM KONTROLNÍCH ÚKONŮ**pro kontrolu a hodnocení technického stavu
vozidla při technické prohlídce historického vozidla**

Kontrolní technik při kontrole technického stavu vozidla, které je vedeno v registru historických vozidel nebo bude následně do něj zapsáno (dále jen „historické vozidlo“), musí v rámci provádění technické prohlídky historického vozidla zohlednit různé technické požadavky na provoz historického vozidla. Zejména je nutné zohlednit skutečnosti spočívající v různém provedení konstrukce vozidla a jeho vybavení a to vzhledem k tomu, kdy bylo historické vozidlo uvedeno do provozu.

Z důvodu stanovení minimálních požadavků na způsob a provádění jednotlivých kontrolních úkonů se historická vozidla rozdělují do tří základních kategorií z hlediska uvedení do provozu, a to na vozidlo:

- 1. kategorie – historické vozidlo uvedené do provozu od 1. července 1972 (novodobá historická vozidla),
- 2. kategorie – historické vozidlo uvedené do provozu od 1. července 1953 do 30. června 1972 (poválečná historická vozidla),
- 3. kategorie – historické vozidlo uvedené do provozu do 30. června 1953 (předválečná a válečná historická vozidla).

Při kontrole technického stavu v rámci technické prohlídky historického vozidla se zjištěné závady hodnotí v souladu s přílohou č. 1 této vyhlášky.

U historického vozidla se zážehovým nebo vznětovým motorem s neřízeným emisním systémem nebo s neřízeným emisním systémem s katalyzátorem, se měření emisí neprovádí, kdy vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená na úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy, těsnost motoru a kontrola ostatních zařízení určených ke snižování emisí škodlivin (odvětrání motoru, recirkulace výfukových plynů apod.) se provádí v přiměřeném rozsahu stanoveném výrobcem vozidla v rámci kontroly ostatních kontrolních úkonů na kontrolní lince.

U historického vozidla poháněného motorem mazaným směsí paliva s mazivem (dvoutaktní motory) se měření emisí neprovádí, kdy vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená na úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy, těsnost motoru a kontrola ostatních zařízení určených ke snižování emisí škodlivin (odvětrání motoru, recirkulace výfukových plynů apod.) se provádí v přiměřeném rozsahu stanoveném výrobcem vozidla v rámci kontroly ostatních kontrolních úkonů na kontrolní lince.

Historická vozidla 1. kategorie

U těchto vozidel, se provádí technická prohlídka historického vozidla standardním způsobem a v rozsahu všech kontrolních úkonů a metod uvedených v příloze č. 1 s cílem, zda vozidlo splňuje technické podmínky v době uvedení do provozu.

Historická vozidla 2. kategorie

U těchto vozidel, se provádí technická prohlídka historického vozidla v plném rozsahu seznamu kontrolních úkonů a metod stanovených v příloze č. 1 této vyhlášky, pokud to konstrukce historického vozidla neumožní, provede se pouze vizuální kontrola s cílem ověření, zda vozidlo splňuje technické podmínky v době uvedení do provozu historického vozidla.

V rámci hodnocení účinku provozních brzd se ověří, že brzdy motorových vozidel musí být schopny zastavit vozidlo na vzdálenost (brzdnou dráhu), která nepřesáhne 20% předepsané hodnoty provozní brzdy.

Předepsané brzdné účinky

Provozní a parkovací brzda				
vyjádřené maximální brzdovou dráhou nebo střední hodnotou brzděného zpomalení				
	Provozní brzda		Parkovací brzda	
	Maximální brzdící dráha	Střední hodnota brzděného zpomalení	Maximální brzdící dráha	Střední hodnota brzděného zpomalení
Jde-li o motorová vozidla o nejvyšší rychlosti 30 km/h, při rychlosti 20 km/h.	6,56 m / 6,24 m ¹⁾	6,03 m/s ² / 3,64 m/s ² 1)	9,24 m	2,13 m/s ²
Jde-li o motorová vozidla o rychlosti od 30 km/h do 100 km/h, při rychlosti 40 km/h.	18,48 m	4,27 m/s ²	36,96 m	1,87 m/s ²
Jde-li o motorová vozidla o rychlosti přes 100 km/h, při rychlosti 40 km/h.	15,00 m	5,62 m/s ²	36,96 m	1,87 m/s ²

¹⁾ platí pro vozidla s brzdami působícími pouze na některá kola

Historická vozidla 3. kategorie

U těchto vozidel, se provádí technická prohlídka historického vozidla pouze vizuální kontrolou s cílem ověření, zda vozidlo splňuje technické podmínky v době uvedení do provozu.

V rámci hodnocení účinku provozních brzd se ověří, že brzdy motorových vozidel, musí být schopny zastavit vozidlo na vzdálenost (brzdnou dráhu), která nepřesáhne 20% předepsané hodnoty provozní brzdy.

Předepsané brzdné účinky

Provozní a parkovací brzda				
vyjádřené maximální brzdnou dráhou nebo střední hodnotou brzdného zpomalení				
	Provozní brzda		Parkovací brzda	
	Maximální brzdná dráha	Střední hodnota brzdného zpomalení	Maximální brzdná dráha	Střední hodnota brzdného zpomalení
jde-li o motorová vozidla o nejvyšší rychlosti 30 km/h, při rychlosti 20 km/h.	6,24 m / 9,24 m ¹⁾	3,64 m/s ² / 2,13 m/s ^{2 1)}	12,30 m	1,5 m/s ²
jde-li o motorová vozidla o rychlosti přes 30 km/h, při rychlosti 40 km/h.	24,60 m / 36,96 m ¹⁾	3,00 m/s ² / 1,87 m/s ^{2 1)}	49,20 m	1,37 m/s ²

¹⁾ platí pro vozidla s brzdami působícími pouze na některá kola

Příloha č. 24 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

**Rozsah výuky v základním výcviku a zdokonalovacím
výcviku k získání odborné způsobilosti k provádění
technických kontrol vozidel před schválením jejich
technické způsobilosti k provozu na pozemních
komunikacích (kontrolní technik typu K) ve zkušební stanici
(K § 72 odst. 6 zákona)**

a) Základní výcvik

Základní výcvik trvá dva týdny a je tematicky rozdělen do 80 vyučovacích hodin, z toho 56 hodin pro teoretickou přípravu, 12 hodin pro praktický výcvik ve zkušební stanici, 4 hodiny pro odborné konzultace a následuje 8 hodin (závěrečná zkouška) pro ověření teoretických znalostí.

**Učební osnova základního výcviku
pro kontrolní techniky typu K**

Počet hodin

I. Teoretická výuka		56
1.	Úloha státní správy v oblasti schvalování technické způsobilosti vozidel. Evropské, národní a mezinárodní předpisy o technických podmínkách, schvalování technické způsobilosti a registrace vozidel. Právní rámec pro technickou kontrolu před schválením technické způsobilosti vozidla v provozu (statní odborný dozor)	
2.	Zřizování, organizace a řízení zkušební stanice	
3.	Soustavy předpisů (EHK, ES, EPA, FMVSS, GTR), vazby, kolize, homologace	
4.	Základní technické názvosloví, opakování základů mechaniky, elektrotechniky a vlastností materiálů	
	a)	kategorie vozidel, základní terminologie, rozdělení vozidel
	b)	rozměry vozidel
	c)	osvětlení
	d)	kola, ráfky
	e)	bezpečnost (sedadla, zámky, dveře, nádrže, výčnělky)
	f)	motory, emise, spotřeby, hluk
	g)	pohon LPG, CNG a další paliva

	h)	elektromobily, hybridní vozidla	
5.	Stavba (nástavba, dostavba) a přestavba vozidla podle jednotlivých kategorií vozidel		
6.	Schvalování technické způsobilosti dovezeného vozidla		
7.	Historická a sportovní vozidla		
8.	Vozidla zvláštního určení (sanita, obytný, pohřební), speciální automobily		
9.	Traktory, pracovní stroje, nesilniční stroje, nezařazená vozidla		
10.	Autobusy		
11.	Motocykly, tříkolky, čtyřkolky		
12.	Přípojná vozidla		
13.	Výjimky – zvláštnosti technických provedení vozidel neevropského provedení		
14.	Protokoly o technické kontrole		
	a)	vyplňování, dokladování údajů, výpisy, návody k obsluze, čerpání informací	
	b)	práce se základními popisy vozidel (ZTP, DTP, ztotožnění vozidla), COC, e-COC listy	
	c)	zaškolení v používání IS TP v oblasti určené k vytváření technických protokolů	
15.	Správní právo a jeho aplikace v souvislosti se schvalováním technické způsobilosti vozidla		
II. Praktický výcvik při provádění technické kontroly (ohledání vozidla, získávání podkladů, vyplňování protokolů)			12
III. Odborné konzultace			4
IV. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika typu K (závěrečná zkouška)			8
Celkem			80

b) **Zdokonalovací výcvik**

Zdokonalovací výcvik trvá tři dny, včetně závěrečného přezkoušení a je tematicky rozdělen do 24 hodin, z toho 16 hodin pro teoretickou přípravu a 4 hodiny pro odborné konzultace a 4 hodiny pro ověření teoretických znalostí.

Učební osnova zdokonalovacího výcviku pro kontrolní techniky typu K

Počet hodin

I. Teoretická výuka		16
1.	nové předpisy v oblasti schvalování technické způsobilosti	
2.	pasivní bezpečnost	
3.	novinky v konstrukci vozidel	
4.	rozbor nejčastějších pochybení, udělování výjimek	
5.	seznámení se změnami v IS TP v oblasti určené k vytváření technických protokolů	
II. Odborné konzultace		4
III. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika typu K (přezkoušení)		4
Celkem		24

Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečné přezkoušení kontrolních techniků) probíhá v předem vyhlášených zkušebních termínech Ministerstvem dopravy.

Příloha č. 25 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení odborné způsobilosti k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích (kontrolní technik typu K) ve zkušební stanici (K § 72 odst. 6 zákona)

a) Zkouška v základním výcviku

- (1) Na závěr základního výcviku pro kontrolní techniky vozidel k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí vztahujících se k provádění kontroly k provádění technických kontrol před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.

- (2) Odborná způsobilost se prokazuje osvědčením kontrolního technika.
 - (3) Cílem závěrečné zkoušky je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika vozidel k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.
 - (4) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo
 - b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
 - (5) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník základního výcviku dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník základního výcviku dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
 - (6) O průběhu závěrečné zkoušky vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků základního výcviku. V případě postupu podle odstavce 4 písm. b) i jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.
 - (7) Absolvent základního výcviku, který při závěrečné zkoušce neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečné zkoušky základního výcviku. Opakovat závěrečnou zkoušku může účastník nejvýše dvakrát. Žádost o opakování závěrečné zkoušky může podat nejdříve 1 měsíc po ukončení předchozí závěrečné nebo opakované závěrečné zkoušky, avšak opakovanou zkoušku musí vykonat nejpozději do šesti měsíců po ukončení základního kurzu. Další opakování závěrečné zkoušky není možné bez nového absolvování základního kurzu.
 - (8) Absolventu základního kurzu odborné způsobilosti k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, který při závěrečné zkoušce prospěl v obou dílčích zkouškách, vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika typu K podle provedení uvedeného v příloze č. 26.
- b) Přezkoušení ve zdokonalovacím výcviku
- (1) Absolvent základního výcviku odborné způsobilosti k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, který je držitelem profesního osvědčení kontrolního technika typu K, je povinen se ve lhůtě 3 let podrobit zdokonalovacímu výcviku, který je ukončen ověřením odborné způsobilosti kontrolního technika typu K.
 - (2) Cílem závěrečného přezkoušení zdokonalovacího výcviku je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika vozidel typu K. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.
 - (3) Písemný test se provádí:
 - a) pomocí výpočetní techniky nebo

- b) v případě, že nelze využít postup podle písmene a), písemně.
- (4) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení zkoušky se provede následujícím způsobem:
 - a) prospěl, jestliže účastník zdokonalovacího výcviku dosáhl nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
 - b) neprospěl, jestliže účastník zdokonalovacího výcviku dosáhl méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.
 - (5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkoušející prostřednictvím IS TP zkušební protokol, jehož součástí je seznam účastníků zdokonalovacího výcviku, jimi vypracované písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení. Jeli postupováno podle odstavce 3 písm. b) postupuje se přiměřeně.
 - (6) Žádost o opakování závěrečného přezkoušení může vždy podat nejdříve 5 dnů po ukončení předchozího závěrečného nebo opakovaného přezkoušení. Opakovat závěrečné přezkoušení může účastník nejvýše dvakrát.
 - (7) Kontrolní technik typu K ztratí odbornou způsobilost kontrolního technika typu K v případě, že neprospěje ani po druhém opakovaném přezkoušení. Další opakování závěrečného přezkoušení není možné bez nového absolvování základního výcviku.
 - (8) Absolventu zdokonalovacího výcviku, který při závěrečném přezkoušení prospěl, vydá ministerstvo prostřednictvím IS TP profesní osvědčení kontrolního technika typu K podle provedení uvedeného v příloze č. 26. Za vydání se považuje i prodloužení platnosti stávajícího profesního osvědčení kontrolního technika typu K v IS TP. Zkoušející, který vykonával přezkoušení odborné způsobilosti kontrolního technika typu K k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, vyznačí na základě výsledku vykonané zkoušky do profesního osvědčení kontrolního technika typu K jeho platnost.
 - (9) U zdokonalovacího výcviku v případě, že přezkoušení, bylo, vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení kontrolního technika typu K bude prodlouženo na dobu tří let.
 - (10) U zdokonalovacího výcviku v případě, že po druhém opakovaném přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem, neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem jejího vykonání. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení kontrolního typu K, a v evidenci ministerstva prostřednictvím IS TP.
- c) Podrobnější popis postupu a způsobu provádění zkoušky prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika typu K zveřejní ministerstvo ve Věstníku dopravy.

Příloha č. 26 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

**Vzor profesního osvědčení kontrolního technika k provádění
technických kontrol vozidel před schválením jejich
technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích**

MINISTERSTVO DOPRAVY	
OSVĚDČENÍ	
O ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI K PROVÁDĚNÍ TECHNICKÝCH KONTROL VOZIDEL PŘED SCHVÁLENÍM JEJICH TECHNICKÉ ZPŮSOBILOSTI K PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	
VZOR	
Pan/Pani:	
Datum narození:	
absolvoval v době od do základní výcvik v teoretické a praktické přípravě a je oprávněn podle § 72 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, provádět technické kontroly vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.	
Držiteli tohoto osvědčení se současně vydává služební razítko s přiděleným číslem , které je povinen při výkonu pověřené činnosti vždy použít k označení dokumentů, které vydal (potvrdil).	
Při neplnění stanovených podmínek nebo po skončení platnosti tohoto osvědčení musí držitel vrátit osvědčení a přidělené služební razítko prostřednictvím zaměstnavatele Ministerstvu dopravy.	
Toto osvědčení je platné do: (prodloužení platnosti viz druhá strana tohoto osvědčení)	
V Praze dne:	Předseda zkušební komise
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> Misto pro vylepení kolkové známky </div>	 razítko a podpis
GTK0000	

Přezkoušení dne	Platnost prodloužena do	Kolek, razítko a podpis
Zkušební protokol č.		

¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES.
Směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1717 ze dne 9. července 2021, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU, pokud jde o aktualizaci některých označení kategorie vozidla a doplnění systému eCall

na seznam kontrolovaných položek, metod, důvodů pro nevyhovění a posouzení nedostatků v příloze I a příloze III uvedené směrnice.

- 1) Nařízení vlády č. 120/2016 Sb., o posuzování shody měřidel při jejich dodávání na trh, ve znění nařízení vlády č. 99/2017 Sb.
- 2) Vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů.
- 4) § 2 zákona č. 250/2017 Sb., o elektronické identifikaci.
- 5) Článek 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu a o zrušení směrnice 1999/93/ES.
- 6) Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů.
- 7) Vyhláška č. 345/2002 Sb., kterou se stanoví měřidla k povinnému ověřování a měřidla podléhající schválení typu, ve znění pozdějších předpisů.
- 8) Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- 1) Kontrola funkce omezovače rychlosti ze záznamu jízdy (tachografu) při technické silniční kontrole.
- 2) Kontrola funkce omezovače rychlosti zpravidla při technické silniční kontrole.
- 9) Vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.
- 10) Zákon č. 51/2020 Sb., o územně správním členění státu a o změně souvisejících zákonů (zákon o územně správním členění státu).
- 10) Nařízení vlády č. 120/2016 Sb., o posuzování shody měřidel při jejich dodávání na trh, ve znění nařízení vlády č. 99/2017 Sb.