

Ročník 2018



SBÍRKA ZÁKONŮ

ČESKÁ REPUBLIKA

Částka 106

Rozeslána dne 27. září 2018

Cena Kč 460,-

OBSAH:

211. Vyhláška o technických prohlídkách vozidel

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 zapracovává 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) formu, obsah a způsob předávání údajů správcí informačního systému technických prohlídek,
- c) vzory protokolů o technické prohlídce vozidla, záznamníku závad, protokolu o měření emisí vozidla a kontrolní nálepky technické způsobi-

losti vozidla a způsob jejího vyplnění a umístění na tabulku s registrační značkou,

- d) způsob výpočtu kapacitní potřeby technických prohlídek, kapacity kontrolních linek stanic technické kontroly a počtu skutečně provedených technických prohlídek,
- e) 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,
- f) 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,
- g) vzor tiskopisu profesního osvědčení kontrolního technika,
- h) 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,
- i) 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

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.

- úkonů a náležitosti vnitřní organizační struktury a systému vnitřní kontroly a
- j) 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 za účelem schválení technické způsobilosti silničního vozidla se provádí v plném rozsahu.

(4) Technická prohlídka prováděná za účelem zápisu silničního vozidla do registru vozidel se provádí v plném rozsahu.

(5) Technická prohlídka na žádost se provádí v plném nebo částečném rozsahu podle požadavků žadatele o její provedení.

(6) 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 systémů, 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.

(7) 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 a 4.

(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⁾ 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.

(2) Kontrola shody údajů se provádí porováním skutečného stavu vozidla a jeho identifikačních údajů s údaji uvedenými 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)

(1) Výsledek hodnocení technické způsobilosti vozidla a dobu platnosti technické způsobilosti vozidla vyznačuje stanice technické kontroly ručním zápisem do technického průkazu. Zápis obsahuje tyto údaje:

- a) číslo protokolu o technické prohlídce,
- b) datum provedení technické prohlídky a
- c) platnost technické prohlídky.

(2) Zápis se potvrzuje otiskem razítka a podpisem odpovědné osoby.

§ 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 vylepuje podle výsledku technické prohlídky kontrolní technik stanice technické kontroly.

(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.

§ 11

Forma a způsob předávání údajů správci informačního systému technických prohlídek

(K § 48a odst. 4 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, standardizované a silné kryptografické metody a protokoly. Správce přidělí uživateli přístupové údaje v rozsahu uživatelského jména a hesla. 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. 4 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 zpředu 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, a o závadách zjištěných v průběhu technické prohlídky, které se vkládají do informačního systému technických prohlídek automaticky prostřednictvím zápisu do aplikace na základě údajů zjištěných z dokumentace před-

kládané 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“), 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. 4 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 zpředu 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

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.

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 provedeno, a výsledcích měření zjištěných 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 a z výpisů z měřicích přístrojů pro provádění měření emisí,
- d) o kontrolních technících provádějících měření emisí za účelem přiřazení kontrolního technika k provozovně stanice měření emisí.

(2) Provozovatel stanice měření emisí neproděně 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 moto-

rová 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 rozšířené 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 pneu-

- matikách s možností huštění (dále jen „hustič 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 zkušební 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 a komunikaci s nimi (tester řídicích systémů 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,
- b) decelerometrem nebo siloměrem,
- 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 nebo siloměrem,
- b) tlakoměrem,
- c) zařízením na kontrolu zapojení zásuvky tažného zařízení,
- d) zařízením na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel pro traktory,
- e) časoměrným zařízením,
- f) hlukoměrem,
- g) zařízením k připojení elektronického rozhraní vozidla,
- h) technickým a programovým vybavením stanice vztahující se k provádění měření emisí a
- i) váhami, v případě provádění technických prohlídek zvláštních vozidel kategorie C, T nebo R s konstrukční rychlostí převyšující 40 km.h⁻¹.

(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 ve-

řejné 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 pro jejich seřizování a opravy 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) Přístroje uvedené v odstavcích 1 až 3 musí být schváleného typu s výjimkou přístroje uvedeného 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) vnitřní komunikace v areálu stanice technické kontroly, které musí umožňovat bezpečný a plynulý provoz, a
- h) 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 do-

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.

držení 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 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.

§ 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 stanicích 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,

⁸⁾ Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.

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 za-

řízeními 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 (H₂), 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. Měřící 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.

§ 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) 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 vozi-

dla 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 cí-

lům 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. Nedosáhne-li kontrolní technik v tomto testu alespoň na 90 %, následuje ústní zkouška.

(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 předpi-

sech, 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 měření 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. Nedosáhne-li kontrolní technik v tomto testu alespoň na 90 %, následuje ústní zkouška.

(3) Závěrečná zkouška z odborné způsobilosti k provádění měření emisí v prohlubovacím kurzu se skládá z písemného testu. Pokud není splněn alespoň na 90 %, následuje ústní zkouška.

(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.

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 se určí na základě posouzení počtu skutečně provedených technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí ve stávajících stanicích technické kontroly určených k technickým prohlídkám 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 upraveného počtu technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí vypočítaný z průměru celkového počtu skutečně provedených technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí na území České republiky za období předchozích pěti kalendářních let.

(3) Rozsah pokrytí správního obvodu kraje je překročen, je-li počet skutečně provedených technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí ze všech stanic technické kontroly určených k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí kraji, kde má být nově uvažovaná stanice technické kontroly vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí provozována, vyšší než 25 % z upraveného počtu technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí vypočítaný z průměru celkového počtu skutečně provedených technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí na území České republiky za období předchozích pěti kalendářních let ze všech provedených technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí na území České republiky.

(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 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,
- 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 činnostmi 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**TECHNICKÁ PROHLÍDKA PROVÁDĚNÁ MOBILNÍM ZPŮSOBEM**

§ 34

Způsob provádění technické prohlídky mobilním způsobem

(K § 79 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 zvláštního vozidla a jeho přípojného vozidla provádět pouze na pozemní komunikaci nebo prostranství, které musí být dostatečně dlouhé a široké, na kterých se zvláštní vozidlo nebo zvláštní vozidlo s přípojným vozidlem může bezpečně otočit. 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.

ČÁST OSMÁ**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 vyhláš-

ka 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. **Ťok** v. r.

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

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

Skupina kontrolních úkonů				
Číslo KÚ	Kontrolní úkon		Metoda kontroly	
Číslo a základní popis závady		Číslo KÚ v IS TP	Podrobný popis závady se stupněm hodnocení	
0. IDENTIFIKACE VOZIDLA				
0.1 Registrační značky (jsou-li vyžadovány)				
0.1	Registrační značky (jsou-li vyžadovány)		Vizuální kontrola.	
	0.1.1 Vozidlo, které podléhá registraci, není opatřeno předepsaným počtem tabulek registračních značek	0.1.1	Vozidlo, které podléhá registraci, není opatřeno předepsaným počtem tabulek registračních značek.	B
	0.1.2 Uchycení tabulky registrační značky je uvolněné nebo není spolehlivé, takže tabulka registrační značky může upadnout nebo způsob uchycení neodpovídá požadavkům	0.1.2.1	Uchycení tabulky registrační značky je uvolněné, ale nehrozí bezprostředně její upadnutí nebo zhoršení podmínek její čitelnosti.	A
		0.1.2.2	Uchycení tabulky registrační značky není spolehlivé, takže tabulka registrační značky může upadnout	B
		0.1.2.3	Způsob uchycení tabulky registrační značky neodpovídá požadavkům nebo snižuje její čitelnost.	B
	0.1.3 Tabulka registrační značky je poškozená nebo deformovaná nebo nečitelná, nebo je upraven její rozměr nebo její nepovolená úprava snižuje její čitelnost	0.1.3.1	Poškození některého písmenného nebo číselného znaku registrační značky, které částečně snižuje její čitelnost	A
		0.1.3.2	Poškození některého písmenného nebo číselného znaku registrační značky, které snižuje její čitelnost nebo poškození, či deformace (např. ohnutí) tabulky	B

		registrační značky, které snižují její čitelnost.	
	0.1.3.3	Nepovolená úprava (např. zmenšení rozměrů) tabulky registrační značky.	B
0.1.4 Údaje uvedené na tabulce registrační značky neodpovídají údajům uvedených v dokladech vozidla	0.1.4	Údaje uvedené na tabulce registrační značky neodpovídají údajům uvedených v předložených dokladech od vozidla.	B
0.1.5 Umístění tabulky registrační značky na vozidle nebo úhly geometrické viditelnosti tabulky registrační značky neodpovídají požadavkům	0.1.5.1	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 (vlevo nebo na střed) neodpovídá požadavkům a tyto změny umístění nejsou zapsány ve výjimce v technickém průkazu vozidla.	B
	0.1.5.2	Tabulka registrační značky není umístěná kolmo k podélné střední rovině vozidla (vychýlení do boku) nebo není její spodní hrana přibližně vodorovná s vozovkou nebo úhly naklopení tabulky registrační značky (od vozovky nebo k vozovce) překračují povolené hodnoty.	B
	0.1.5.3	Poloha umístění registrační značky na vozidle nebo dodatečné úpravy na vozidle zapříčiňují nedostatečnou viditelnost tabulky registrační značky v některém z vymezených úhlů geometrické viditelnosti.	B
0.1.6 Použití neschválené tabulky registrační značky (vlastní – výroba)	0.1.6	Použití neschválené tabulky registrační značky (vlastní výroba)	B
0.2 Identifikace vozidla / identifikační číslo / výrobní číslo a povinný štítek výrobce			
0.2.1	Identifikační číslo / výrobní číslo	Vizuální kontrola.	
0.2.1.1 Vyražené identifikační číslo / výrobní číslo vozidla nebo výměnného samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený) chybí, nebo je nelze najít	0.2.1.1	Vyražené identifikační číslo / výrobní číslo vozidla nebo výměnného samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený) chybí, nebo je nelze najít.	B
0.2.1.2 Identifikační číslo / výrobní číslo je neúplné nebo nečitelné nebo vyrezlé nebo jinak poškozené	0.2.1.2	Identifikační číslo / výrobní číslo je neúplné nebo nečitelné nebo vyrezlé nebo jinak poškozené.	B
0.2.1.3 Identifikační číslo / výrobní číslo neodpovídá údajům uvedených v dokladech vozidla nebo výměnného samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený)	0.2.1.3	Identifikační číslo / výrobní číslo neodpovídá údajům uvedených v dokladech vozidla nebo v dokladech výměnného samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený).	B

0.2.1.4 Ve struktuře vyraženého identifikačního čísla / výrobního čísla nebo v jeho okolí, jsou patrné změny svědčící o jeho pozměnění nebo je číslo vyraženo neschváleným, neoriginálním způsobem	0.2.1.4.1	Ve struktuře vyraženého identifikačního čísla / výrobního čísla nebo v jeho okolí, jsou patrné změny (přeražení jiného čísla, navaření části karoserie z jiného vozidla) svědčící o jeho pozměnění.	B
	0.2.1.4.2	Identifikační číslo / výrobní číslo je vyraženo neschváleným, neoriginálním způsobem nebo způsob ražby nebo umístění ražby zjevně neodpovídá provedení výrobce vozidla nebo výměnného samostatného technického celku, přičemž v dokladech vozidla nebo dokladech od výměnného samostatného technického celku chybí zápis správného úřadu o obnovení původního VIN náhradní technologií nebo o vyražení přiděleného úředního čísla.	B
	0.2.1.4.3	Velikost znaků nebo způsob ražby nebo umístění ražby obnoveného původního VIN náhradní technologií nebo přiděleného úředního čísla neodpovídá požadavkům nebo neodpovídá údajům, uvedeným v dokladech vozidla nebo v dokladech výměnného samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený).	B
0.2.2	Povinný štítek výrobce	Vizuální kontrola.	
0.2.2.1 Povinný štítek výrobce, je-li vyžadován, chybí nebo je nečitelný nebo je neúplný nebo vyznačené údaje neodpovídají údajům, uvedených v dokumentaci vozidla nebo samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený)	0.2.2.1.1	Vozidlo uvedené do provozu před 1. 1. 2002 není vybaveno povinným štítkem výrobce nebo je štítek nečitelný nebo některé předepsané údaje chybí.	A
	0.2.2.1.2	Povinný štítek výrobce, je-li vyžadován, chybí.	B
	0.2.2.1.3	Povinný štítek výrobce je nečitelný nebo předepsané údaje na štítku chybí.	B
	0.2.2.1.4	Vyznačené údaje na povinném štítku výrobce neodpovídají údajům, uvedených v dokumentaci vozidla nebo samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený), nestanoví-li výrobce jinak.	B
0.2.2.2 Způsob upevnění nebo provedení nebo způsob vyznačení údajů na povinném štítku výrobce svědčí o jeho pozměnění	0.2.2.2	Způsob upevnění nebo provedení nebo způsob vyznačení údajů na povinném štítku výrobce svědčí o jeho pozměnění.	B
0.3	Neshoda údajů	Vizuální kontrola. V případě, že je vozidlo vybaveno poklicemi kol, které zakrývají upevnění kol, musí být tyto poklice z vozidla demontovány, rovněž musí být tyto poklice demontovány, pokud by bránily v provedení předepsaných kontrolních úkonů.	
0.3.1 Změna nebo úprava vozidla, která neodpovídá schválenému provedení nebo údajům, uvedeným v předložené dokumentaci k vozidlu, nebo je-li vyžadováno, není tato změna nebo úprava vyznačena v dokumentaci k vozidlu	0.3.1.1	Změna nebo úprava vozidla, která neodpovídá schválenému provedení nebo údajům, uvedeným v předložené dokumentaci k vozidlu (neschválená přestavba - pracovní stroj nesený, změna nástavby, karosérie, typ motoru, druh pohonu, změna hmotnosti nebo rozměru vozidla, apod.).	B
	0.3.1.2	Je-li vyžadováno, není změna nebo úprava vozidla vyznačena v dokumentaci k vozidlu (dodatečná montáž tažného zařízení nebo ochranného rámu, apod.).	B
0.3.2 V rozporu s požadavky zákona byla na počítadle ujeté vzdálenosti provedena změna	0.3.2	V rozporu s požadavky zákona byla na počítadle ujeté vzdálenosti provedena změna záznamu o celkové ujeté vzdálenosti vozidla.	B

záznamu o celkové ujeté vzdálenosti vozidla				
0.3.3 Vozidlo je vybaveno poklicemi kol, které zakrývají upevnění kol nebo jinak brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů.		0.3.3	Vozidlo je vybaveno poklicemi kol, které zakrývají upevnění kol nebo jinak brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů.	B
1. BRZDOVÉ ZAŘÍZENÍ				
1.1 Mechanický stav a funkce				
1.1.1	Uložení pedálu provozní brzdy / ruční páka brzdy		Vizuální kontrola částí při ovládání brzdového systému. <i>Poznámka:</i> Vozidla vybavená brzdovým systémem s posilovačem je třeba kontrolovat i s vypnutým motorem.	
1.1.1.1 Ovládací prvek provozní brzdy obtížně pohyblivý		1.1.1.1.1	U motocyklu je ruční páka brzdy obtížně pohyblivá, zjevně překračuje stanovené hodnoty pro jeho ovládání (maximální ovládací sílu).	B
		1.1.1.1.2	Ovládací prvek provozní brzdy není zjevně pohyblivý.	C
1.1.1.2 Nadměrné opotřebení nebo nadměrná vůle v ovládacím prvku provozní brzdy		1.1.1.2	Nadměrné opotřebení nebo nadměrná vůle v ovládacím prvku provozní brzdy.	B
1.1.2	Stav brzdového pedálu/ruční ovládací páky brzdy a zdvih ovládacího prvku provozní brzdy		Vizuální kontrola částí při ovládání brzdového systému. <i>Poznámka:</i> Vozidla vybavená brzdovým systémem s posilovačem je třeba kontrolovat i s vypnutým motorem.	
1.1.2.1 Nadměrný zdvih nebo nedostatečná rezerva zdvihu ovládacího prvku provozní brzdy		1.1.2.1.1	Nadměrná vůle na počátku zdvihu ovládacího prvku brzdy (mrtvý chod).	B
		1.1.2.1.2	Nedostatečná vůle na počátku zdvihu ovládacího prvku kapalinové brzdy.	B
		1.1.2.1.3	Nedostatečná vzdálenost od podlahy (rezerva) na konci zdvihu ovládacího prvku kapalinové brzdy.	B
		1.1.2.1.4	K vyvolání brzdného účinku je nutné opakované sešlápnutí / zmáčknutí ovládacího prvku provozní brzdy (např. při zavzdušnění).	C
1.1.2.2 Ovládací prvek provozní brzdy se správně neuvolňuje		1.1.2.2.1	Ovládací prvek provozní brzdy se po odbrzdění správně neuvolňuje.	B
		1.1.2.2.2	Ovládací prvek provozní brzdy se po odbrzdění nevrací do původní polohy a kola/o trvale přibrzdí/je (je zablokováno).	C
1.1.2.3 Protiskluzové pokrytí pedálu provozní brzdy chybí, je volné nebo opotřeбенé tak, že je hladké		1.1.2.3	Protiskluzové pokrytí pedálu provozní brzdy chybí, je volné nebo opotřeбенé tak, že neplní svou funkci.	B
1.1.2.4 U traktoru, který je vybaven zdvojeným brzdovým pedálem, chybí zařízení pro		1.1.2.4	U traktoru, který je vybaven zdvojeným brzdovým pedálem, chybí zařízení pro jeho spojení nebo zařízení není funkční.	B

jeho spojení nebo zařízení není funkční				
1.1.2.5 Ovládací zařízení provozní brzdy poškozené nebo neodpovídá požadavkům	1.1.2.5.1	U motocyklu na konci páky ruční brzdy chybí předepsané bezpečnostní zaoblení.	B	
	1.1.2.5.2	Ovladač provozní brzdy (nožní pedál, ruční páka) deformovaný, ale brzda lze ovládat.	B	
	1.1.2.5.3	Ovladač provozní brzdy (nožní pedál, ruční páka) naprasklý nebo ulomený nebo se nedá brzda spolehlivě ovládat.	C	
	1.1.2.5.4	U motocyklu nelze nastavitelnou páčku nebo pedál provozní brzdy aretovat v požadované poloze, ale brzda lze ovládat.	B	
	1.1.2.5.5	U motocyklu nelze nastavitelnou páčku nebo pedál provozní brzdy aretovat v požadované poloze a provozní brzda nelze ovládat.	C	
1.1.2.6 Systém ovládání provozní brzdy vozidla neodpovídá požadavkům nebo některé předepsané ovládací prvky provozní brzdy chybí nebo byly demontovány	1.1.2.6.1	Systém ovládání provozní brzdy vozidla neodpovídá požadavkům (např. u motocyklů kat. L5, L6, L7)	B	
	1.1.2.6.2	Některé předepsané ovládací prvky provozní brzdy chybí nebo byly z vozidla demontovány (např. u motocyklu)	C	
1.1.3	Vývěva nebo kompresor a jejich příslušenství	Vizuální kontrola součástí za normálního pracovního tlaku. Zkontrolovat čas pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění a funkci výstražné signalizace, víceokruhového jisticího ventilu a přetlakového ventilu.		
1.1.3.1 Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně dvou bezpečně účinných brzdění s plným zdvihem ovládacího orgánu provozního brzdění po vstupu výstražného zařízení do činnosti (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).	1.1.3.1.1	Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně 4 brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).	B	
	1.1.3.1.2	Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně 2 brzdění po vstupu výstražného zařízení v činnost (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).	C	
1.1.3.2 Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění není v souladu s požadavky	1.1.3.2	Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění je podle požadavků příliš dlouhý.	B	
1.1.3.3 Víceokruhový jisticí ventil nebo přetlakový ventil nefunguje	1.1.3.3.1	Víceokruhový jisticí ventil nebo přetlakový ventil brzdové soustavy není funkční.	B	
1.1.3.4 Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu	1.1.3.4.1	Slyšitelný únik vzduchu z kompresoru nebo víceokruhového jisticího ventilu nebo přetlakového ventilu.	B	
	1.1.3.4.2	Únik vzduchu z kompresoru nebo víceokruhového jisticího ventilu nebo přetlakového ventilu, způsobuje znatelný pokles tlaku vzduchu v brzdovém systému.	C	
1.1.3.5 Vnější poškození, které může ovlivnit funkci brzdového	1.1.3.5.1	Vnější poškození kompresoru nebo víceokruhového jisticího ventilu nebo přetlakového ventilu nebo jejich uchycení, které může ovlivnit funkci brzdového systému.	B	

systému		1.1.3.5.2	Vnější poškození kompresoru nebo víceokruhového jisticího ventilu nebo přetlakového ventilu nebo jejich uchycení, které bezprostředně ohrožuje funkci brzdového systému.	C
		1.1.3.5.3	Nedostatečný účinek nouzového brzdění.	C
1.1.3.6 Nepovolená úprava spočívající v odběru tlaku vzduchu z brzdové soustavy pro vedlejší spotřebiče		1.1.3.6	Nepovolená změna spočívající v odběru tlaku vzduchu pro vedlejší spotřebiče z potrubí nebo ze zařízení, které je umístěné před víceokruhovým jisticím ventilem nebo odběr tlaku vzduchu z některého brzdového okruhu.	B
1.1.4	Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr		Kontrola funkčnosti.	
1.1.4.1 Nesprávná funkce nebo porucha manometru nebo výstražné signalizace nízkého tlaku vzduchu		1.1.4.1.1	Některý manometr je vadný, avšak výstražná signalizace nízkého tlaku vzduchu je plně funkční.	B
		1.1.4.1.2	Optická kontrolka signalizace nízkého tlaku vzduchu se při ověření funkčnosti neuvede v činnost (např. vadná žárovka), ale akustická signalizace, je-li instalována, je plně funkční nebo naopak.	B
		1.1.4.1.3	Signalizace nízkého tlaku vzduchu se při ověření funkčnosti neuvede v činnost nebo nefunguje správně nebo některý manometr je vadný či chybí a signalizace nízkého tlaku vzduchu nefunguje.	C
1.1.5	Ručně ovládaný brzdíč		Vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému.	
1.1.5.1 Ovladač ručně ovládaného brzdíče je prasklý, poškozený nebo je nadměrně opotřebený		1.1.5.1	Ovládací prvky ručně ovládaného brzdíče jsou poškozené nebo prasklé, nebo nadměrně opotřebené.	B
1.1.5.2 Ručně ovládaný brzdíč je nespolehlivý nebo jeho ovládání je nespolehlivé		1.1.5.2.1	Ovládání ručně ovládaného brzdíče není spolehlivé nebo ručně ovládaný brzdíč není spolehlivý.	B
		1.1.5.2.2	Ovládání ručně ovládaného brzdíče je obtížné nebo ovládací prvky brzdíče jsou pro řidiče obtížně přístupné (nepovolená úprava).	B
1.1.5.3 U ručně ovládaného brzdíče únik vzduchu ze systému		1.1.5.3.1	U ručně ovládaného brzdíče slyšitelný únik vzduchu ze systému.	B
		1.1.5.3.2	Únik vzduchu z ručně ovládaného brzdíče způsobuje znatelný pokles tlaku vzduchu v brzdovém systému.	C
1.1.5.4 U ručně ovládaného brzdíče nevyhovující funkce.		1.1.5.4	Ručně ovládaný brzdíč není funkční.	B
1.1.5.5 Vadné upevnění nebo montáž brzdíče		1.1.5.5	Montáž nebo upevnění ručně ovládaného brzdíče na vozidle je uvolněné nebo není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům.	B
1.1.5.6 Ručně ovládaný brzdíč, je-li vyžadován, chybí (je demontován)		1.1.5.6	Ručně ovládaný brzdíč, je-li vyžadován, chybí (je demontován).	B
1.1.6	Ovladač parkovací brzdý, ovládací páka, západka parkovací brzdý,		Vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému.	

	elektrická parkovací brzda		
1.1.6.1 Západka parkovací brzdy nearetuje správně	1.1.6.1.1	Parkovací brzda se nesnadno odjišťuje	A
	1.1.6.1.2	Západka nearetuje správně, ovládací páku parkovací brzdy nelze spolehlivě zajistit v pracovní poloze.	B
1.1.6.2 Nadměrné opotřebení v převodu ovladače parkovací brzdy nebo západkového mechanismu parkovací brzdy	1.1.6.2.1	Opotřebení v převodu ovladače parkovací brzdy nebo západkového mechanismu, které však nemá vliv na spolehlivost nebo funkci ovládání parkovací brzdy.	A
	1.1.6.2.2	Nadměrné opotřebení v převodu ovladače parkovací brzdy nebo západkového mechanismu, které má vliv na spolehlivost nebo funkci ovládání parkovací brzdy.	B
1.1.6.3 Nadměrný zdvih páky nebo nedostatečná rezerva zdvihu v převodu svědčí o nesprávném seřízení parkovací brzdy	1.1.6.3.1	Maximální brzdný účinek je dosažen až po více jak 2/3 celkového zdvihu ovladače parkovací brzdy, pokud výrobce nestanoví jinak.	B
	1.1.6.3.2	Nedostatečná rezerva zdvihu ovladače parkovací brzdy.	B
1.1.6.4 Ovladač parkovací brzdy nebo některé ovládací prvky chybí, jsou poškozené nebo nefunkční	1.1.6.4.1	Ovládací prvek parkovací brzdy (např. klika se šroubem) je obtížně pohyblivý.	B
	1.1.6.4.2	Po odbrzdění se převod parkovací brzdy nevrací do původní polohy.	B
	1.1.6.4.3	Ovládací prvek parkovací brzdy (např. klika se šroubem) je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. zkorodovaný, poškozený nebo nadměrně opotřebený), že není funkční.	B
	1.1.6.4.4	Ovládací prvek parkovací brzdy (např. klika se šroubem, páka) nebo některé ovládací prvky (lana, páky apod.) parkovací brzdy byly z vozidla nebo z nápravy zjevně demontovány (nepřípustný zásah do brzdového systému).	B
1.1.6.5 Nesprávná funkce výstražné signalizace parkovací brzdy nebo výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci parkovací brzdy	1.1.6.5.1	Výstražná signalizace činnosti parkovací brzdy nefunguje.	B
	1.1.6.5.2	Výstražná signalizace parkovací brzdy signalizuje nesprávnou funkci parkovací brzdy.	B
1.1.7	Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku)	Vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému.	
1.1.7.1 Poškození brzdového ventilu nebo nadměrný únik vzduchu	1.1.7.1.1	Vnější poškození brzdového ventilu, které nemá vliv na jeho funkci nebo spolehlivost.	A
	1.1.7.1.2	Vnější poškození brzdového ventilu, které může ovlivňovat funkci nebo spolehlivost brzdového systému.	B
	1.1.7.1.3	Slyšitelný únik vzduchu z brzdového ventilu.	B
	1.1.7.1.4	Vnější poškození brzdového ventilu, které bezprostředně ovlivňuje funkci brzdového systému vozidla.	C

		1.1.7.1.5	Únik vzduchu z brzdového ventilu, způsobuje znatelný pokles tlaku vzduchu v brzdovém systému vozidla.	C
	1.1.7.2 Nadměrný 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 Vadné upevnění nebo montáž brzdového ventilu	1.1.7.3.1	Upevnění brzdového ventilu je uvolněné nebo není spolehlivé.	B
		1.1.7.3.2	Vadná montáž nebo upevnění brzdového ventilu bezprostředně ohrožuje funkci, těsnost nebo spolehlivost brzdové soustavy vozidla.	C
	1.1.7.4 Únik brzdové kapaliny nebo netěsnost	1.1.7.4.1	Vytékání brzdové kapaliny z nízkotlaké části kapalinových brzd (např. okolo nádobky na brzdovou kapalinu).	B
		1.1.7.4.2	Netěsnost u vysokotlaké části kapalinových brzd (např. brzdové válečky, zátěžové regulátory).	C
1.1.8	Pneumatické a elektrické ovládací vedení vozidel a jejich spojovací prvky (hadice, hlavice, el. kabely, konektory)		Odpojit a opět připojit všechny spojkové hlavice brzdového systému mezi tažným a přípojným vozidlem.	
	1.1.8.1 Vadná nebo opotřebovaná nebo poškozená spojková hlavice nebo automatický uzavírací ventil nebo vzduchové propojovací vedení (hadice)	1.1.8.1.1	Spojková hlavice je částečně opotřebovaná (obroušená), ale tato závada nemá vliv na její spolehlivost nebo těsnost.	A
		1.1.8.1.2	Vnější poškození pneumatického propojovacího vedení (hadice), které nemá vliv na jeho spolehlivost či těsnost.	A
		1.1.8.1.3	Nevhodná délka pneumatického propojovacího vedení (hadice příliš krátké/dlouhé) nebo způsob vedení mezi vozidly může způsobit poškození spojovacího vedení.	A
		1.1.8.1.4	Spojková hlavice je poškozená nebo nadměrně opotřebovaná nebo mechanismus spojení hlavic je vadný nebo není spolehlivý.	B
		1.1.8.1.5	Automatický uzavírací ventil spojkové hlavice je vadný.	B
		1.1.8.1.6	Vnější poškození pneumatického propojovacího vedení (hadice), které má vliv na jeho spolehlivost či těsnost nebo použité pneumatické propojovací vedení neodpovídá požadavkům.	B
	1.1.8.2 Poškozený elektrický konektor nebo elektrické ovládací vedení (kabel) systému ABS/EBS/ESC	1.1.8.2.1	Vnější poškození izolace elektrického ovládacího vedení (el. kabel) systému ABS/EBS/ESC, které nemá vliv na jeho funkci či spolehlivost.	A
		1.1.8.2.2	Nevhodná délka elektrického ovládacího vedení systému ABS/EBS/ESC (kabel příliš krátký/dlouhý) nebo způsob vedení mezi vozidly může způsobit jeho poškození.	A
		1.1.8.2.3	Vnější poškození elektrického konektoru systému ABS/EBS/ESC, které však nemá vliv na jeho funkci či spolehlivost nebo bezpečnostní pojistka pro spojení	A

		konektorů je deformovaná, avšak funkční.		
	1.1.8.2.4	Vnější poškození izolace elektrického ovládacího vedení (el. kabel) systému ABS/EBS/ESC, které může ovlivňovat jeho funkci či spolehlivost nebo použité elektrické ovládací vedení neodpovídá požadavkům.	B	
	1.1.8.2.5	Vnější poškození elektrického konektoru systému ABS/EBS/ESC, které může ovlivňovat jeho funkci či spolehlivost nebo bezpečnostní pojistka pro spojení konektorů není funkční nebo chybí.	B	
1.1.8.3 Vadně namontovaná nebo upevněná spojková hlavice nebo elektrický konektor systému ABS/EBS/ESC	1.1.8.3.1	Spojení spojkové hlavice s pneumatickým propojovacím vedením (hadicí) je uvolněné nebo poškozené avšak nemá vliv na těsnost nebo spolehlivost spojení.	A	
	1.1.8.3.2	Spojení elektrického konektoru ABS/EBS/ESC s elektrickým ovládacím vedením (el. kabelem) je uvolněné nebo poškozené avšak nemá vliv na spolehlivost přenosu dat.	A	
	1.1.8.3.3	Spojková hlavice je vadně namontovaná k pneumatickému propojovacímu vedení nebo k vozidlu nebo spojení spojkové hlavice s pneumatickým propojovacím vedením (hadicí) není spolehlivé.	B	
	1.1.8.3.4	Elektrický konektor ABS/EBS je zjevně vadně namontován k elektrickému ovládacímu vedení (kabelu) nebo k vozidlu nebo spojení konektoru s kabelem není spolehlivé.	B	
1.1.8.4 Nadměrný únik vzduchu ze spojovacích prvků pneumatického ovládacího vedení mezi tažným a taženým vozidlem	1.1.8.4.1	Slyšitelný únik vzduchu ze spojovacích prvků pneumatického ovládacího vedení mezi tažným a taženým vozidlem.	B	
	1.1.8.4.2	Únik vzduchu ze spojovacích prvků pneumatického ovládacího vedení mezi tažným a taženým vozidlem způsobuje znatelný pokles tlaku vzduchu v brzdovém systému.	C	
1.1.8.5 Nepřipojené nebo nesprávně připojené spojovací prvky	1.1.8.5.1	Použití nevhodného elektrického ovládacího vedení (propojovacího kabelu) určeného pro systém ABS (konektor s počtem pinů 5), k ovládaní přípojného vozidla, které je vybaveno systémem EBS (konektor s počtem pinů 7).	B	
	1.1.8.5.2	Propojení pneumatického ovládacího vedení (hadice) mezi tažným a taženým vozidlem chybí nebo není funkční (úmyslné vyřazení vzduch. brzd z provozu).	C	
1.1.8.6 Neodborná oprava nebo změna propojovacího vedení (elektrické, pneumatické)	1.1.8.6.1	Neodborná oprava některého prvku pneumatického propojovacího vedení (hadice/spojková hlavice).	B	
	1.1.8.6.2	Neodborná oprava některého prvku elektrického ovládacího vedení systému ABS/EBS/ESC (konektor/kabel).	B	
	1.1.8.6.3	Neodborná oprava nebo změna prvků pneumatického propojovacího vedení, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy jízdní soupravy (hadice/spojková hlavice).	C	
1.1.9	Zásobník energie, vzduchojem	Vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému.		
	1.1.9.1	1.1.9.1.1	Povrchová koroze / oxidace vzduchojemu, která	A

Poškozený, zkorodovaný nebo netěsný vzduchojem		nemá vliv na jeho těsnost nebo spolehlivost.	
	1.1.9.1.2	Vzduchojem je nadměrně zkorodovaný nebo poškozený tak, že může být ohrožena jeho těsnost nebo spolehlivost.	B
	1.1.9.1.3	Slyšitelný únik vzduchu ze vzduchojemu nebo spojů.	B
	1.1.9.1.4	Únik vzduchu ze vzduchojemu nebo spojů způsobuje znatelný pokles tlaku vzduchu v brzdovém systému.	C
1.1.9.2 Odkalovací zařízení vzduchojemu nefunguje	1.1.9.2.1	Dálkové ovládání odkalovacího zařízení vzduchojemu, je-li vyžadováno, chybí nebo není funkční (autobusy).	A
	1.1.9.2.2	Odkalovací zařízení není umístěno ve spodní části vzduchojemu nebo není snadno přístupné nebo po použití nelze uzavřít a slyšitelně z něj uniká vzduch.	B
	1.1.9.2.3	Odkalovací zařízení vzduchojemu není přístupné, chybí nebo není funkční nebo po použití nelze uzavřít a způsobuje znatelný pokles tlaku vzduchu v brzdovém systému vozidla.	C
1.1.9.3 Vadně upevněný nebo namontovaný vzduchojem	1.1.9.3.1	Uchycení vzduchojemu je uvolněné nebo neodpovídá požadavkům nebo jeho způsob montáže neodpovídá požadavkům.	B
	1.1.9.3.2	Vzduchojem je upevněn nespolehlivě a hrozí jeho upadnutí, které může vyřadit část brzdového systému z činnosti.	C
1.1.10	Posilovač brzd, hlavní brzdový válec (hydraulické systémy)	Pokud možno vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému, Činnost posilovače brzd se ověřuje s vypnutým motorem ve válcové zkušební brzd.	
1.1.10.1 Vadný nebo neúčinný posilovač brzd	1.1.10.1.1	Posilovač brzd je poškozený, ale ovládací síla na brzdový pedál nepřekračuje stanovenou maximální hodnotu.	B
	1.1.10.1.2	Činnost posilovače brzd narušuje odstupňovatelnost brzdného účinku	B
	1.1.10.1.3	Posilovač brzd je neúčinný, ovládací síla na brzdový pedál překračuje stanovenou maximální hodnotu (neposiluje).	C
1.1.10.2 Hlavní brzdový válec je vadný nebo netěsný	1.1.10.2.1	Při trvalém sešlápnutí brzdového pedálu znatelné propadávání pedálu k podlaze (vnitřní netěsnost), pokud výrobce nestanoví jinak.	B
	1.1.10.2.2	Hlavní brzdový válec je vadný nebo netěsný, nelze vyvolat předepsaný brzdný účinek.	C
1.1.10.3 Hlavní brzdový válec je nespolehlivě namontovaný	1.1.10.3.1	Uchycení hlavního brzdového válce uvolněné nebo některý prvek uchycení je poškozený nebo chybí.	B
	1.1.10.3.2	Hlavní brzdový válec nespolehlivě namontovaný nebo část vozidla, určená pro montáž hlavního brzdového válce, se deformuje nebo pohybuje při sešlápnutí brzdového pedálu.	C
1.1.10.4 Nedostatečné množství brzdové kapaliny	1.1.10.4.1	Množství brzdové kapaliny pod vyznačenou ryskou.	B
	1.1.10.4.2	Množství brzdové kapaliny nelze zkontrolovat (nepřístupná nádobka).	B

	1.1.10.4.3	V nádobce chybí brzdová kapalina.	C
1.1.10.5 Vadná kvalita brzdové kapaliny	1.1.10.5.1	Vadná kvalita brzdové kapaliny (kapalina je tmavá až černá).	A
	1.1.10.5.2	Mechanické nečistoty v brzdové kapalině.	B
1.1.10.6 Chybí víčko nádržky brzdové kapaliny	1.1.10.6.1	Chybí víčko nádržky brzdové kapaliny, avšak nehrozí bezprostřední znečištění brzdové kapaliny (např. pod kapotou).	B
	1.1.10.6.2	Chybí víčko nádržky brzdové kapaliny a brzdová kapalina je bezprostředně vystavena znečištění a úniku (např. u vzduchokapalinových strojních brzd užitkových vozidel).	C
1.1.10.7 Výstražná signalizace poklesu hladiny brzdové kapaliny rozsvícená nebo vadná nebo chybí	1.1.10.7	Výstražná signalizace hladiny brzdové kapaliny signalizuje závadu nebo je-li vyžadována, chybí nebo je zjevně vadná.	B
1.1.10.8 Zařízení pro indikaci poklesu hladiny brzdové kapaliny nefunguje správně nebo je poškozeno nebo chybí	1.1.10.8	Zařízení pro indikaci poklesu hladiny brzdové kapaliny je poškozené, neúplné nebo chybí nebo zjevně nefunguje nebo nefunguje správně.	B
1.1.11	Brzdová potrubí	Vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému.	
1.1.11.1 Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí brzdového potrubí	1.1.11.1	Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí brzdového potrubí.	C
1.1.11.2 Z brzdového potrubí nebo spojů uniká médium	1.1.11.2.1	Slyšitelný únik vzduchu z brzdového potrubí nebo spojů.	B
	1.1.11.2.2	Únik vzduchu z brzdového potrubí nebo spojů působící znatelný pokles tlaku v brzdovém systému.	C
	1.1.11.2.3	Z brzdového potrubí nebo spojů únik brzdové kapaliny.	C
1.1.11.3 Brzdové potrubí je poškozené nebo zalomené nebo zkorodované nebo spojovací prvky brzdového potrubí jsou poškozené nebo nejsou spolehlivé	1.1.11.3.1	Mírná povrchová koroze/oxidace brzdového potrubí.	A
	1.1.11.3.2	Brzdové potrubí nebo spojovací prvky jsou poškozeny nebo deformovány nebo jsou nadměrně zkorodovány (tzv. hloubková koroze).	B
	1.1.11.3.3	PA brzdové potrubí zkroucené nebo zmáčknuté nebo se vzájemně odírá nebo nese známky zalomení nebo jiného poškození.	B
	1.1.11.3.4	PA brzdové potrubí zalomeno.	C
1.1.11.4 Způsob montáže nebo uchycení brzdového potrubí neodpovídá požadavkům	1.1.11.4.1	Některá část uchycení brzdového potrubí uvolněná, ale tato závada nemůže způsobit jeho poškození.	A
	1.1.11.4.2	Brzdové potrubí nesprávně uchycené nebo vedené, takže může dojít k jeho poškození nebo minimální poloměr ohybu nebo minimální vzdálenost od tepelného zdroje u PA brzdového potrubí neodpovídá požadavkům a zvyšuje riziko jeho poškození.	B

1.1.12	Brzdové hadice	Vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému.	
	1.1.12.1 Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí brzdové hadice	1.1.12.1	Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí brzdové hadice. C
	1.1.12.2 Brzdové hadice poškozené, odřené, zkroucené nebo příliš krátké	1.1.12.2.1	Brzdová hadice na povrchu odřená, popraskaná, ale není poškozena (vidět) druhá spodní vrstva hadice. A
		1.1.12.2.2	Brzdová hadice zkroucená, popraskaná nebo odřená tak, že je zasažena (vidět) druhá spodní vrstva hadice. B
		1.1.12.2.3	Poškození brzdové hadice z důvodu chybného umístění nebo uchycení nebo nevhodné délky (příliš krátké/dlouhé) nebo malého poloměru ohybu. B
	1.1.12.3 Z brzdových hadic nebo spojů uniká médium	1.1.12.3.1	Slyšitelný únik vzduchu z brzdové hadice nebo spojů. B
		1.1.12.3.2	Únik vzduchu z brzdové hadice nebo spojů působící znatelný pokles tlaku v brzdovém systému. C
		1.1.11.3.3	Z brzdové hadice nebo spojů únik brzdové kapaliny. C
	1.1.12.4 Objemová deformace brzdových hadic pod plným tlakem	1.1.12.4	Objemová deformace (vyboulení) brzdové hadice pod plným tlakem. C
	1.1.12.5 Brzdové hadice pórovité nebo narušené ropnými produkty	1.1.12.5.1	Brzdová hadice pórovitá nebo narušená od působení ropných látek (rozleptaná). B
		1.1.12.5.2	Značné narušení brzdové hadice od působení ropných látek (rozleptání), které bezprostředně ovlivňuje její spolehlivost (těsnost). C
	1.1.12.6 Způsob montáže nebo uchycení brzdových hadic neodpovídá požadavkům	1.1.12.6	Způsob montáže nebo uchycení brzdových hadic neodpovídá požadavkům. A
1.1.13	Brzdová obložení a destičky	Vizuální kontrola.	
	1.1.13.1 Brzdové obložení nebo destičky nadměrně opotřebované	1.1.13.1.1	Brzdové obložení nebo brzdové destičky jsou poškozené nebo zjevně nadměrně opotřebované nebo indikátory opotřebování signalizují opotřebování pod minimální hodnotu stanovenou výrobcem. B
		1.1.13.1.2	Brzdové obložení nebo brzdové destičky poškozené nebo opotřebované natolik, že kolo zjevně nedosahuje požadovaný brzdový účinek. C
	1.1.13.2 Brzdové obložení nebo destičky znečištěné olejem, tukem apod	1.1.13.2.1	Zjevné povrchové znečištění brzdových destiček nebo brzdového obložení olejem, tukem apod. - zjevně snížený brzdový účinek kola. B
		1.1.13.2.2	Zjevné povrchové znečištění brzdových destiček nebo brzdového obložení olejem, tukem apod. - kolo zjevně nebrzdí. C
	1.1.13.3 Brzdové obložení nebo destičky chybí	1.1.13.3	Některé brzdové obložení nebo brzdová destička chybí nebo není zjevně v souladu s požadavky výrobce. C

1.1.14	Brzdové bubny, brzdové kotouče, brzdové třmeny a brzdové štíty	Vizuální kontrola.	
1.1.14.1 Brzdový buben nebo kotouč nadměrně opotřebený, zkorodovaný, rýhovaný nebo s nadměrnými trhlinami nebo lomy	1.1.14.1.1	Brzdový kotouč nadměrně zkorodovaný (hloubková koroze) – poškozená funkční plocha zjevně nepřesahuje 1/5 její šířky nebo brzdový kotouč s rýhami zjevně nepřesahující hloubku rýhy 1,5 mm.	A
	1.1.14.1.2	Brzdový kotouč nadměrně zkorodovaný (hloubková koroze) – poškozená funkční plocha zjevně přesahuje 1/5 její šířky.	B
	1.1.14.1.3	Brzdový buben nebo kotouč zjevně nadměrně opotřebený (zeslabený).	B
	1.1.14.1.4	Brzdový kotouč s rýhami zjevně přesahující hloubku rýhy 1,5 mm.	B
	1.1.14.1.5	Brzdový kotouč s lomem (trhlinou) ve funkční části kotouče, který zasahuje do jeho okraje, nebo trhlinka v délce přesahující zjevně 2/3 šířky funkční plochy kotouče nebo trhlinka o šířce nebo hloubce přesahující zjevně 1,5 mm	B
	1.1.14.1.6	Brzdový kotouč s jakoukoliv trhlinou na upevňovací přírubě brzdového kotouče nebo s chybějící (ulomenou nebo opotřebenou) částí kotouče nebo s nadměrnými lomy (trhlinami) ve funkční části kotouče, které zasahují do jeho okraje, které vzhledem k rozsahu poškození brzdového kotouče bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu (např. nebezpečí roztrhnutí kotouče).	C
	1.1.14.1.7	Brzdový buben zjevně s lomy (prasklý).	C
1.1.14.2 Brzdový buben nebo kotouč znečištěný olejem, tukem apod.	1.1.14.2.1	Brzdový buben nebo kotouč zjevně znečištěný olejem, tukem apod.	B
	1.1.14.2.2	Brzdový buben nebo kotouč zjevně znečištěný olejem, tukem apod., narušený brzdový účinek	C
1.1.14.3 Brzdový buben nebo kotouč chybí	1.1.14.3	Některý brzdový buben nebo brzdový kotouč chybí.	C
1.1.14.4 Brzdové štíty nespolehlivě uchycené nebo poškozené nebo chybí	1.1.14.4	Brzdový štít nebo jeho část chybí nebo není spolehlivě uchycen nebo je poškozen tak, že neplní svoji funkci.	B
1.1.14.5 Brzdový třmen uvolněný nebo chybí	1.1.14.5.1	Brzdový třmen uvolněný.	B
	1.1.14.5.2	Brzdový třmen chybí nebo je vyřazen z provozu.	C
1.1.14.6 Brzdový kotouč uvolněný	1.1.14.6.1	Brzdový kotouč uvolněný (např. u brzdového kotouče motocyklu uvolněné nosné čepy).	B
	1.1.14.6.2	Brzdový kotouč uvolněný a tato závada bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla (např. u brzdového kotouče motocyklu uvolněné nosné čepy).	C
1.1.15	Brzdová lana, vodící kladky, lanovody, táhla, pákoví	Vizuální kontrola částí při činnosti brzdového systému.	

1.1.15.1 Brzdové lano poškozené nebo popraskané nebo zkorodované nebo zauzlované	1.1.15.1.1	Brzdové lano poškozené, popraskané, zkorodované nebo zauzlované.	B
	1.1.15.1.2	Brzdové lano chybí nebo je v tak zhoršeném technickém stavu (např. nadměrně zkorodované, poškozené nebo popraskané), že není funkční nebo spolehlivé.	C
1.1.15.2 Některé brzdové vodící kladky, páky brzdového převodu nebo táhla nadměrně opotřebované, zdeformované nebo zkorodované	1.1.15.2.1	Brzdové vodící kladky, pákovi nebo táhla nadměrně zkorodované, opotřebované nebo zdeformované.	B
	1.1.15.2.2	Brzdové vodící kladky, pákovi nebo táhla jsou v tak zhoršeném technickém stavu (např. nadměrně zkorodované, opotřebované nebo zdeformované), že nejsou funkční nebo spolehlivé.	C
1.1.15.3 Spojení lanovodů, brzdových lan, táhel nebo pákovi je uvolněné nebo není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům	1.1.15.3.1	Uchycení lanovodů nebo spojení brzdových lan, táhel nebo pákovi je uvolněné, poškozené nebo spojení či zajištění spojení neodpovídá požadavkům.	B
	1.1.15.3.2	Uchycení lanovodů nebo spojení brzdových lan, táhel nebo pákovi je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
1.1.15.4 Vadné lanovody	1.1.15.4.1	Vnější poškození lanovodů (bowdenů), které nemá vliv na jeho funkci.	A
	1.1.15.4.2	Lanovody (bowdeny) vadné nebo poškozeny tak, že mají vliv na jejich funkci.	C
1.1.15.5 Omezení volného pohybu brzdových lan, lanovodů, táhel nebo pák brzdového systému	1.1.15.5.1	Omezení volného pohybu brzdových lan, lanovodů, táhel nebo pák brzdového systému.	B
	1.1.15.5.2	Omezení volného pohybu brzdových lan, lanovodů, táhel nebo pák brzdového systému, které má za následek malou účinnost brzd nebo které způsobuje trvalé přibrzdování.	C
1.1.15.6 Nenormální pohyby pák / táhel brzdového systému svědčící o nesprávném seřízení nebo nadměrném opotřebení	1.1.15.6.1	Pohyby pák / táhel brzdového systému svědčící o nadměrném opotřebení nebo o nesprávném seřízení.	B
	1.1.15.6.1	Pohyby pák / táhel brzdového systému svědčící o nadměrném opotřebení nebo o nesprávném seřízení, které má za následek malou účinnost brzd nebo které způsobuje trvalé přibrzdování.	C
1.1.16	Brzdové válce (včetně pružinových válců a hydraulických válečků)	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému.	
1.1.16.1 Brzdový válec prasklý nebo poškozený nebo nadměrně zkorodovaný nebo není funkční	1.1.16.1.1	Brzdový válec poškozený, prasklý (např. upevňovací úchyty) nebo nadměrně zkorodovaný.	B
	1.1.16.1.2	Brzdový válec je vyřazen z provozu nebo chybí nebo je v tak zhoršeném technickém stavu, že není funkční.	C
1.1.16.2 Brzdový válec je netěsný	1.1.16.2.1	Slyšitelný únik vzduchu z brzdového válce.	B
	1.1.16.2.2	Únik vzduchu z brzdového válce, působící znatelný pokles tlaku v brzdovém systému.	C
	1.1.16.2.3	Únik brzdové kapaliny z hydraulického brzdového válečku.	C
1.1.16.3	1.1.16.3.1	Montáž některého ze spojovacích prvků uchycení brzdového válce/válečku je nespolehlivá, některý	B

Brzdový válec vadně namontovaný		spojovací prvek uchycení brzdového válce / válečku je uvolněný nebo chybí nebo je prasklý úchyt (lože) brzdového válce.	
	1.1.16.3.2	Brzdový válec je utržený nebo je prasklý úchyt (lože) a bezprostředně hrozí upadnutí brzdového válce.	C
1.1.16.4 Nedostatečný nebo nadměrný zdvih mechanismu pístu nebo membrány	1.1.16.4.1	Nadměrný zdvih pístu nebo membrány brzdového válce není v souladu s požadavky.	B
	1.1.16.4.2	Zdvih pístu nebo membrány je nadměrný a neumožňuje vyvinout dostatečnou brzdou sílu na kole.	C
	1.1.16.4.3	Nedostatečný zdvih pístu nebo membrány brzdového válce způsobuje trvalé přibrzdování kola.	C
1.1.16.5 Prachovky brzdového válce / válečku chybí nebo jsou nadměrně poškozené	1.1.16.5.1	Některá prachovka brzdového válce / válečku je poškozená, ale plní svoji funkci.	A
	1.1.16.5.2	Některá prachovka brzdového válce / válečku chybí nebo je poškozená tak, že neplní svoji funkci.	B
1.1.16.6 Vadné nebo chybějící vratné pružiny brzdového válce, jsou-li instalovány	1.1.16.6	Některá vratná pružina brzdového válce, je-li vyžadována, chybí nebo je vadná (např. prasklá, vytahaná).	B
1.1.17	Zátěžový regulátor / omezovač brzdného účinku	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému.	
1.1.17.1 Vadné ovládací pákovi zátěžového regulátoru / omezovače brzdného účinku	1.1.17.1.1	Ovládací páky, lana nebo pružiny AZR / omezovače brzdného účinku jsou poškozené nebo nadměrně zkorodované.	B
	1.1.17.1.2	Spojení táhel, lan nebo pákovi AZR / omezovače brzdného účinku a jejich zajištění je poškozené, uvolněné nebo není spolehlivé nebo spojení neodpovídá požadavkům.	B
	1.1.17.1.3	Ovládací lano AZR / omezovače brzdného účinku je přetržené nebo lano, páky nebo pružiny jsou natolik poškozeny nebo zkorodovány, že AZR / omezovač brzdného účinku neplní svoji funkci.	C
1.1.17.2 Pákoví zátěžového regulátoru / omezovače brzdného účinku nesprávně seřízené	1.1.17.2.1	U vozidla vybaveného funkčním systémem ABS, které není určeno k tažení přípojných vozidel (mimo O2), nesprávně seřízené pákoví AZR / omezovače brzdného účinku způsobuje nedostatečný nebo nadměrný brzdný účinek kol nápravy / náprav u vozidla.	B
	1.1.17.2.2	Nesprávně seřízené pákoví AZR / omezovače brzdného účinku v závislosti na zatížení vozidla způsobuje nedostatečný nebo nadměrný brzdný účinek kol nápravy / náprav.	C
1.1.17.3 Zátěžový regulátor/omezovač brzdného účinku zadřený nebo nefunguje	1.1.17.3.1	U vozidla vybaveného funkčním systémem ABS, které není určeno k tažení přípojných vozidel (mimo O2), nefunkční AZR (páka zadřená v poloze pro naložené vozidlo) způsobuje nadměrný brzdý účinek kol nápravy/náprav u vozidla v nenaloženém stavu.	B
	1.1.17.3.2	Ručně ovládaný zátěžový regulátor přípojného vozidla traktoru nelze ovládat.	B
	1.1.17.3.3	AZR / omezovač brzdného účinku není zjevně	C

		funkční.	
1.1.17.4 Zátěžový regulátor/ omezovač brzdného účinku zjevně demontován	1.1.17.4	AZR / omezovač brzdného účinku zjevně demontován - nepřipustný zásah do brzdového systému.	C
1.1.17.5 Chybí štítek s údaji pro seřízení AZR	1.1.17.5	Štítek s údaji pro seřízení AZR, je-li vyžadován, chybí.	A
1.1.17.6 Údaje pro seřízení AZR nečitelné nebo nejsou v souladu s požadavky	1.1.17.6	Údaje na štítku pro seřízení AZR nečitelné nebo nejsou v souladu s požadavky.	A
1.1.18	Páky brzdových klíčů a zařízení k automatickému seřizování	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému.	
1.1.18.1 Mechanismus ovládání pák brzdových klíčů je poškozený, zadřený nebo má nenormální pohyb nebo je nadměrně opotřeбенý	1.1.18.1.1	Mechanismus ovládání pák brzdových klíčů poškozený nebo nadměrně opotřeбенý.	B
	1.1.18.1.2	Po odbrzdění se nevrací některý brzdový klíč na nápravě do původní polohy (výrazný rozdíl).	B
	1.1.18.1.3	Zadření mechanismu ovládání pák brzdových klíčů způsobuje, že po odbrzdění se nevrací některý brzdový klíč do původní polohy a kolo trvalé přibrzdíuje.	C
1.1.18.2 Nesprávně seřizený mechanismus ovládání pák brzdových klíčů	1.1.18.2	Výrazný rozdíl zdvihu pák brzdových klíčů na nápravě nebo seřízení zdvihu pák brzdových klíčů neodpovídá požadavkům výrobce.	B
1.1.18.3 Vadný mechanismus zařízení k automatickému seřizování pák brzdových klíčů	1.1.18.3.1	Mechanismus zařízení k automatickému seřizování pák brzdových klíčů je nadměrně opotřeбенý.	B
	1.1.18.3.2	Zařízení k automatickému seřizování pák brzdových klíčů je v natolik zhoršeném technickém stavu, (např. nadměrně opotřeбенé, poškozené), že není funkční nebo nefunguje správně.	C
1.1.18.4 Nesprávná montáž nebo změna jednotlivých částí mechanismu ovládání pák brzdových klíčů	1.1.18.4.1	Uchycení, spojení a zajištění jednotlivých částí mechanismu ovládání pák brzdových klíčů vadné nebo není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům.	B
	1.1.18.4.2	Nesprávná montáž nebo změna mechanismu ovládání pák brzdových klíčů nebo zařízení k automatickému seřizování má vliv na brzdný účinek.	B
1.1.19	Systém odlehčovací brzdy (je-li instalován nebo vyžadován)	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému.	
1.1.19.1 Vadné spoje nebo montáž systému odlehčovací brzdy	1.1.19.1.1	V systému odlehčovací brzdy některý spoj uvolněný, ale tato závada nemá vliv na funkci nebo spolehlivost systému.	A
	1.1.19.1.2	Montáž systému odlehčovací brzdy vadná nebo některý spoj v systému odlehčovací brzdy uvolněný a tato závada má vliv na funkci nebo spolehlivost systému.	B
1.1.19.2 Systém odlehčovací brzdy, je-li vyžadován, chybí nebo je	1.1.19.2	Systém odlehčovací brzdy je zjevně vadný nebo je-li vyžadován, chybí.	B

zjevně vadný				
1.1.20	Automatická činnost brzd přípojného vozidla		Rozpojit brzdové spojení mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem.	
1.1.20.1 Brzda přípojného vozidla se automaticky neuvede v činnost po rozpojení spojení		1.1.20.1	Brzda přípojného vozidla se automaticky neuvede v činnost po rozpojení spojení.	C
1.1.21	Celý brzdový systém		Vizuální kontrola.	
1.1.21.1 Jiná zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, sušič vzduchu apod.) jsou z vnějšíku poškozená nebo nadměrně zkorodovaná tak, že nepříznivě ovlivňují brzdový systém		1.1.21.1.1	Vnější poškození jiných zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, vysoušeč vzduchu apod.) nebo povrchová korozie, která nemá vliv na funkci nebo spolehlivost brzdového systému.	A
		1.1.21.1.2	Poškození jiných zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, vysoušeč vzduchu apod.) nebo nadměrná korozie, které může nepříznivě ovlivnit funkci nebo spolehlivost brzdového systému.	B
		1.1.21.1.3	Poškození jiných zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, vysoušeč vzduchu apod.), které bezprostředně ohrožuje funkci brzdového systému.	C
1.1.21.2 Únik vzduchu nebo nemrznoucí směsi z jiných zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, vysoušeč vzduchu apod.)		1.1.21.2.1	Únik nemrznoucí směsi.	A
		1.1.21.2.2	Slyšitelný únik vzduchu z jiných zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, vysoušeč vzduchu apod.).	B
		1.1.21.2.3	Únik vzduchu z jiných zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, vysoušeč vzduchu apod.), který způsobuje znatelný pokles tlaku vzduchu v brzdovém systému.	C
1.1.21.3 Jakákoli část zařízení brzdového systému nespolehlivá, uvolněná nebo nesprávně namontovaná		1.1.21.3	Uchycení jiných zařízení brzdového systému (např. protizámrazové čerpadlo, vysoušeč vzduchu apod.), je uvolněné nebo poškozené nebo neodpovídá požadavkům.	B
1.1.21.4 Neodborná oprava nebo změna jakékoli části brzdového systému		1.1.21.4.1	Neodborná oprava jakékoli součásti brzdového systému, která není v souladu s požadavky výrobce.	B
		1.1.21.4.2	Jakýkoliv nepovolený zásah do brzdového systému (demontáž, vyřazení z činnosti apod.) nebo neschválená změna brzdového systému.	C
1.1.22	Kontrolní přípojky (pokud jsou požadovány nebo namontovány)		Vizuální kontrola.	
1.1.22.1 Přípojky pro kontrolu tlaku v brzdové soustavě chybí		1.1.22.1	Přípojky pro kontrolu tlaku v brzdové soustavě, jsou-li vyžadovány, chybí nebo neodpovídají požadavkům.	B
1.1.22.2 Přípojky pro kontrolu tlaku v brzdové soustavě poškozené nebo nepoužitelné nebo netěsné		1.1.22.2	Přípojky pro kontrolu tlaku v brzdové soustavě poškozené nebo nepoužitelné nebo netěsné.	B

1.1.23	Nájezdová brzda	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
1.1.23 Stav a činnost nájezdové brzdy	1.1.23.1	Nájezdová brzda je natolik poškozená, že není funkční.	B
	1.1.23.2	Nedostatečná účinnost nájezdové brzdy.	B
1.2 Činnost a účinky systému provozního brzdění			
1.2.1	Činnost a účinky provozního brzdění	Zkouška na válcové zkušební brzd (statické zařízení 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.	
1.2.1.1 Nedostatečná brzdící síla na jednom nebo více kolech	1.2.1.1.1	Nedostatečná brzdící síla na jednom nebo více kolech.	B
	1.2.1.1.2	Žádná brzdící síla na jednom nebo více kolech	C
1.2.1.2 Rozdíl brzdících sil na kolech těžké nápravy je větší než 30%. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru	1.2.1.2.1	Rozdíl brzdících sil (při brzdění nebo odbrzdění) na kolech řízené nápravy je větší než 50%.	C
	1.2.1.2.2	Rozdíl brzdících sil (při brzdění nebo odbrzdění) na kolech těžké nápravy je větší než 30 %. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru.	B
1.2.1.3 Nedosaženo se odstupňování brzdícího účinku (blokování)	1.2.1.3.1	Účinek brzd není spojitě odstupňovaný.	B
	1.2.1.3.2	Vadná odstupňovatelnost brzd ovlivňuje jízdní vlastnosti vozidla natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
1.2.1.4 Nadměrná prodleva brzdícího účinku na některém kole	1.2.1.4	Nadměrná prodleva brzdícího účinku na některém kole.	B
1.2.1.5 Nadměrné kolísání brzdící síly v průběhu každého úplného otočení kola (ovalita)	1.2.1.5	Kolísání brzdící síly v průběhu každého úplného otočení kola na válcové zkušební brzd přesahuje ± 10 %.	B
1.2.2	Brzdící účinek	Zkouška na válcové zkušební brzd (statické zařízení 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 se záznamem. Kontrola brzd na válcové zkušební se provádí v souladu se stanovenou metodikou pro válcové zkušební a kontrola brzd jízdní zkouškou se provádí v souladu s metodikou pro použití decelerometru.	
1.2.2 Nedosaženo se předepsaných minimálních hodnot brzdícího účinku pro provozní brzdění	1.2.2.1	Vozidlo nedosažuje předepsaného brzdícího účinku pro provozní brzdění.	C
	1.2.2.2	Nelze ověřit předepsaný brzdící účinek pro provozní brzdění (předčasný blok některého kola nápravy z důvodu nedostatečného zatížení vozidla).	B
1.3 Činnost a brzdící účinky nouzového brzdění (pokud je zajišťováno zvláštním systémem)			
1.3.1	Činnost a účinky nouzového brzdění	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, užije se metoda popsána v bodě 1.2.1.	
1.3.1.1	1.3.1.1.1	Nedostatečná brzdící síla na jednom nebo více	B

Nedostatečná brzdná síla na jednom nebo více kolech			kolech.	
		1.3.1.1.2	Žádná brzdná síla na jednom nebo více kolech	C
1.3.1.2 Rozdíl brzdných sil na kolech téže nápravy je větší než 30%. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru		1.3.1.2.1	Rozdíl brzdných sil (při brzdění nebo odbrzdění) na kolech řízené nápravy je větší než 50%.	C
		1.3.1.2.2	Rozdíl brzdných sil (při brzdění nebo odbrzdění) na kolech téže nápravy je větší než 30%. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru.	B
1.3.1.3 Nedosáhne se odstupňování brzdného účinku (blokování)		1.3.1.3.1	Účinek nouzové brzdy není spojitě odstupňovaný.	B
		1.3.1.3.2	Vadná odstupňovatelnost nouzové brzdy ovlivňuje jízdní vlastnosti vozidla natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
1.3.2	Brzdný účinek nouzového brzdění		Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, užije se metoda popsaná v bodě 1.2.2.	
1.3.2.1 Nedosahuje se předepsaných minimálních hodnot brzdného účinku pro nouzové brzdění		1.3.2.1.1	Nelze ověřit předepsaný brzdý účinek pro nouzové brzdění (předčasný blok některého kola nápravy z důvodu nedostatečného zatížení vozidla)	B
		1.3.2.1.2	Vozidlo nedosahuje předepsaného brzdného účinku pro nouzové brzdění (50 % provozního brzdění).	C
1.4 Činnost a brzdné účinky parkovací brzdy				
1.4.1	Činnost parkovací brzdy		Brzda se použije při zkoušce na válcové zkušební brzd (statické zařízení 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.	
1.4.1.1 Parkovací brzda je na jedné straně neúčinná nebo se vozidlo v případě jízdní zkoušky nadměrně vychyluje z přímého směru		1.4.1.1.1	Některé z kol vozidla, ovládané parkovací brzdou, nedosahuje požadovaného brzdného účinku.	B
		1.4.1.1.2	Žádné z kol vozidla, ovládané parkovací brzdou nedosahuje předepsaného brzdného účinku.	C
1.4.2	Brzdý účinek parkovací brzdy		Zkouška činnosti parkovací brzdy se provádí na válcové zkušební brzd, v souladu se stanovenou metodikou pro válcové zkušební brzd. U traktorů a u vozidel, u kterých z technických důvodů nelze provést zkoušku na válcové zkušební brzd, se provádí kontrola účinnosti parkovací brzdy jízdní zkouškou s použitím decelerometru se záznamem v souladu s metodikou pro používání decelerometru. Je-li to možné, nákladní vozidla by se měla kontrolovat naložená.	
1.4.2.1 Vozidlo nedosahuje poměrný brzdý účinek pro svah se sklonem 18 %, nebo u jízdních souprav, tažné vozidlo nedosahuje poměrný brzdý účinek pro svah se sklonem 12 %		1.4.2.1.1	Některé z kol vozidla, ovládané parkovací brzdou, nedosahuje požadovaného brzdného účinku.	B
		1.4.2.1.2	Žádné z kol vozidla, ovládané parkovací brzdou, nedosahuje požadovaného brzdného účinku.	C
1.5 Činnost systému odlehčovací brzdy				
1.5	Činnost systému odlehčovací brzdy		Vizuální kontrola a případně zkouška činnosti.	

1.5.1	Účinek odlehčovací brzdy nelze odstupňovat (neuplatní se u systémů výfukových brzd)	1.5.1	Účinek systému odlehčovací brzdy nelze odstupňovat.	B
1.5.2	Systém odlehčovací brzdy nefunguje	1.5.2	Systém odlehčovací brzdy nefunguje.	B
1.6 Protiblokovací systém (ABS)				
1.6	Protiblokovací systém (ABS)		Vizuální kontrola a kontrola výstražné signalizace a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
1.6.1	Vadná funkce výstražné signalizace systému ABS	1.6.1	Vadná funkce výstražné signalizace systému ABS.	B
1.6.2	Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému ABS	1.6.2	Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému ABS.	B
1.6.3	Čidla otáčení kol systému ABS chybí nebo jsou poškozená	1.6.3	Čidlo otáčení kol systému ABS nevhodně uchycené nebo poškozené tak, že neplní svoji funkci (např. přetržený el. kabel) nebo chybí.	B
1.6.4	Elektrické kabely systému ABS jsou poškozené nebo nesprávně vedené nebo nespolehlivě upevněné nebo chybí	1.6.4	Elektrické kabely systému ABS jsou poškozené tak, že nejsou funkční nebo chybí.	B
1.6.5	Jiné části systému ABS chybí nebo jsou poškozené tak, že je systém ABS nefunkční nebo byl systém ABS z vozidla zjevně demontován.	1.6.5	Jiné části systému ABS chybí nebo jsou poškozené tak, že je systém ABS nefunkční nebo byl systém ABS z vozidla demontován.	B
1.6.6	Propojení systému ABS mezi tažným a přípojným vozidlem chybí nebo neodpovídá požadavkům na zapojení vozidel do jízdních souprav s ohledem na kompatibilitu mezi tažným a přípojným vozidlem z hlediska sdělování dat (ABS)	1.6.6	Elektrické ovládací vedení (propojení) systému ABS mezi tažným a přípojným vozidlem chybí nebo nefunguje nebo spojení vozidel neodpovídá požadavkům na zapojení vozidel do jízdních souprav s ohledem na kompatibilitu mezi tažným a přípojným vozidlem z hlediska sdělování dat (ABS).	B
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	Vadná funkce výstražné signalizace EBS	1.7.1	Vadná funkce výstražné signalizace systému EBS.	B
1.7.2	Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému EBS	1.7.2	Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému EBS.	B

1.7.3 Propojení systému EBS mezi tažným a přípojným vozidlem, je-li systém namontován, chybí		1.7.3	Je-li přípojně vozidlo vybaveno systémem EBS, chybí propojení systému EBS mezi tažným a přípojným vozidlem nebo elektrické ovládací vedení zjevně nefunguje.	C
1.8 Brzdová kapalina				
1.8	Brzdová kapalina		Vizuální kontrola.	
1.8 Vadná kvalita brzdové kapaliny		1.8.1	Brzdová kapalina znečištěna nebo zakalena.	B
		1.8.2	Brzdová kapalina znečištěna nebo zakalena, bezprostřední riziko závady.	C
2. ŘÍZENÍ				
2.1 Mechanický stav				
2.1.1	Stav převodky 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. Vizuální kontrola činnosti převodky řízení.	
2.1.1.1 Zvýšený odpor v převodce řízení		2.1.1.1.1	Přenos ovládací síly v převodce řízení není rovnoměrný v celém rozsahu rejdu, v některé poloze natočení volantu (např. krajní) zjevně zvýšený odpor.	B
		2.1.1.1.2	Zvýšený odpor v převodu převodky řízení, ovládací síla na volant, která je nutná k natočení kol, zjevně překračuje stanovené hodnoty.	B
2.1.1.2 Opatřebované drážkování nebo jakákoliv radiální vůle ve spojení hřídele převodky řízení s hlavní pákou řízení		2.1.1.2	Opatřebované drážkování hřídele převodky řízení nebo jakákoliv vůle ve spojení hřídele převodky řízení s hlavní pákou řízení.	C
2.1.1.3 Nadměrná vůle v převodu převodky řízení, deformace dílů převodky řízení nebo převodka řízení nespolehlivá		2.1.1.3.1	V převodu převodky řízení vůle větší než provozní.	B
		2.1.1.3.2	V převodu převodky řízení jsou natolik velké vůle, že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
		2.1.1.3.3	Převod převodky řízení je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. váznutí, přeskakování nebo převod není funkční v celém rozsahu rejdu), že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.1.4 Nadměrná vůle v uložení hřídelů nebo hřebenových tyčí převodky řízení		2.1.1.4.1	V uložení hřídele (ložiska) nebo v uložení hřebenových tyčí (pouzdra) převodky řízení vůle větší než provozní.	B
		2.1.1.4.2	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 Převodka řízení netěsní nebo jsou prachovky poškozené nebo ve výrazně zhoršeném stavu nebo prachovky chybí		2.1.1.5.1	Netěsnost převodky řízení.	A
		2.1.1.5.2	Prachovka převodky řízení je prasklá, avšak nedochází k úniku maziva.	A
		2.1.1.5.3	Prachovka převodky řízení chybí nebo je chybně	B

		uchycená nebo poškozená tak, že neplní svoji funkci a dochází k úniku maziva.	
	2.1.1.5.4	Z převodky řízení odkapává mazivo.	B
2.1.1.6 Kloubové spojení hřídele volantu s hřídelí převodky řízení opotřebované nebo není spolehlivé	2.1.1.6.1	Kloubové nebo pružné spojení hřídele volantu s hřídelí převodky řízení je nadměrně opotřebované, nebo poškozené nebo spojovací prvky, je-li vyžadováno, nejsou viditelně zajištěny.	B
	2.1.1.6.2	Kloubové nebo pružné spojení hřídele volantu s hřídelí převodky řízení je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. opotřebované nebo poškozené), že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.1.7 Neodborná oprava nebo změna převodky řízení nebo kloubového spojení převodky řízení s hřídelí volantu nebo spojení hřídele převodky s hlavní pákou řízení	2.1.1.7.1	Neodborná oprava nebo změna převodky řízení nebo spojení převodky řízení s hřídelí volantu nebo s hlavní pákou řízení.	B
	2.1.1.7.2	Neodborná oprava nebo změna převodky řízení nebo spojení převodky řízení s hřídelí volantu nebo s hlavní pákou řízení, která bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.2	Upevnění skříně převodky řízení		Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola vozidla jsou na zemi a otočí se volantem/fidítkovým řízením po směru a proti směru hodinových ručiček nebo se použije speciálně upravený detektor vůle řízení. Vizuální kontrola připevnění skříně převodky k podvozku.
2.1.2.1 Převodka řízení není náležitě upevněná	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 důsledku toho se převodka řízení pohybuje.	C
2.1.2.2 Lože na podvozku / karosérii pro upevnění převodky řízení prasklé nebo montážní otvory protáhlé	2.1.2.2.1	Některý montážní otvor pro upevnění převodky řízení na podvozku nebo karosérii je zjevně vymačkaný nebo vytlučený.	B
	2.1.2.2.2	Na podvozku nebo na karosérii je místo pro uložení převodky řízení prasklé (lože) a převodka řízení se v důsledku toho pohybuje.	C
2.1.2.3 Chybějící nebo prasklé upevňovací šrouby	2.1.2.3.1	Chybějící nebo utržený upevňovací šroub převodky řízení.	B
	2.1.2.3.2	Chybějící nebo utržený upevňovací šroub a převodka řízení se v důsledku toho pohybuje.	C
2.1.2.4 Prasklá skříně převodky řízení	2.1.2.4.1	Některý úchyt skříně převodky řízení je prasklý.	B
	2.1.2.4.2	Některý úchyt skříně převodky řízení je prasklý a převodka řízení se v důsledku toho pohybuje.	C
2.1.3	Stav pákového mechanismu řízení		Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola vozidla jsou na zemi a otočí se volantem po směru a proti směru hodinových ručiček nebo se použije speciálně upravený detektor vůle řízení. Vizuální kontrola opotřebení, prasklin a spolehlivosti řídicích částí.
2.1.3.1 Nevhodná vůle v pohyblivých spojích pákového mechanismu řízení	2.1.3.1.1	V pohyblivém spoji pákového mechanismu řízení (např. kulový čep, kloub, pouzdro) je větší vůle než montážní.	B
	2.1.3.1.2	V pohyblivém spoji pákového mechanismu řízení (např. kulový čep, kloub, pouzdro) jsou natolik velké vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy	C

		vozidla (nebezpečí rozpojení).	
	2.1.3.1.3	Vícenásobný počet větších vůlí (větší než montážní) v pohyblivých spojích pákového mechanismu řízení v konečném důsledku bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.1.3.2 Uvolněné nebo nadměrně opotřeбенé spoje u pákového mechanismu řízení	2.1.3.2.1	Uvolněné nebo opotřeбенé spoje (např. uchycení čepu, spojení na spojovací nebo řídicí tyči), které mají vliv na spolehlivost pákového mechanismu řízení.	B
	2.1.3.2.2	Otvor pro uchycení čepu pákového mechanismu řízení zjevně vymačkaný.	B
	2.1.3.2.3	Uvolněné nebo nadměrně opotřeбенé spoje pákového mechanismu řízení (např. uchycení čepu, spojení na řídicí nebo spojovací tyči), které bezprostředně ohrožují bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.1.3.3 Praskliny na jakékoli části nebo deformace jakékoli části pákového mechanismu řízení	2.1.3.3.1	Zjevné ohnutí řídicí nebo spojovací tyče řízení.	B
	2.1.3.3.2	Praskliny u jakékoli části pákového mechanismu řízení (čepy, páky, řídicí nebo spojovací tyče) nebo deformace jakékoli části pákového mechanismu řízení (řídicí nebo spojovací tyče), které bezprostředně ohrožují bezpečnost jízdy.	C
2.1.3.4 Viditelné zajištění spojů u pákového mechanismu řízení, je-li vyžadováno, chybí nebo není spolehlivé	2.1.3.4	Viditelné zajištění spojů u pákového mechanismu řízení, je-li vyžadováno, chybí nebo není funkční nebo není spolehlivé.	B
2.1.3.5 Zjevně nesprávné seřízení částí pákového mechanismu řízení (např. příčné nebo podélné spojovací tyče řízení)	2.1.3.5	Zjevně nesprávné seřízení částí pákového mechanismu řízení (např. příčné nebo podélné spojovací tyče řízení), které má vliv na provozní vlastnosti vozidla (jen u silniční kontroly).	B
2.1.3.6 Neodborná oprava nebo změna u pákového mechanismu řízení	2.1.3.6.1	Neodborná oprava nebo změna pákového mechanismu řízení, která má vliv na provozní vlastnosti vozidla nebo spolehlivost mechanismu řízení.	B
	2.1.3.6.2	Neodborná oprava nebo změna pákového mechanismu řízení, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.1.3.7 Prachovky pákového mechanismu řízení chybí, jsou poškozené nebo jsou ve výrazně zhoršeném stavu	2.1.3.7.1	Prachovky pohyblivých spojů pákového mechanismu řízení jsou poškozené.	A
	2.1.3.7.2	Prachovky u pohyblivých spojů pákového mechanismu řízení chybí nebo jsou ve výrazně zhoršeném stavu, takže neplní svoji funkci.	B
2.1.4	Funkce pákového mechanismu řízení	Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, kola jsou na zemi a motor v chodu (posilovač řízení) a otočí se volantem z jednoho dorazu do druhého. Vizuální kontrola pohyblivosti pákovi.	
2.1.4.1 Pákový mechanismu řízení drhne při pohybu o pevnou část podvozku	2.1.4.1	Pákový mechanismu řízení drhne (naráží) při pohybu o pevnou část podvozku.	B
2.1.4.2 Doraz řízení je chybně seřízen nebo chybí	2.1.4.2	Doraz řízení chybně seřízen nebo chybí, řízená kola se v krajní poloze dotýkají pákovi nebo podvozku vozidla.	B

2.1.5	Posilovač řízení	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	2.1.5.1.1	Netěsnost posilovače řízení.	A
	2.1.5.1.2	Únik média (kapalina / vzduch) z posilovače řízení.	B
	2.1.5.1.3	Nadměrný únik média (kapalina / vzduch) z posilovače řízení.	C
2.1.5.2 Nedostatek kapaliny u posilovače řízení	2.1.5.2.1	U posilovače řízení množství kapaliny pod vyznačenou ryskou.	A
	2.1.5.2.2	Nedostatečné množství kapaliny ovlivňuje funkci posilovače řízení.	B
2.1.5.3 Mechanismus posilovače řízení nefunguje	2.1.5.3.1	Posilovač řízení nefunguje v plném rozsahu rejdu.	B
	2.1.5.3.2	Posilovač řízení nefunguje a tato závada bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.5.4 Mechanismus posilovače řízení je poškozený nebo má praskliny nebo je nespolehlivý	2.1.5.4.1	Vnější poškození mechanismu posilovače řízení (pístnice, páky, tyče), které má vliv na provozní vlastnosti vozidla nebo spolehlivost mechanismu řízení.	B
	2.1.5.4.2	Mechanismus posilovače řízení má praskliny nebo je poškozen natolik, že není spolehlivý a tato závada bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.5.5 Nesprávné seřízení mechanismu posilovače řízení nebo drhnutím částí mechanismu posilovače řízení o sebe	2.1.5.5.1	Drhnutí částí mechanismu posilovače řízení o sebe (pístnice, páky, tyče).	B
	2.1.5.5.2	Nesprávné seřízení mechanismu posilovače řízení, bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.5.6 Neodborná oprava nebo změna mechanismu posilovače řízení	2.1.5.6.1	Neodborná oprava nebo změna mechanismu posilovače řízení, která má vliv na jeho spolehlivost nebo funkci.	B
	2.1.5.6.2	Neodborná oprava nebo změna mechanismu posilovače řízení, která bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	C
2.1.5.7 Trubky/hadice posilovače řízení jsou poškozené, nadměrně zkorodované	2.1.5.7.1	Trubky nebo hadice posilovače řízení jsou poškozené, nebo nadměrně zkorodované.	B
	2.1.5.7.2	Bezprostřední riziko prasknutí trubky nebo hadice posilovače řízení.	C
2.1.5.8 Mechanismus posilovače řízení, není-li součástí převodky řízení (pístnice, páky, tyče), není náležitě uchycen nebo je uchycení uvolněné nebo opotřebované	2.1.5.8	Uchycení mechanismu posilovače řízení, není-li součástí převodky řízení (pístnice, páky, tyče), je uvolněné nebo je spojení nadměrně opotřebované (pouzdro / čep pístnice) a tato závada má vliv na spolehlivé ovládání vozidla.	B
2.2 Volant, sloupek řízení a řídítka			
2.2.1	Stav volantu/ řídítek	Kola jsou na zemi, volant se zatlačí ze strany na stranu (snaha o kývavý pohyb) v pravém úhlu ke sloupku a zlehka se na něj zatlačí směrem dolů a nahoru. Vizualní kontrola vůle.	

2.2.1.1 Zjevné uvolnění spojení volantu s hřídelí volantu nebo řídítek s vidlicí nebo vzájemné spojení není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům	2.2.1.1.1	Vůle v uchycení volantu k volantové hřídeli a tato závada má vliv na spolehlivé ovládání vozidla	B
	2.2.1.1.2	Uvolnění nebo nespolehlivé uchycení volantu k volantové hřídeli nebo uvolnění uchycení řídítek k vidlici nebo čepu řízení bezprostředně ovlivňuje bezpečné ovládání vozidla.	C
2.2.1.2 Mechanismus seřízení polohy volantu a sloupku řízení, je-li namontován, nelze spolehlivě aretovat v nastavené poloze nebo je zádržný mechanismus vadný	2.2.1.2.1	Mechanismus výškového nebo úhlového nastavení polohy volantu, nelze spolehlivě aretovat v některé nastavené poloze.	B
	2.2.1.2.2	Mechanismus výškového nebo úhlového nastavení polohy volantu je vadný, nastavení nelze spolehlivě aretovat v jakékoliv nastavené poloze a tato závada bezprostředně ohrožuje spolehlivé a bezpečné ovládání vozidla.	C
2.2.1.3 Poškození volantu / řídítek	2.2.1.3.1	Poškození volantu nebo řídítek (konstrukce), které má vliv na spolehlivé a bezpečné ovládání vozidla.	B
	2.2.1.3.2	Prasklá řídítka nebo nosník čepu řízení nebo poškození volantu nebo řídítek (konstrukce), které bezprostředně ohrožuje spolehlivé a bezpečné ovládání vozidla.	C
2.2.1.4 Neodborná změna nebo oprava volantu / řídítek	2.2.1.4	Neodborná oprava nebo neschválená změna volantu / řídítek.	B
2.2.1.5 Porušení požadavků na ochranu řidiče před nárazem na prvky řízení	2.2.1.5.1	Poškození volantu, který může způsobit poranění řidiče.	B
	2.2.1.5.2	Krytka náboje volantu chybí, nebo je poškozená (např. vystřelený airbag) nebo neodpovídá požadavkům na bezpečnost.	B
	2.2.1.5.3	Použití koule na volant u vozidel s konstrukční rychlostí přesahující 40 km/h.	B
2.2.2	Sloupek řízení / vidlice předního kola motocyklu	Vozidlo, s výjimkou motocyklů, se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, hmotnost vozidla je na zemi a volant se zatlačí a zatáhne rovnoběžně se sloupkem, volant/řídítka se zatlačí různými směry v pravém úhlu ke sloupku ke sloupku/vidlici. Vizualní kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů.	
2.2.2.1 Nadměrná pohyblivost středu volantu směrem nahoru nebo dolů (axiální vůle)	2.2.2.1	Nadměrná pohyblivost středu volantu směrem nahoru nebo dolů (axiální vůle).	B
2.2.2.2 Nadměrná pohyblivost horní části sloupku radiálně od osy sloupku	2.2.2.2	Nadměrná pohyblivost horní části sloupku radiálně od osy sloupku (vůle v uložení).	B
2.2.2.3 Zhoršený stav pružných spojů nebo univerzálních kloubů u sloupku řízení nebo vidlice předního kola motocyklu	2.2.2.3	Zhoršený stav pružných spojů (např. hardy spojka) nebo univerzálních kloubů na volantové hřídeli, který ovlivňuje spolehlivost a funkci spojení.	B
2.2.2.4 Vadné upevnění sloupku řízení nebo jeho poškození, u motocyklu vadná vůle v uložení vidlice předního	2.2.2.4.1	Sloupek řízení uvolněný.	B
	2.2.2.4.2	U motocyklu nadměrná nebo nedostatečná provozní vůle v uložení vidlice předního kola ovlivňující jízdní vlastnosti vozidla.	B

kola nebo její poškození		2.2.2.4.3	Stav sloupku řízení je v tak zhoršeném stavu nebo jeho uchycení je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
		2.2.2.4.4	U motocyklu deformovaná nebo prasklá vidlice řízení předního kola.	C
2.2.2.5 Neodborná oprava nebo změna sloupku řízení/vidlice		2.2.2.5	Neodborná oprava nebo změna sloupku řízení / vidlice, která bezprostředně ohrožuje bezpečné ovládání vozidla.	C
2.3 Vůle v řízení				
2.3.1	Nadměrná vůle v řízení v rozporu s požadavky		Vozidlo, s výjimkou motocyklů, se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák, hmotnost vozidla je na zemi a volant se zatlačí a zatáhne rovnoběžně se sloupkem, volant/řídítka se zatlačí různými směry v pravém úhlu ke sloupku ke sloupku/vidlici. Vizualní kontrola vůle a stavu pružných spojů nebo univerzálních kloubů.	
2.3.1 Nadměrná vůle v řízení v rozporu s požadavky		2.3.1	U vozidel schválených před 1. 1. 2002, nestanoví-li výrobce jinak, mechanická obvodová vůle volantu, přesahuje při nastavení kol do přímého směru: <ul style="list-style-type: none"> • 36° u vozidel s konstrukční rychlostí do 40 km/h • 27° u vozidel s konstrukční rychlostí do 100 km/h • 18° u vozidel s konstrukční rychlostí 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).	C
2.4 Seřízení kol				
2.4.1	Sbíhavost 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 sbíhavosti (rozbíhavosti) kol řízené nápravy přesahuje povolené tolerance		2.4.1	Seřízení sbíhavosti (rozbíhavosti) kol řízené nápravy přesahuje povolené tolerance.	A
2.4.2	Odklon kol řídicí nápravy		Kontrola seřízení geometrie řízené nápravy se provádí pomocí přístroje na kontrolu geometrie řízené nápravy v souladu s metodikou. V případě, že je vozidlo vybaveno poklicemi kol, které brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů, musí být tyto poklice z vozidla demontovány.	
2.4.2 Odklon kol řízené nápravy přesahuje povolené tolerance		2.4.2	Odklon kol řízené nápravy přesahuje povolené tolerance nebo je-li vozidlo vybaveno poklicemi kol, které brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů.	B
2.5 Točnice řízené nápravy přípojného vozidla				
2.5	Točnice řízené nápravy přípojného vozidla		Vizuální kontrola nebo použití speciálně upraveného detektoru vůle.	

2.5.1 Poškozená nebo prasklá část točnice řízené nápravy přípojného vozidla	2.5.1.1	Konstrukční část otočného spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla je prasklá, poškozená (deformovaná) nebo nadměrně zkorodovaná.	B
	2.5.1.2	Konstrukční část otočného spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. popraskaná nebo nadměrně zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.5.2 Nadměrná vůle u točnice řízené nápravy přípojného vozidla	2.5.2.1	Nadměrně opotřebené otočné spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla.	B
	2.5.2.2	Otočné spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla je natolik opotřebené, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.5.3 Vadné připevnění točnice řízené nápravy přípojného vozidla	2.5.3.1	Některé upevňovací prvky na otočném spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla jsou uvolněné, prasklé nebo chybí.	B
	2.5.3.2	Spojovací prvky otočného spojení (točnice) řízené nápravy s rámem vozidla jsou natolik nespolehlivé (např. spojovací prvky uvolněné, prasklé nebo chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
2.6 Elektronický posilovač řízení			
2.6	Elektronický posilovač řízení	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
2.6.1 Kontrolka vadné funkce elektronického posilovače řízení signalizuje poruchu systému	2.6.1	Kontrolka vadné funkce elektronického posilovače řízení signalizuje poruchu systému.	B
2.6.2 Nesprávný vztah mezi úhlem natočení volantu a úhlem natočení kol	2.6.2	Elektronický posilovač řízení nefunguje.	B
2.6.3 U elektronického posilovače řízení signalizuje systém záadu přes elektronické rozhraní vozidla	2.6.3	Systém signalizuje záadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B
3. VÝHLEDY			
3.1 Pole výhledu			
3.1	Pole výhledu	Vizuální kontrola ze sedadla řidiče.	
3.1.1 V poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180° překážka, která významně narušuje jeho výhled dopředu či do stran nebo sledování zařízení pro nepřímý výhled	3.1.1.1	Překážka v poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180°, která narušuje jeho výhled dopředu či do stran nebo sledování zařízení pro nepřímý výhled.	B

3.1.2 Clona proti slunci čelního okna chybí nebo je poškozená nebo neplní svoji funkci nebo neodpovídá požadavkům	3.1.2.1	Clona proti slunci čelního okna u spolujezdce, je-li instalována, chybí je poškozená tak, že neplní svoji funkci nebo nelze nastavit v požadované poloze nebo neodpovídá požadavkům.	A
	3.1.2.2	Clona proti slunci čelního okna před řidičem chybí, je poškozená tak, že neplní svoji funkci nebo ji nelze nastavit v požadované poloze nebo neodpovídá požadavkům.	B
3.2 Stav zasklení			
3.2	Stav zasklení	Vizuální kontrola.	
3.2.1 Prasklé nebo poškrábané zasklení nebo některé zasklení chybí	3.2.1.1	U traktoru prasklé sklo zasklení o velikosti větší než 20 mm, které však není v poli výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180°.	A
	3.2.1.2	Poškození zasklení (praskliny, neprůhledné nebo poškrábané sklo) o velikosti nejvíce 1/3 výšky průhledné části zasklení, které se nachází v poli výhledu řidiče směrem dopředu, mimo vymezenou část stírané plochy čelního skla nebo poškození o velikosti menší než 20 mm, které se nachází ve vymezené části stírané plochy čelního skla.	A
	3.2.1.3	Poškození zasklení (praskliny, neprůhledné nebo poškrábané zasklení), o velikosti větší než 1/3 výšky průhledné části zasklení na výšku, které se nachází v poli výhledu řidiče směrem dopředu, mimo vymezenou část stírané plochy čelního skla nebo poškození zasklení o velikosti větší než 20 mm, které se nachází ve vymezené části stírané plochy čelního skla.	B
	3.2.1.4	V některém okně, mimo čelního okna, chybí zasklení.	B
	3.2.1.5	Poškození skla zasklení snižuje výhled řidiče natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla nebo způsob upevnění nebo stav poškození zasklení ohrožuje přepravované osoby.	C
	3.2.1.6	V čelním okně schází zasklení.	C
	3.2.1.7	Poškození skla zasklení (např. poškrábání) mimo pole výhledu řidiče, které zjevně nemá vliv na celkovou pevnost zasklení.	A
	3.2.1.8	Poškození skla zasklení (např. praskliny, poškrábání nebo zastříkání barvou) mimo pole výhledu řidiče, které vzhledem k rozsahu svého poškození, negativně ovlivňuje celkovou pevnost zasklení nebo znemožňuje přiměřeně výhled z vozidla.	B
	3.2.2 Celkový prostup světla přes zasklení neodpovídá požadavkům	3.2.2.1	V poli výhledu řidiče směrem dopředu je celkový prostup světla přes zasklení nižší než 70%.
3.2.2.2		V poli výhledu řidiče směrem dozadu je celkový prostup světla přes zasklení nižší než 70% a vozidlo není vybaveno funkčními vnějšími zrcátky na levé a pravé straně.	B
3.2.3 Použitý zasklivač nebo jeho montáž ve	3.2.3.1	U vozidla, není-li stanoveno jinak, použito nehomologované bezpečnostní zasklení nebo u vozidla schváleného po l. 1. 2002 není na jeho použití (např. DOT) udělena výjimka, zapsaná v technickém	B

vozidle neodpovídá požadavkům		průkazu vozidla.	
	3.2.3.2	Způsob montáže zasklívacího materiálu ve vozidle je vadný nebo neodpovídá požadavkům (např. původnímu provedení výrobce), nebo příslušné části karoserie pro upevnění zasklení jsou zkorodovány v celé tloušťce stěny, v souhrnné délce větší než 1/5 největší délky okna.	B
	3.2.3.3	Ochrana zasklení proti náhodnému poškození přepravovaným nákladem, je-li vyžadována, chybí nebo je poškozena tak, že neplní svůj účel nebo neodpovídá požadavkům.	B
3.2.4 Úprava zasklení (např. zatmavení), označení úpravy nebo použitý materiál (např. automobilní nebo reklamní fólie) neodpovídá požadavkům nebo oprava zasklení neodpovídá požadavkům	3.2.4.1	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
	3.2.4.2	Použití neschválené fólie nebo způsob montáže dodatečné úpravy neodpovídá požadavkům (zakrytí střední brzdové svítilny) nebo poškozená fólie (změna zabarvení, trhliny nebo vznik vzduchových bublin mezi nalepenou fólií a sklem) omezuje nebo zkresluje výhled řidiče.	B
	3.2.4.3	Dodatečně povrchově upravené zasklení není opatřeno povinným štítkem s předepsanými údaji (označení výrobce, typ výrobku, schvalovací číslo ATEST 8 SD XXXX).	B
	3.2.4.4	Oprava stanoveného zasklení omezuje nebo zkresluje výhled řidiče nebo oprava zasklení některého okna vozidla zjevně snižuje pevnost zasklení nebo může způsobit ohrožení bezpečnosti.	B
	3.2.4.5	Oprava zasklení některého okna vozidla neodpovídá požadavkům, avšak oprava zjevně nesnižuje pevnost zasklení, zároveň oprava neomezuje nebo nezkrusluje výhled řidiče přes stanovené zasklení.	A
	3.2.4.6	Povinný štítek dodatečné úpravy zasklení nebo označení (nálepky), určené k umístění na čelní sklo vozidla (např. dálniční známka nebo jiné národní a mezinárodní účelové označení) nebo oznámení pro schválenou úpravu na vozidle (úpravy pískování oken, zabezpečení vozidla proti krádeži apod.), zakrývá homologační značku.	A
3.2.5 Otvírání nebo zavírání okna vadné nebo okno nelze zajistit v otevřené nebo zavřené poloze	3.2.5.1	Některé okno, je-li otevíratelné, nelze otevřít.	A
	3.2.5.2	Některé okno nelze zavřít či bezpečně zajistit v zavřené poloze.	B
3.2.6 Čelní sklo nebo kryt motocyklu poškozený nebo jeho provedení nebo montáž neodpovídá požadavkům	3.2.6.1	U motocyklu čelní překryt (větrný štít) poškrábaný, prasklý nebo zjevně demontovaný.	A
	3.2.6.2	U motocyklu horní hrana čelního překrytu (větrný štít) nemá předepsané zaoblení (rádius) nebo je překryt neúplný, nadměrně popraskaný nebo nedostatečně upevněný.	B
	3.2.6.3	U motocyklu stav poškození nebo upevnění čelního překrytu (větrný štít) snižuje výhled směrem dopředu nebo vzniká nebezpečí poranění osob a tím je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C

3.3 Zařízení pro nepřímý výhled			
3.3	Zařízení pro nepřímý výhled	Vizuální kontrola.	
3.3.1 Vozidlo není vybaveno předepsaným počtem zařízení pro nepřímý výhled odpovídající třídy nebo velikosti	3.3.1.1	Vozidlo je vybaveno nepovinným zařízením pro nepřímý výhled, které neodpovídá dané třídě nebo rozměru.	A
	3.3.1.2	Vozidlo není vybaveno, popřípadě není povinně dovybaveno, předepsaným počtem zařízení pro nepřímý výhled dané třídy nebo rozměru nebo bylo zařízení z vozidla zjevně demontováno.	B
	3.3.1.3	U vozidla, není-li stanoveno jinak, použito neschválené / nehomologované zařízením pro nepřímý výhled nebo u vozidla schváleného po 1. 1. 2002 není na jeho použití (např. DOT) udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
3.3.2 Uchycení zařízení pro nepřímý výhled uvolněné nebo nelze spolehlivě aretovat v seřizené poloze nebo uchycení neodpovídá požadavkům	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 seřizené poloze neumožňuje řidiči poskytovat jasný výhled z vozidla předepsaným směrem.	B
	3.3.2.3	Způsob montáže zařízení pro nepřímý výhled na vozidle neodpovídá požadavkům z hlediska bezpečnosti (např. zrcátko třídy V) nebo zajištění předepsaných polí výhledu.	B
3.3.3 Zařízení pro nepřímý výhled nezajišťuje předepsané pole výhledu nebo není funkční (kamera-monitor)	3.3.3.1	Nepovinné zařízení pro nepřímý výhled, při sezení na místě řidiče v normální jízdní poloze, nezajišťuje předepsaný výhled pro danou třídu nebo velikost směrem dozadu nebo do strany popřípadě před vozidlo.	A
	3.3.3.2	Některé povinné zařízení pro nepřímý výhled, při sezení na místě řidiče v normální jízdní poloze, nezajišťuje předepsané pole výhledu směrem dozadu nebo do strany popřípadě před vozidlo nebo zařízení kamera-monitor nefunguje správně nebo není funkční.	B
	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 Nepřípustné úpravy (např. nálepky) nebo poškození zařízení pro nepřímý výhled, při kterém není zajištěn předepsaný výhled nebo poškození, při kterém může dojít k poranění osob	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
	3.3.4.2	Nepřípustné úpravy (např. nálepky) nebo poškození zařízení pro nepřímý výhled, které neumožňuje řidiči poskytovat tímto zařízením předepsaný nebo jasný výhled z vozidla směrem dozadu nebo do strany popřípadě před vozidlo.	B
	3.3.4.3	Poškození nebo nepovolená úprava (např. u motocyklu) zařízení pro nepřímý výhled, které se nachází níže než 2 m nad vozovkou, při které jsou na povrchu konstrukce (ochranné pouzdro) ostré hrany, které mohou způsobit zachycení nebo zranění osob.	B

3.4 Stěračé skla			
3.4	Stěračé skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
3.4.1 Stěrač nefunguje nebo není funkční	3.4.1.1	Stěrač zadního skla nelze uvést v činnost.	A
	3.4.1.2	Stěrače čelního skla nelze uvést v činnost nebo některý stěrač nefunguje.	B
3.4.2 Stěrač je poškozený nebo neúplný nebo chybí	3.4.2.1	Stěrač zadního skla chybí nebo ramínko dostatečně nestírá v celé ploše.	A
	3.4.2.2	Některý stěrač čelního skla, je-li vyžadován, chybí nebo ramínko stěrače dostatečně nestírá v celé ploše tak, aby zajistilo dostatečnou viditelnost řidiče čelním sklem.	B
	3.4.2.3	Některý stěrač skla je neúplný nebo poškozený tak, že poškozuje stírané sklo.	B
3.4.3 Uchycení stěrače vadné nebo neodpovídá požadavkům	3.4.3.1	Hřidel stěrače není opatřena ochranným pouzdrům (nebezpečné vnější výčnělky).	A
	3.4.3.2	Uvolněné uchycení stěrače nebo způsob jeho montáže (seřízení) má vliv na chybnou funkci stírání nebo způsobuje poškození stíraného skla.	B
3.5 Ostřikovače skla			
3.5	Ostřikovače skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
3.5.1 Ostřikovače správně nebo chybí	3.5.1.1	Ostřikovač zadního skla, je-li instalován, nefunguje nebo chybí.	A
	3.5.1.2	Ostřikovač čelního skla neostřikuje dostatečně stíranou plochu před spolujezdcem (seřízením).	A
	3.5.1.3	Některý ostřikovač čelního skla nefunguje nebo chybí nebo neostřikuje dostatečně stíranou plochu před řidičem (seřízením).	B
3.6 Systém odmlžování a odmrazování čelního skla			
3.6	Systém odmlžování a odmrazování čelního skla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
3.6.1 Systém odmlžování čelního skla, je-li instalován nebo vyžadován, nefunguje nebo nefunguje správně nebo je zjevně vadný	3.6.1.1	Ovládačem systému odmlžování čelního skla nelze plynule měnit výkon odmlžování (např. otáčky ventilátoru a teplota).	A
	3.6.1.2	Systém odmlžování čelního skla nefunguje nebo je poškozen tak, že zjevně neplní svoji funkci.	B
3.6.2 Systém odmrazování čelního skla, je-li instalován nebo vyžadován, nefunguje nebo nefunguje správně nebo je zjevně vadný	3.6.2.1	Ovládačem systému odmrazování čelního skla nelze plynule měnit výkon odmrazování.	A
	3.6.2.2	Systém odmrazování čelního skla nefunguje nebo je poškozen tak, že zjevně neplní svoji funkci.	B

3.6.3 Systémem odmlžování nebo odmrazování se dostávají do prostoru pro cestující emise výfukových nebo jiných jedovatých plynů	3.6.3.1	Nevyhovujícím stavem systému odmrazování nebo odmlžování čelního skla vozidla (např. netěsnost nebo nadměrná koroze potrubí) hrozí nebezpečí pronikání emisí jedovatých či výfukových plynů do prostoru pro cestující.	B
	3.6.3.2	Systémem odmlžování nebo odmrazování čelního skla vozidla se dostávají do prostoru pro cestující emise výfukových nebo jiných jedovatých plynů.	C
4. SVÍTILNY, SVĚTLOMETY, ODRAZKY A ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ			
4.1 Světlometry			
4.1.1	Stav a funkce světlometů	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.1.1.1 Zdroj světla světlometu nesvítí, je vadný nebo chybí	4.1.1.1.1	Nesvítí některý nepovinný (volitelný) světlomet	A
	4.1.1.1.2	V potkávacím světlometu nesvítí doplňkový zdroj světla, který však nevytváří hlavní potkávací světlo (k posílení světla do zatáčky).	A
	4.1.1.1.3	Nesvítí některý povinný světlomet.	B
	4.1.1.1.4	U potkávacího světlometu zdroj světla vadný, předepsaná kresba nemá osvětlenou plochu jasně ohraničenou nebo celistvou (tmavé plochy).	A
	4.1.1.1.5	U potkávacího nebo dálkového světlometu zdroj světla ve světlometu chybně upevněn nebo je vadný, takže nesplňuje fotometrické vlastnosti (nevytváří požadovanou kresbu) nebo způsobuje oslnění.	B
	4.1.1.1.6	Světlo/zdroj světla je vadný nebo chybí (v případě vícenásobného světla / zdroje světla, v případě LED nefunguje až 1/3	A
	4.1.1.1.7	Jediné světlo/zdroj světla; v případě LED viditelnost závažně narušena	B
	4.1.1.1.8	Na vozidle nesvítí žádný potkávací světlomet nebo na straně do vozovky nesvítí potkávací světlomet ani přední obrysová svítidla	C
4.1.1.2 Světlomet nebo jeho optický systém poškozený nebo vadný	4.1.1.2.1	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém potkávacího světlometu nebo dálkového světlometu poškozený, ale stav poškození zjevně neovlivňuje jeho fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla, kresba) nebo možnost jeho seřízení.	A
	4.1.1.2.2	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém potkávacího světlometu nebo dálkového 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
4.1.1.3 Světlomet není spolehlivě upevněn	4.1.1.3	Některý úchyt potkávacího nebo dálkového světlometu uvolněný nebo prasklý nebo chybí a tento stav má vliv na seřízení světlometu (např. způsobuje blikání světlometu za jízdy) nebo se světlomet může za jízdy uvolnit nebo způsob uchycení světlometu neodpovídá požadavkům.	B

4.1.2	Seřízení světlometů	Kontrola seřízení potkávacích a dálkových světlometů se provede s použitím přístroje na kontrolu seřízení světlometu v souladu se stanovenou metodikou nebo použitím elektronického rozhraní vozidla.	
4.1.2.1 Seřízení světlometu neodpovídá požadavkům předepsaným	4.1.2.1.1	Výškové seřízení sklonu rozhraní potkávacího světlometu neodpovídá požadavkům.	B
	4.1.2.1.2	Stranové seřízení rozhraní potkávacího světlometu neodpovídá požadavkům.	B
	4.1.2.1.3	Natočení obrazu rozhraní potkávacího světlometu chybné, ale nezpůsobuje oslnění.	A
	4.1.2.1.4	Natočení obrazu rozhraní potkávacího světlometu neodpovídá požadavkům.	B
	4.1.2.1.5	Seřízení dálkového světlometu neodpovídá požadavkům.	B
	4.1.2.1.6	Systém vykazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B
4.1.3	Spínače pro uvedení světlometů v činnost.	Vizuální kontrola a zkouška činnosti nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
4.1.3.1 Vadný spínač pro uvedení potkávacího nebo dálkového světlometu v činnost	4.1.3.1.1	Potkávací nebo dálkové světlomet/y nelze uvést v činnost.	B
	4.1.3.1.2	Nepovinné (volitelné) dálkové světlometry, jsou-li zapojeny, nelze uvést v činnost.	B
	4.1.3.1.3	Systém vykazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B
4.1.3.2 Přepnutí z potkávacích světlometů na dálkové světlometry nebo naopak nefunguje nebo přepnutí neodpovídá požadavkům	4.1.3.2.1	Přepnutí z potkávacích světlometů na dálkové světlometry nebo naopak není funkční	B
	4.1.3.2.2	Při přepnutí potkávacích světlometů na dálkové světlometry nebo naopak vzniká časová prodleva (nedostatečné osvětlení vozovky).	B
4.1.3.3 Povinná kontrolka zapnutí dálkového světlometu, nebo je-li vyžadováno, povinná kontrolka pro zapnutí potkávacího světlometu, chybí	4.1.3.3.1	Povinná kontrolka činnosti / zapojení obvodu dálkového světlometu chybí.	B
	4.1.3.3.2	Povinná kontrolka činnosti / poruchy / zapojení obvodu potkávacího světlometu, je-li vyžadována, chybí.	B
4.1.4	Splnění požadavků pro světlometry	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.1.4.1 Počet, kategorie, umístění, barva nebo intenzita vyzařovaného světla, nebo geometrická viditelnost světlometů není u světlometů v souladu s požadavky	4.1.4.1.1	Vozidlo není vybaveno předepsaným/i potkávacími nebo dálkovými světlometem/y.	B
	4.1.4.1.2	Skutečný stav zapojených světlometů neodpovídá předepsanému / povolenému počtu typu světlometů (potkávací / dálkový světlomet).	B
	4.1.4.1.3	Umístění světlometů na vozidle nespĺňuje požadavky na jejich uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na jejich umístění vzhledem k šířce nebo výšce vozidla nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B
	4.1.4.1.4	Umístění nebo způsob montáže světlometů na vozidle	B

		nebo jejich úprava (např. ochranné mřížky) nesplňuje požadavky na vnější výčelnky na vozidle.	
	4.1.4.1.5	Světlomet vyzařuje jinou barvu světla než bílou (s výjimkou traktorů a vozidel schválených do provozu před 1. 7. 1972, u kterých se připouští i selektivní žlutá barva).	B
	4.1.4.1.6	Sada (pár) světlometů zjevně nesplňuje předepsané fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla).	B
	4.1.4.1.7	Index intenzity vyzařovaného světla u současně rozsvícených dálkových světlometů překračuje povolený limit.	B
	4.1.4.1.8	Částice na čočce nebo zdroj světla, kvůli kterým se zjevně snižuje jasnost světla nebo se mění barva vyzařovaného světla	B
4.1.4.2 Elektrické zapojení potkávacích nebo dálkových světlometů nebo jejich uvedení v činnost, není v souladu s požadavky	4.1.4.2.1	Světelný signál (houkačka), je-li jim vozidlo vybaveno, nefunguje v souladu s požadavky.	A
	4.1.4.2.2	Počet současně rozsvícených dálkových světlometů překračuje dva páry (4 ks).	B
	4.1.4.2.3	Elektrické zapojení potkávacích nebo dálkových světlometů nebo jejich uvedení v činnost, není v souladu s požadavky.	B
4.1.4.3 Jakákoliv úprava světlometu nebo zdroje světla, nebo jeho zclonění	4.1.4.3.1	Úpravy na vozidle, které ovlivňují vnější povrch rozptylového skla, avšak nezasahují do svíticí plochy nebo plochy výstupu světla světlometu („mračitka“).	A
	4.1.4.3.2	Nepovolená úprava světlometu.	B
	4.1.4.3.3	Použití zjevně nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená úprava zdroje světla.	B
4.1.4.4 Ve světlometu použit jiný zdroj světla, který není slučitelný s udělenou homologací světlometu	4.1.4.4	Ve světlometu použit zjevně jiný zdroj světla, který je neslučitelný s udělenou homologací / schválení světlometu.	B
4.1.4.5 Použit nehomologovaný světlomet nebo světlomet pro levostranný provoz nebo je použit homologovaný světlomet určený pro jinou funkci osvětlení	4.1.4.5.1	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002, pro potkávací nebo dálkové světlo použit nehomologovaný světlomet (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
	4.1.4.5.2	Použit potkávací světlomet, který není určen pro pravostranný provoz.	B
	4.1.4.5.3	Pro potkávací nebo dálkové světlo použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. mlhový světlomet).	B
4.1.5	Korektory sklonu světlometů (jsou-li povinné)	Vizuální kontrola a zkouška činnosti a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
4.1.5.1 U vozidla, je-li vyžadována, chybí nebo není plně funkční automatická korekce sklonu světlometů	4.1.5.1.1	U vozidla, je-li vyžadována, chybí automatická korekce sklonu světlometů.	B
	4.1.5.1.2	Automatická korekce sklonu světlometů, není zjevně plně funkční.	B

		4.1.5.1.3	Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B
	4.1.5.2 Ručně ovládaná korekce sklonu světlometů ze sedadla řidiče chybí nebo není plně funkční	4.1.5.2.1	Ručně ovládaná korekce sklonu světlometů, je-li vyžadována, chybí.	B
		4.1.5.2.2	Korekce sklonu světlometů není plně funkční.	B
4.1.6	Zařízení pro čištění světlometů (je-li povinné)		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
	4.1.6.1 U vozidla chybí nebo není funkční zařízení pro čištění světlometů	4.1.6.1.1	Zařízení pro čištění světlometu není funkční.	A
		4.1.6.1.2	U vozidla, je-li vyžadováno, chybí nebo není funkční zařízení pro čištění světlometů.	B
4.2 Přední a zadní obrysové svítily, boční obrysové svítily, doplňkové obrysové svítily a denní svítily				
4.2.1	Stav a funkce obrysových svítlen		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
	4.2.1.1 Zdroj světla obrysové svítily je vadný nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům	4.2.1.1.1	Nesvítí některá nepovinná (volitelná) obrysová svítílka.	A
		4.2.1.1.2	Nesvítí některá obrysová svítílka.	B
		4.2.1.1.3	Zdroj světla zjevně vadný (např. zčernalá žárovka) nebo poškozený tak, že zjevně ovlivňuje fotometrické vlastnosti obrysové svítily (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
		4.2.1.1.4	Použití nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená změna zdroje světla.	B
		4.2.1.1.5	Na vozidle nesvítí žádná zadní obrysová svítílka nebo na straně do vozovky nesvítí žádná zadní obrysová svítílka včetně doplňkové obrysové svítily.	C
	4.2.1.2 Optický systém obrysové svítily poškozený	4.2.1.2.1	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém obrysové svítily poškozený, ale stav poškození zjevně neovlivňuje její funkci ani fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) ani nedochází ke změně barvy vyzařovaného světla.	A
		4.2.1.2.2	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém obrysové svítily poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
	4.2.1.3 Obrysová svítílka není spolehlivě upevněna.	4.2.1.3	Chybné uchycení nebo způsob montáže obrysové svítily negativně ovlivňuje její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo se může za jízdy uvolnit.	B
4.2.2	Spínač obrysových svítlen		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
	4.2.2.1 Spínač obrysových světel vadný	4.2.2.1	Obrysová svítily nelze uvést v činnost.	B
	4.2.2.2	4.2.2.2	Kontrolka činnosti / zapojení obvodu obrysových	B

Kontrolka zapnutí obrysových světel, je-li vyžadována, chybí			světel, je-li vyžadována, chybí.	
4.2.3	Splnění požadavků pro obrysové svítilny		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.2.3.1 Počet, kategorie, umístění, barva nebo intenzita vyzařovaného světla, nebo geometrická viditelnost obrysových svítlen, není v souladu s požadavky		4.2.3.1.1	Vozidlo není vybaveno některými předepsanými obrysovými svítlnami.	B
		4.2.3.1.2	Skutečný stav zapojených obrysových svítlen neodpovídá předepsanému / povolenému počtu (chybí / překračuje).	B
		4.2.3.1.3	Umístění obrysových svítlen na vozidle nesplňuje požadavky na jejich uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na jejich umístění vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla nebo jejich úhlovému naklonění či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B
		4.2.3.1.4	Svítlna je umístěna na pohyblivých částech, nebo její umístění na pohyblivých částech není v souladu s požadavky.	A
		4.2.3.1.5	Způsob dodatečné montáže obrysových svítlen, jejich umístění nebo úprava, porušuje požadavky na vnější výčelnky na vozidle (např. tzv. tykadla).	B
		4.2.3.1.6	Obrysová svítlna, není-li stanoveno jinak, vyzařuje směrem dopředu světlo jiné barvy než bílé, směrem dozadu světlo jiné barvy než červené a směrem do stran světlo jiné barvy než oranžové, nebo sada obrysových svítlen (společný pár) zjevně nesplňuje stejné fotometrické vlastnosti.	B
		4.2.3.1.7	Intenzita vyzařovaného světla obrysové svítlny zjevně neodpovídá požadavkům (je nízká / vysoká).	B
		4.2.3.2 Elektrické zapojení obrysových svítlen nebo jejich uvedení v činnost není v souladu s požadavky		4.2.3.2
4.2.3.3 Jakákoliv úprava obrysové svítlny nebo zdroje světla		4.2.3.3	Nepovolená úprava obrysové svítlny nebo zdroje světla.	B
4.2.3.4 Pro obrysovou svítlnu použito nehomologované světelné zařízení nebo je použito homologované světelné zařízení určené pro jinou funkci osvětlení		4.2.3.4.1	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002, pro obrysové světlo použito nehomologované světelné zařízení (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
		4.2.3.4.2	Pro obrysové světlo použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení.	B
4.3 Brzdové svítlny				
4.3.1	Stav a funkce brzdových svítlen		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.3.1.1		4.3.1.1.1	Nesvítil některá nepovinná (volitelná) brzdová svítlna.	A

Zdroj světla brzdové svítilny je vadný nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům	4.3.1.1.2	Nesvítil některá povinná brzdová svítilna.	B
	4.3.1.1.3	Na vozidle nesvítil žádná brzdová svítilna.	C
	4.3.1.1.4	Zdroj světla zjevně vadný (např. zčernalá žárovka) nebo poškozený tak, že zjevně ovlivňuje fotometrické vlastnosti brzdové svítilny (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
	4.3.1.1.5	Použití nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená změna zdroje světla.	B
	4.3.1.1.6	V případě vícenásobného zdroje světla (skupinová svítilna) některý zdroj světla brzdové svítilny vadný, v případě LED modulu je až 1/3 zdrojů světla vadných.	A
	4.3.1.1.7	U brzdové svítilny v případě LED modulu více jak 1/3 zdrojů světla je vadných.	B
	4.3.1.2 Brzdová svítilna nebo její optický systém poškozený	4.3.1.2.1	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém brzdové svítilny poškozený, ale stav poškození zjevně neovlivňuje její funkci ani fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla), ani nedochází ke změně barvy vyzařovaného světla.
4.3.1.2.2		Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém brzdové svítilny poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
4.3.1.3 Brzdová svítilna není spolehlivě upevněna	4.3.1.3	Chybné uchycení nebo způsob montáže brzdové svítilny negativně ovlivňuje její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo se může za jízdy uvolnit.	B
4.3.2	Spínač brzdových svítlen	Vizuální kontrola a zkouška činnosti a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
4.3.2.1 Spínač brzdových světel nefunguje nebo není spolehlivý	4.3.2.1.1	Zpomalená funkce spínače brzdových světel.	A
	4.3.2.1.2	Systém vykazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B
	4.3.2.1.3	Po aktivaci brzdy se na vozidle neuvedou v činnost brzdová světla.	C
4.3.2.2 Narušená funkce ovládacího zařízení brzdových svítlen	4.3.2.2.1	Narušená funkce ovládacího zařízení – brzdová světla se nerozsvítí bezprostředně po aktivaci brzdy.	B
	4.3.2.2.2	Světla nouzového brzdění jsou nefunkční nebo nefungují správně.	B
4.3.3	Splnění požadavků pro brzdové svítilny	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.3.3.1 Počet, kategorie, umístění, barva nebo intenzita vyzařovaného světla, nebo geometrická viditelnost brzdových svítlen, není v souladu s požadavky	4.3.3.1.1	Vozidlo není vybaveno brzdovými svítilnami předepsané kategorie.	B
	4.3.3.1.2	Skutečný stav zapojených brzdových svítlen neodpovídá předepsanému / povolenému počtu (chybí/překračuje).	B
	4.3.3.1.3	Umístění brzdových svítlen na vozidle nesplňuje	B

		požadavky na jejich uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na jejich umístění vzhledem k šířce nebo výšce vozidla nebo jejich úhlovému naklonění či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	
	4.3.3.1.4	Svítilny jsou umístěny na pohyblivých částech, nebo jejich umístění na pohyblivých částech není v souladu s požadavky.	A
	4.3.3.1.5	Brzdová svítidla vyzařuje jinou barvu než červenou nebo sada brzdových svítidel (společný pár) zjevně nesplňuje stejné fotometrické vlastnosti.	B
	4.3.3.1.6	Intenzita vyzařovaného světla brzdové svítidly zjevně neodpovídá požadavkům (je nízká).	B
	4.3.3.1.7	U brzdové svítidly kategorie S3 nebo S4, namontované uvnitř vozidla, dochází k obtěžování řidiče vyzařovaným světlem přes zařízení pro nepřímý výhled a/nebo jiné plochy vozidla (např. zadní okno).	B
4.3.3.2 Elektrické zapojení brzdových svítidel nebo jejich uvedení v činnost není v souladu s požadavky	4.3.3.2	Elektrické zapojení brzdových svítidel nebo jejich uvedení v činnost, není v souladu s požadavky.	B
4.3.3.3 Jakákoliv úprava brzdové svítidly nebo zdroje světla	4.3.3.3	Nepovolená úprava brzdové svítidly nebo zdroje světla.	B
4.3.3.4 Pro brzdovou svítidlo použito nehomologované světelné zařízení nebo je použito homologované světelné zařízení určené pro jinou funkci osvětlení	4.3.3.4.1	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002 pro brzdové světlo použito nehomologované světelné zařízení (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
	4.3.3.4.2	Pro brzdové světlo použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. zadní mlhová svítidla).	B
4.4 Směrové svítidly a výstražná signalizace			
4.4.1	Stav a funkce směrových svítidel		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.
4.4.1.1 Zdroj světla směrových svítidel je vadný nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům	4.4.1.1.1	Nesvítil některá nepovinná (volitelná) směrová svítidla.	A
	4.4.1.1.2	Nesvítil některá směrová svítidla.	B
	4.4.1.1.3	Nesvítil zadní směrová svítidla na straně přivrácené do středu vozovky.	C
	4.4.1.1.4	Zdroj světla zjevně vadný (např. sloupnutá barva) nebo poškozený tak, že ovlivňuje zjevně fotometrické vlastnosti směrové svítidly (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla (bílá), v případě LED jako jediného zdroje světla funguje méně než ze 2/3.	B
	4.4.1.1.5	Použití nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená změna zdroje světla.	B
	4.4.1.1.6	V případě vícenásobného zdroje světla (skupinová svítidla) některý zdroj světla směrové svítidly vadný, v případě LED modulu je až 1/3 zdrojů světla	A

			vadných.	
4.4.1.2 Směrová svítlna nebo její optický systém poškozený	4.4.1.2.1		Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém směrové svítlny poškozený, ale stav poškození zjevně neovlivňuje její funkci ani fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla), ani nedochází ke změně barvy vyzařovaného světla.	A
	4.4.1.2.2		Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém směrové svítlny poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
4.4.1.3 Směrová svítlna není spolehlivě upevněna.	4.4.1.3		Chybné uchycení nebo způsob montáže směrové svítlny negativně ovlivňuje její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo se může za jízdy uvolnit.	B
4.4.2	Spínač směrových svítlen a výstražných světel		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.4.2.1 Spínač směrových světel nebo výstražné signalizace nefunguje nebo není spolehlivý nebo nefunguje v souladu s požadavky	4.4.2.1.1		Spínač výstražné signalizace není spolehlivý.	A
	4.4.2.1.2		Výstražnou signalizaci nelze uvést v činnost.	B
	4.4.2.1.3		Spínač směrových světel nadměrně opotřeбенý nebo poškozený, ale plní svoji funkci.	A
	4.4.2.1.4		Směrová světla nelze uvést v činnost nebo spínač směrových světel není spolehlivý.	C
4.4.2.2 Povinná kontrolka zapnutí směrových světel nebo výstražné signalizace chybí	4.4.2.2		Povinná kontrolka činnosti / zapojení obvodu (optická nebo zvuková) směrových světel nebo výstražné signalizace chybí.	B
4.4.3	Splnění požadavků pro směrové svítlny		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.4.3.1 Počet, kategorie, umístění, barva nebo intenzita vyzařovaného světla, nebo geometrická viditelnost směrových svítlen, není v souladu s požadavky	4.4.3.1.1		Vozidlo není vybaveno předepsanými směrovými svítilnami.	B
	4.4.3.1.2		Skutečný stav zapojených směrových svítlen neodpovídá předepsanému / povolenému počtu (chybí / překračuje).	B
	4.4.3.1.3		Umístění směrových svítlen na vozidle nesplňuje požadavky na jejich uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na jejich umístění vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla nebo jejich úhlovému naklonění či orientaci montáže (TOP) nebo vzhledem k vzdálenosti od potkávacího světlotmetu nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B
	4.4.3.1.4		Svítilny jsou umístěny na pohyblivých částech, nebo jejich umístění na pohyblivých částech není v souladu s požadavky.	A
	4.4.3.1.5		Způsob dodatečné montáže směrových svítlen, jejich umístění nebo úprava, porušuje požadavky na vnější výčelnky na vozidle (např. tykadla).	B
	4.4.3.1.6		Směrová svítlna vyzařuje jinou barvu než oranžovou (s výjimkou vozidel schválených do provozu před 1. 7. 1972, u kterých se připouští barva bílá u předních a barva červená u zadních směrových svítlen) nebo	B

		sada směrových svítlen (společný pár) zjevně nesplňuje stejné fotometrické vlastnosti.	
	4.4.3.1.7	Intenzita vyzařovaného světla směrové svítilny zjevně neodpovídá požadavkům (je nízká).	B
4.4.3.2 Jakákoliv úprava směrové svítilny nebo zdroje světla	4.4.3.2	Nepovolená úprava směrové svítilny nebo zdroje světla.	B
4.4.3.3 Pro směrovou svítilnu použito nehomologované světelné zařízení nebo je použito homologované nebo nehomologované světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení	4.4.3.3.1	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002, pro směrové světlo použito nehomologované světelné zařízení (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
	4.4.3.3.2	Pro směrové světlo použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. obrysová svítilna).	B
4.4.4	Frekvence přerušování světla u směrových svítlen a výstražné signalizace	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.4.4.1 Frekvence přerušování světla u směrových svítlen a výstražné signalizace není v souladu s požadavky	4.4.4.1.1	Frekvence přerušování světla u výstražných světel není zjevně v souladu s požadavky (90 ± 30 krát/min).	A
	4.4.4.1.2	Frekvence přerušování světla u směrových světel není zjevně v souladu s požadavky (90 ± 30 krát/min).	B
4.5 Přední mlhové světlometry a zadní mlhové svítilny			
4.5.1	Stav a funkce předních mlhových světlometů a zadní mlhové svítilny	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.5.1.1 Zdroj světla u mlhového světlometu nebo mlhové svítilny je vadný nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům	4.5.1.1.1	Nesvítí některý přední mlhový světlomet nebo zadní mlhová svítilna na straně přivrácené ke kraji vozovky, je-li zjevně zapojena.	A
	4.5.1.1.2	Nesvítí zadní mlhová svítilna na straně přivrácené do středu vozovky.	B
	4.5.1.1.3	U předního mlhového světlometu zdroj světla vadný, předepsaná kresba nemá osvětlenou plochu jasně ohraničenou nebo celistvou (tmavé plochy).	A
	4.5.1.1.4	Zdroj světla předního mlhového světlometu zjevně chybně upevněn nebo je vadný, takže nesplňuje fotometrické vlastnosti (nevytváří požadovanou kresbu) nebo způsobuje oslnění, v případě LED jako jediného zdroje světla funguje méně než ze 2/3.	B
	4.5.1.1.5	Zdroj světla v zadní mlhové svítilně vadný nebo poškozený tak, že zjevně ovlivňuje její fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla, v případě LED jako jediného zdroje světla funguje méně než ze 2/3.	B
	4.5.1.1.6	Použití nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená změna zdroje světla.	B
	4.5.1.1.7	Vadný zdroj světla (v případě vícenásobného zdroje světla, v případě LED nefunguje až z 1/3).	A
4.5.1.2	4.5.1.2.1	U předního mlhového světlometu vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém světlometu poškozený, ale	A

Mlhový světlomet nebo mlhová svítilna nebo jejich optický systém poškozený		stav poškození zjevně neovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla, kresba) nebo možnost jeho seřízení.	
	4.5.1.2.2	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
	4.5.1.2.3	U zadní mlhové svítilny vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém svítilny poškozený, ale stav poškození zjevně neovlivňuje její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) ani nedochází ke změně barvy vyzařovaného světla.	A
	4.5.1.2.4	U zadní mlhové svítilny vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém svítilny poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
4.5.1.3 Mlhový světlomet nebo mlhová svítilna nejsou spolehlivě upevněny	4.5.1.3.1	Některý úchyt mlhového světlometu uvolněný nebo prasklý nebo chybí a tento stav má vliv na seřízení světlometu (např. způsobuje blikání světlometu za jízdy) nebo se světlomet může za jízdy uvolnit nebo způsob uchycení světlometu neodpovídá požadavkům.	B
	4.5.1.3.2	Uvolněné uchycení zadní mlhové svítilny, které však neovlivňuje její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo spolehlivost její montáže.	A
	4.5.1.3.3	Chybné uchycení nebo způsob montáže zadní mlhové svítilny negativně ovlivňuje její funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo může dojít k jejímu upadnutí.	B
4.5.2	Seřízení předních mlhových světlometů	Kontrola seřízení světlometu se světlem do mlhy se provede s použitím přístroje na kontrolu seřízení světlometu v souladu se stanovenou metodikou.	
4.5.2.1 Seřízení předního světlometu se světlem do mlhy neodpovídá předepsaným požadavkům	4.5.2.1.1	Výškové nastavení sklonu rozhraní předního mlhového světlometu neodpovídá požadavkům, ale nezpůsobuje oslnění.	A
	4.5.2.1.2	Výškové nastavení sklonu rozhraní předního mlhového světlometu způsobuje oslnění.	B
4.5.3	Spínač předních mlhových světlometů a zadní mlhové svítilny	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.5.3.1 Spínač pro přední světlometry se světlem do mlhy nebo spínač pro zadní mlhovou svítilnu vadný	4.5.3.1.1	Přední mlhové světlometry nelze uvést v činnost.	A
	4.5.3.1.2	Přední mlhové světlometry nelze vypnout.	B
	4.5.3.1.3	Zadní mlhovou svítilnu nelze uvést v činnost nebo vypnout.	B
4.5.3.2 Povinná kontrolka zapnutí předních světlometů se světlem do mlhy nebo zapnutí zadní mlhové svítilny chybí	4.5.3.2	Povinná kontrolka činnosti / zapojení obvodu předních mlhových světlometů nebo zadní mlhové svítilny chybí.	B

4.5.4	Splnění požadavků pro přední mlhové světlomety a zadní mlhové svítilny	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
<p>4.5.4.1 Počet, kategorie, umístění, barva nebo intenzita vyzářovaného světla, nebo geometrická viditelnost zadní mlhové svítilny nebo předních světlometů se světlem do mlhy, není v souladu s požadavky</p>		4.5.4.1.1	Vozidlo není vybaveno / dovybaveno předepsanou zadní mlhovou svítlnou na straně přivrácené do středu vozovky.	B
		4.5.4.1.2	Skutečný stav zapojených předních mlhových světlometů neodpovídá povolenému počtu (chybí / překračuje).	B
		4.5.4.1.3	Skutečný stav zapojených zadních mlhových svítlen neodpovídá povolenému počtu (překračuje).	B
		4.5.4.1.4	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
		4.5.4.1.5	Umístění nebo způsob montáže předních mlhových světlometů na vozidle nebo jejich úprava (např. ochranné mřížky) nesplňuje požadavky na vnější výčelnky na vozidle.	B
		4.5.4.1.6	Umístění zadní/ch mlhové/ých svítilny/en na vozidle nesplňuje požadavky na její/jich uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na její/jich umístění vzhledem k výšce vozidla nebo vzhledem k vzdálenosti od brzdové svítilny, nebo její/jich úhlovému naklonění či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky její/jich geometrické viditelnosti.	B
		4.5.4.1.7	Přední mlhový světlomet vyzářuje jinou barvu světla než bílou nebo žlutou selektivní.	B
		4.5.4.1.8	Zadní mlhová svítlna vyzářuje jinou barvu než červenou.	B
		4.5.4.1.9	Sada (pár) předních mlhových světlometů zjevně nesplňuje stejné fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzářovaného světla).	A
		4.5.4.1.10	Intenzita vyzářovaného světla zadní mlhovou svítlnou zjevně neodpovídá požadavkům (je nízká).	B
<p>4.5.4.2 Elektrické zapojení zadní mlhové svítilny nebo předních světlometů se světlem do mlhy nebo jejich uvedení v činnost není v souladu s požadavky</p>		4.5.4.2.1	Elektrické zapojení předních mlhových světlometů nebo jejich uvedení v činnost není v souladu s požadavky.	B
		4.5.4.2.2	Elektrické zapojení zadní mlhové svítilny nebo její uvedení v činnost není v souladu s požadavky.	B
<p>4.5.4.3 Jakákoliv úprava svítilny nebo světlometu nebo zdroje světla</p>		4.5.4.3.1	Nepovolená úprava světlometu se světlem do mlhy nebo jeho zdroje světla.	B
		4.5.4.3.2	Nepovolená úprava zadní mlhové svítilny nebo jejího zdroje světla.	B
<p>4.5.4.4 Pro zadní mlhovou svítlnu nebo přední světlomet se světlem do mlhy použito nehomologované světelné zařízení nebo je použito homologované světelné</p>		4.5.4.4.1	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002 pro zadní mlhové světlo použito nehomologované světelné zařízení (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
		4.5.4.4.2	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 1. 2002 pro přední mlhové světlo použito nehomologované světelné	B

zařízení určené pro jinou funkci osvětlení		zařízení (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	
	4.5.4.4.3	Pro zadní mlhové světlo použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. brzdová svítilna).	B
	4.5.4.4.4	Pro přední mlhové světlo použito homologované světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. potkávací nebo dálkový světlomet).	B
4.6 Zpětné světlometry			
4.6.1	Stav a funkce zpětných světlometů	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.6.1.1 Zdroj světla u zpětného světlometu je vadný nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům	4.6.1.1.1	Nesvítí některý zpětný světlomet.	A
	4.6.1.1.2	Nesvítí žádný zpětný světlomet.	B
	4.6.1.1.3	Zdroj světla ve zpětném světlometu vadný nebo poškozený tak, že ovlivňuje jeho fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
	4.6.1.1.4	Použití zjevně nehomologovaného/ neschváleného zdroje světla nebo nepovolená úprava zdroje světla.	B
4.6.1.2 Zpětný světlomet nebo jeho optický systém poškozený	4.6.1.2.1	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém zpětného světlometu poškozený, ale stav poškození zjevně neovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla).	A
	4.6.1.2.2	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém zpětného světlometu poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla).	B
4.6.1.3 Zpětný světlomet není spolehlivě upevněn	4.6.1.3.1	Uvolněné uchycení zpětného světlometu, které však neovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo spolehlivost jeho montáže.	A
	4.6.1.3.2	Chybné uchycení nebo způsob montáže zpětného světlometu negativně ovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo může dojít k jeho upadnutí.	B
4.6.2	Splnění požadavků pro zpětné světlometry	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.6.2.1 Počet, kategorie, umístění, barva nebo intenzita vyzařovaného světla, nebo geometrická viditelnost zpětného světlometu, není v souladu s požadavky	4.6.2.1.1	Vozidlo není vybaveno předepsaným/i zpětným/i světlometem/ty.	B
	4.6.2.1.2	Skutečný stav zapojených zpětných světlometů neodpovídá předepsanému / povolenému počtu (chybí / překračuje).	B
	4.6.2.1.3	Umístění zpětných světlometů na vozidle nesplňuje požadavky na jejich uspořádání nebo orientaci nebo vozidla, úhlovému naklopení či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B
	4.6.2.1.4	Zpětný světlomet vyzařuje jinou barvu světla než	B

		bílou.	
	4.6.2.1.5	Intenzita vyzařovaného světla zpětným světlometem zjevně neodpovídá požadavkům (je nízká).	A
	4.6.2.1.6	Sklon (naklopení) nepovinného (volitelného) zpětného světlometu není v souladu s požadavky, světlomet zjevně způsobuje oslnění.	B
4.6.2.2 Systém nefunguje v souladu s požadavky	4.6.2.2.1	Nepovinné (volitelné) zpětné světlometry lze uvést v činnost bez současně rozsvícených obrysových svítilen.	A
	4.6.2.2.2	Zapnutí nebo vypnutí zpětných světlometů není v souladu s požadavky (např. zpětné světlometry lze uvést v činnost samostatným vypínačem).	B
4.6.2.3 Pro zpětný světlomet použito nehomologované světelné nebo je použito homologované světelné zařízení určené pro jinou funkci osvětlení	4.6.2.3.1	Zpětný světlomet, není-li stanoveno jinak, není homologovaný (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
	4.6.2.3.2	Pro nepovinný (volitelný) zpětný světlomet použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. dálkový, pracovní nebo mlhový světlomet).	A
	4.6.2.3.3	Pro povinný zpětný světlomet použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení (např. dálkový, pracovní nebo mlhový světlomet).	B
4.6.2.4 Jakákoliv úprava světlometu nebo zdroje světla	4.6.2.4.1	Nepovolovaná úprava zpětného světlometu nebo jeho zdroje světla.	B
4.6.3	Spínač pro zpětné světlometry	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.6.3.1 Spínač pro zpětné světlometry nefunguje v souladu s požadavky	4.6.3.1.1	Zpětné světlometry zůstávají trvale rozsvícené při jízdě vpřed.	B
	4.6.3.1.2	Zpětný světlomet se může rozsvítit, přestože není zařazen 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.	
4.7.1.1 Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky poškozené nebo chybí nebo zařízení vyzařuje bílé světlo směrem vzad	4.7.1.1.1	Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno předepsaným zařízením pro osvětlení zadní tabulky registrační značky.	B
	4.7.1.1.2	Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky poškozené, ale stav poškození zjevně neovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti nebo nezpůsobuje vyzařování bílého světla směrem vzad.	A
	4.7.1.1.3	Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky poškozené tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo zařízení způsobuje vyzařování bílého světla směrem vzad.	B
4.7.1.2	4.7.1.2.1	U zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační	A

Zdroj světla osvětlení zadní tabulky registrační značky je vadný nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům		značky nesvítí některý světelný zdroj.	
	4.7.1.2.2	U zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky nesvítí žádný světelný zdroj.	B
	4.7.1.2.3	Použití nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená změna nebo úprava zdroje světla.	B
4.7.1.3 Osvětlení zadní tabulky registrační značky není spolehlivě upevněno	4.7.1.3.1	Uvolněné uchycení zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky, které však neovlivňuje účinnost osvětlení tabulky registrační značky ani spolehlivost montáže zařízení.	A
	4.7.1.3.2	Chybné uchycení zařízení k 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 pro osvětlení zadní tabulky registrační značky	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.7.2.1 Zařízení pro osvětlení zadní tabulky registrační značky neplní svoji funkci (osvětlení RZ) nebo vyzařovaná barva nebo elektrické zapojení neodpovídá požadavkům	4.7.2.1.1	Zařízení neosvětluje nebo neosvětluje dostatečně zadní tabulku registrační značky.	B
	4.7.2.1.2	Zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky vyzařuje jinou barvu světla než bílou.	B
	4.7.2.1.3	Elektrické zapojení osvětlení zadní tabulky registrační značky neodpovídá požadavkům nebo zařízení nelze uvést v činnost společně s obrysovými svítílnami.	A
4.7.2.2 Pro osvětlení zadní tabulky registrační značky použito nehomologované světelné zařízení nebo světelné zařízení určené pro jinou funkci osvětlení	4.7.2.2	Pro osvětlení zadní tabulky registrační značky, použito nehomologované / neschválené světelné zařízení.	A
4.8 Odrazky, nápadné značení a desky zadního značení			
4.8.1	Stav odrazek, nápadného značení a desek zadního značení	Vizuální kontrola.	
4.8.1.1 Zařízení využívající zpětný odraz vadné nebo poškozené	4.8.1.1.1	Odrazka poškozená, ale stav poškození zjevně neovlivňuje její fotometrické vlastnosti (např. viditelnost).	A
	4.8.1.1.2	Deska zadního značení poškozená nebo částečně barevně změněná (např. od slunce), ale stav poškození zjevně neovlivňuje její fotometrické vlastnosti (viditelnost).	A
	4.8.1.1.3	Některá část nápadného značení (pruhu) poškozená nebo chybí, ale tento stav zjevně neovlivňuje celkově funkci nápadného značení (vyznačení obrysu vozidla) nebo jeho fotometrické vlastnosti (viditelnost).	A
	4.8.1.1.4	Odrazka poškozená tak, že stav poškození zjevně negativně ovlivňuje její fotometrické vlastnosti (viditelnost).	B
	4.8.1.1.5	Deska zadního značení poškozená, deformovaná nebo	B

		barevně změněná tak (např. od slunce), že poškození zjevně negativně ovlivňuje její fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo může způsobit zranění (ostré hrany).	
	4.8.1.1.6	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 využívající zpětný odraz není spolehlivě připevněno	4.8.1.2.1	Uvolněné uchycení odrazky, které však zjevně neovlivňuje její fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) ani spolehlivost její montáže.	A
	4.8.1.2.2	Uvolněné uchycení desky zadního značení, které však zjevně neovlivňuje její fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) ani spolehlivost její montáže.	A
	4.8.1.2.3	Nespolehlivé uchycení odrazky negativně ovlivňuje její fotometrické vlastnosti (viditelnost) nebo může způsobit její upadnutí.	B
	4.8.1.2.4	Uvolněné nebo nevhodné uchycení desky zadního značení na vozidle negativně ovlivňuje její fotometrické vlastnosti nebo je uchycení nespolehlivé a může způsobit její upadnutí nebo zranění osob (vnější výčelnky vozidla) nebo držák desky pro pomalá vozidla, je-li vyžadován, chybí nebo není spolehlivý.	B
	4.8.1.2.5	Uvolněné uchycení některého pruhu nápadného značení může způsobit jeho upadnutí.	B
4.8.2	Splnění požadavků pro odrazky, nápadné značení a desky zadního značení	Vizuální kontrola.	
4.8.2.1 Počet, kategorie, barva, umístění, úhly pro upevnění na vozidle nebo podmínky geometrické viditelnosti zařízení využívající zpětný odraz, nejsou v souladu s požadavky	4.8.2.1.1	Vozidlo není vybaveno některými předepsanými odrazkami stanovené třídy.	B
	4.8.2.1.2	Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno předepsanými deskami zadního značení.	B
	4.8.2.1.3	Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno předepsaným nápadným značením.	B
	4.8.2.1.4	Počet odrazek, neodpovídá předepsanému / povolenému počtu (chybí / překračuje).	B
	4.8.2.1.5	Odrazky, není-li stanoveno jinak, vyznačují směrem dopředu odražené světlo jiné barvy než bílé, směrem dozadu odražené světlo jiné barvy než červené a směrem do stran odražené světlo jiné barvy než oranžové.	B
	4.8.2.1.6	Nápadné značení třídy C, není-li stanoveno jinak, vyznačuje směrem dozadu odražené světlo jiné barvy než červené nebo žluté a směrem do stran odražené světlo jiné barvy než žluté nebo bílé.	B
	4.8.2.1.7	Umístění odrazek na vozidle, nesplňuje požadavky na jejich uspořádání, orientaci, třídu odrazky nebo umístění vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla, úhlovému naklopení všemi směry ($\pm 3^\circ$) či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B

		4.8.2.1.8	Umístění desek zadního značení na vozidle, nesplňuje požadavky na jejich uspořádání, orientaci nebo umístění vzhledem k šířce, výšce vozidla, úhlovému naklonění všemi směry ($\pm 5^\circ$) či orientaci montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B
		4.8.2.1.9	Umístění nápadného značení na vozidle, nesplňuje požadavky montáže vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla nebo vzhledem k viditelnosti vnějšího obrysu vozidla.	B
		4.8.2.1.10	Zakrytí desek zadního značení pro pomalá vozidla překračuje 10 % celkové plochy desky.	B
	4.8.2.2 Použito nehomologované zařízení, využívající zpětný odraz nebo použita odrazka jiné třídy	4.8.2.2.1	Použita nehomologovaná / neschválená odrazka.	B
		4.8.2.2.2	Použity nehomologované desky zadního značení.	B
		4.8.2.2.3	Použity nehomologované pruhy pro nápadné značení.	B
4.9 Povinné kontroly zařízení pro osvětlení				
4.9.1	Stav a funkce kontrolky zařízení pro osvětlení		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
	4.9.1.1 Kontrolka pro osvětlení nesvíí	4.9.1.1.1	Nepovinná kontrolka (optická popř. zvuková) příslušného světelného zařízení se neaktivuje v souladu s požadavky.	A
		4.9.1.1.2	Povinná kontrolka (optická popř. zvuková) příslušného světelného zařízení se neaktivuje v souladu s požadavky.	B
4.9.2	Splnění požadavků pro kontroly osvětlení		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
	4.9.2.1 Kontrolka pro osvětlení není v souladu s požadavky	4.9.2.1.1	Umístění nebo označení, nebo barva kontrolky není v souladu s požadavky.	A
		4.9.2.1.2	Jas optické kontrolky neodpovídá požadavkům, kontrolka není dostatečně viditelná za denního světla nebo je-li kontrolka výlučně akustická, není dostatečně zřetelně slyšet při spuštěném motoru vozidla.	A
4.10 Elektrické spojení tažného vozidla s přípojným vozidlem				
4.10.1	Stav a funkce elektrického spojení tažného vozidla s přípojným vozidlem		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
	4.10.1 Zásuvka nebo zástrčka poškozená nebo vadná nebo neodpovídá požadavkům	4.10.1.1	Zásuvka nebo zástrčka poškozená, ale stav poškození zjevně neovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	A
		4.10.1.2	Zásuvka nebo zástrčka poškozená tak (mechanicky, oxidace apod.), že poškození zjevně ovlivňuje funkci některého světelného zařízení přípojného vozidla nebo negativně ovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	B
		4.10.1.3	Vozidlo není vybaveno předepsanou zástrčkou nebo	B

		zásuvkou nebo zástrčka / zásuvka není schváleného provedení.	
4.10.2 Uchycení zásuvky vadné nebo nespolehlivé nebo vadné spojení zástrčky s elektrickým kabelem	4.10.2.1	Uvolněné uchycení zásuvky k vozidlu, které však neovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	A
	4.10.2.2	Chybné uchycení nebo způsob montáže zásuvky na vozidle nebo chybná montáž zástrčky k propojovacímu kabelu ovlivňuje funkci některého světelného zařízení přípojného vozidla nebo negativně ovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	B
4.10.3 Poškození propojovacího elektrického kabelu	4.10.3.1	Izolace propojovacího kabelu poškozená, ale stav poškození zjevně neovlivňuje spolehlivost elektrického propojení vozidel.	A
	4.10.3.2	Izolace propojovacího kabelu poškozená (např. prodřená) tak, že poškození zjevně ovlivňuje funkci některého světelného zařízení přípojného vozidla nebo může negativně ovlivňovat spolehlivost elektrického propojení vozidel.	B
	4.10.3.3	Neodborná oprava nebo změna propojovacího elektrického kabelu.	B
4.10.4 Elektrické propojení tažného vozidla s přípojným vozidlem nefunguje správně nebo není spolehlivé nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům	4.10.4.1	Elektrické propojení tažného vozidla s přípojným vozidlem nefunguje správně, v důsledku čehož na přípojném vozidle nesvítí zadní mlhová svítilna nebo zpětný světlomet nebo směrová svítilna na straně přivrácené ke kraji vozovky nebo na některé straně vozidla nesvítí obrysové, doplňkové obrysové nebo boční obrysové svítilny nebo zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky.	B
	4.10.4.2	Elektrické propojení tažného vozidla s přípojným vozidlem nefunguje správně v důsledku chybného ukostření nebo chybného zapojení, na tažném a přípojném vozidle svítí rozdílné svítilny (funkce).	B
	4.10.4.3	Elektrické propojení tažného vozidla s přípojným vozidlem chybí nebo nefunguje správně, v důsledku čehož na přípojném vozidle nesvítí brzdové svítilny nebo směrová svítilna na straně přivrácené do středu vozovky nebo na tažném a přípojném vozidle svítí směrové svítilny na opačných stranách vozidel a tato závada bezprostředně ohrožuje provoz vozidla na pozemních komunikacích.	C
4.11 Elektroinstalace vozidla			
4.11.1	Stav a funkce elektroinstalace vozidla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.11.1 Elektrické kabely nespolehlivě připevněny k vozidlu nebo nevhodně vedeny	4.11.1.1	Uchycení elektrických kabelů neodpovídá požadavkům, avšak nehrozí jejich poškození nebo přerušení.	A
	4.11.1.2	U vozidel určených pro přepravu nebezpečných věcí (ADR), vedení nebo ochrana elektrických kabelů neodpovídá požadavkům.	B
	4.11.1.3	Uchycení nebo způsob montáže (např. vedení) elektrických kabelů neodpovídá požadavkům, hrozí	B

		nebezpečí jejich poškození nebo přerušení.	
	4.11.1.4	Elektrické kabely nevhodně vedeny nebo nespolehlivě připevněny, hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku elektrického zkratu nebo požáru v důsledku jejich poškození.	C
4.11.2 Zhoršený elektroinstalace stav	4.11.2.1	Svorkovnice částečně poškozená, neúplná (např. chybí kryt).	A
	4.11.2.2	Způsob spojení elektrických kabelů neodpovídá požadavkům (např. mimo svorkovnici vozidla) nebo hrozí nebezpečí přerušení spojení.	B
	4.11.2.3	Způsob spojení elektrických kabelů neodpovídá požadavkům (např. mimo svorkovnici vozidla), hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku elektrického zkratu nebo požáru.	C
4.11.3 Izolace elektrického kabelu poškozená nebo ve zhoršeném stavu	4.11.3.1	Izolace elektrického kabelu ve zhoršeném stavu.	A
	4.11.3.2	Elektrický kabel nebo jeho izolace poškozená tak, že poškození zjevně ovlivňuje jeho spolehlivost nebo hrozí nebezpečí vzniku elektrického zkratu.	B
	4.11.3.3	Izolace elektrického kabelu je natolik poškozená (obnažený vodič), že hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku elektrického zkratu nebo požáru.	C
	4.11.3.4	Zjevné poškození izolace kabelu, svědčící o jeho značném proudovém přetěžování (např. roztavená izolace kabelu u světlometu), hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku požáru.	C
4.11.4 Neodborná změna nebo oprava elektroinstalace	4.11.4.1	Neodborná změna nebo oprava elektroinstalace, která má vliv na její spolehlivost nebo při které hrozí nebezpečí vzniku elektrického zkratu.	B
	4.11.4.2	Neodborná změna nebo oprava elektroinstalace, při které hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku elektrického zkratu nebo požáru.	C
4.12 Jiná světelná zařízení a světelné systémy			
<i>(Např. pracovní světlo mety, parkovací svítlna, zvláštní výstražná světelná zařízení, denní svítlny, rohový světlo met, svítlna vnějšího osvětlení vozidla, adaptivní přední osvětlovací systém AFS, systém nastavení horizontálního sklonu HIAS)</i>			
4.12.1	Stav a funkce jiných světelných zařízení a světelných systémů	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.12.1.1 Zdroj světla nebo světlo met, svítlna nebo jejich optický systém poškozený nebo je vadný nebo zařízení využívající zpětný odraz nebo světelný systém je poškozen nebo není funkční	4.12.1.1.1	Nesvítí některé (jiné) nepovinné (volitelné) světelné zařízení (např. denní svítlny).	A
	4.12.1.1.2	Nesvítí některé (jiné) povinné světelné zařízení (např. denní svítlny).	B
	4.12.1.1.3	U (jiného) světelného zařízení zdroj světla chybně upevněn nebo je vadný takže nesplňuje fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
	4.12.1.1.4	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém (jiného) světelného zařízení poškozený, ale stav poškození zjevně neovlivňuje jeho fotometrické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) ani nedochází ke změně barvy vyzařovaného světla.	A

		4.12.1.1.5	Vnější krycí sklo, těleso nebo optický systém (jiného) světelného zařízení poškozený tak, že poškození zjevně ovlivňuje nebo bude ovlivňovat jeho funkci nebo jeho optické vlastnosti (např. intenzita vyzařovaného světla) nebo mění barvu vyzařovaného světla.	B
		4.12.1.1.6	Světelný systém (např. AFS / HIAS) není zjevně funkční a způsobuje zjevně oslnění.	B
4.12.1.2	Funkce nebo uvedení do činnosti světlometu, svítilny nebo světelného systému nebo jejich elektrické zapojení není v souladu s požadavky	4.12.1.2.1	Nepovinné (jiné volitelné) světelné zařízení nelze uvést v činnost.	A
		4.12.1.2.2	Povinné (jiné) světelné zařízení nelze uvést v činnost.	B
		4.12.1.2.3	Elektrické zapojení nebo způsob uvedení v činnost (jiného) světelného zařízení (povinného / nepovinného) není v souladu s požadavky.	B
		4.12.1.2.4	Funkce nebo činnost světelného systému (např. AFS / HIAS) není v souladu s požadavky.	B
4.12.1.3	Světelné zařízení není spolehlivě připevněno	4.12.1.3.1	Uvolněné uchycení (jiného) světelného zařízení, které však neovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo spolehlivost jeho montáže.	A
		4.12.1.3.2	Chybné uchycení nebo způsob montáže (jiného) světelného zařízení negativně ovlivňuje jeho funkci nebo fotometrické vlastnosti (např. viditelnost) nebo může dojít k jejímu upadnutí.	B
4.12.2	Splnění požadavků jiných světelných zařízení a světelných systémů		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
4.12.2.1	Homologace, počet, barva nebo intenzita vyzařovaného světla, umístění nebo geometrická viditelnost světelných zařízení není v souladu s požadavky	4.12.2.1.1	Vozidlo není vybaveno (jiným) povinným světelným zařízením.	B
		4.12.2.1.2	Skutečný stav zapojených (jiných) světelných zařízení neodpovídá předepsanému / povolenému počtu (chybí / překračuje).	B
		4.12.2.1.3	Světelné zařízení (jiné), s výjimkou pracovních světlometů, není homologované (např. DOT) a na jeho použití není udělena výjimka, zapsaná v technickém průkazu vozidla.	B
		4.12.2.1.4	Pro (jiné) světelné zařízení použito světelné zařízení, určené pro jinou funkci osvětlení.	B
		4.12.2.1.5	Umístění (jiných) světelných zařízení na vozidle nespĺňuje požadavky na jejich uspořádání nebo orientaci nebo požadavky na jejich umístění vzhledem k šířce, výšce nebo délce vozidla nebo jejich úhlovému naklonění či orientace montáže (TOP) nebo podmínky jejich geometrické viditelnosti.	B
		4.12.2.1.6	Světelná zařízení (jiná) jsou umístěna na pohyblivých částech, nebo jejich umístění na pohyblivých částech není v souladu s požadavky.	A
		4.12.2.1.7	Umístění nebo způsob montáže (jiných) světelných zařízení nebo jejich úprava (např. ochranné mřížky), nespĺňuje požadavky na vnější výčelnky na vozidle.	B
		4.12.2.1.8	Dodatečně upravené nebo instalované (jiné) světelné zařízení, není-li stanoveno jinak, vyzařuje směrem	B

		dopředu nepřerušované světlo jiné barvy než bílé, směrem dozadu nepřerušované světlo jiné barvy než červené a směrem do stran nepřerušované světlo jiné barvy než oranžové, nebo sada (jiných) světelných zařízení (společný pár) zjevně nesplňuje stejné fotometrické vlastnosti.	
	4.12.2.1.9	Intenzita vyzařovaného světla (jiných) světelných zařízení zjevně neodpovídá požadavkům (je nízká/vysoká).	B
	4.12.2.1.10	Na vozidle je v rozporu s jinými legislativními požadavky namontováno světelné zařízení nebo světelný systém (např. zvláštní výstražné světelné zařízení určené pro vozidla s právem přednosti v jízdě apod.)	B
4.12.2.2 Povinná kontrolka, je-li vyžadována u světelných zařízení nebo světelných systémů, chybí	4.12.2.2	Povinná kontrolka činnosti / signalizace poruchy /zapojení obvodu (optická nebo zvuková) světelného zařízení (jiného) nebo světelného systému, je-li vyžadována, chybí.	B
4.12.2.3 Jakákoliv úprava světelného zařízení nebo jeho zdroje světla nebo použití neschváleného zdroje světla	4.12.2.3.1	Úpravy na vozidle, které ovlivňují vnější povrch rozptylového skla, avšak nezasahují do svíticí plochy nebo plochy výstupu světla (jiného) světelného zařízení.	A
	4.12.2.3.2	Nepovolená úprava (jiného) světelného zařízení nebo jeho zdroje světla.	B
	4.12.2.3.3	Použití nehomologovaného / neschváleného zdroje světla nebo nepovolená změna zdroje světla u (jiného) světelného zařízení.	B
4.13 Akumulátor			
4.13	Akumulátor	Vizuální kontrola.	
4.13.1 Vadný nebo nespolehlivý akumulátor	4.13.1	Vozidlo nelze spolehlivě nastartovat.	B
4.13.2 Akumulátor je poškozen nebo z akumulátoru vytéká elektrolyt	4.13.2.1	Akumulátor nedostatečně utěsněn, avšak elektrolyt nevytéká.	A
	4.13.2.2	Akumulátor je poškozen, z akumulátoru vytéká elektrolyt.	B
4.13.3 Odpojovač akumulátoru, je-li vyžadován, chybí nebo není spolehlivý nebo neodpovídá požadavkům	4.13.3.1	Odpojovač akumulátoru je nespolehlivý nebo je-li vyžadován, chybí nebo neodpovídá požadavkům.	B
	4.13.3.2	Přístup k odpojovači akumulátoru omezen.	B
	4.13.3.3	Nespolehlivé uchycení odpojovače akumulátoru k vozidlu nebo uvolněné spojení elektrických kabelů s odpojovačem akumulátoru.	B
4.13.4 Vadné pojistky (jsou-li požadovány) nebo neodborná oprava nebo změna pojistek	4.13.4	Zjevná vada pojistky/ek nebo zjevná neodborná oprava / změna pojistky/ek.	B
4.13.5 Odvětrání akumulátoru chybí nebo je nedostatečné	4.13.5	Odvětrání akumulátoru mimo prostor pro řidiče a cestující je zjevně nedostatečné nebo chybí.	B

4.13.6 Akumulátor není uchycen nebo je nespolehlivě uchycen a jeho pohyb může způsobit zkrat	4.13.6.1	Akumulátor není dostatečně uchycen nebo jeho upevnění není spolehlivé nebo jeho umístění neodpovídá požadavkům.	B
	4.13.6.2	Akumulátor není uchycen nebo jeho upevnění není spolehlivé nebo jeho umístění neodpovídá požadavkům a může způsobit zkrat nebo požár.	C
4.13.7 Kabely k akumulátoru jsou uvolněné nebo vývody kabelů, je-li vyžadováno, nejsou chráněny proti zkratu	4.13.7	Spojení kabelů s akumulátorem je uvolněné nebo vývody kabelů jsou nadměrně zoxidovány nebo je-li vyžadováno, nejsou kabely chráněny proti zkratu.	B
5. NÁPRAVY, KOLA, PNEUMATIKY A ZAVĚŠENÍ NÁPRAV			
5.1 Nápravy			
5.1.1	Nápravy, vidlice	Vizuální kontrola, u zdvihatelne nápravy, je-li to možné, ověří se i funkce zvedání nápravy. Vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák a zařízením 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 pojiždění a přibrzdování brzdami, případně přizdvihováním přední/zadní části motocyklu.	
5.1.1.1	Prasklá nebo deformovaná nebo nadměrně zkorodovaná náprava, vidlice	Prasklá, deformovaná nebo nadměrně zkorodovaná náprava, vidlice.	C
5.1.1.2 V uchycení nápravy nebo vidlice jsou vůle nebo některé spojovací prvky uchycení nápravy nebo vidlice jsou uvolněné nebo prasklé nebo chybí nebo uchycení nápravy je nespolehlivé	5.1.1.2.1	Některý spojovací prvek upevnění nápravy uvolněný, prasklý nebo chybí nebo v otočném uložení nápravy (např. čep / pouzdro u vodících tyčí / výkyvná přední náprava traktoru) jsou větší vůle než provozní.	B
	5.1.1.2.2	Upevnění nápravy je natolik nespolehlivé (spojovací prvky uvolněné, prasklé nebo chybí) nebo v otočném uložení nápravy (např. čep / pouzdro u vodících tyčí / výkyvná přední náprava traktoru) jsou natolik velké vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	5.1.1.2.3	Zvětšená vůle v otočném uložení vidlice motocyklu, která má vliv na jeho provozní vlastnosti.	B
	5.1.1.2.4	V otočném uložení vidlice motocyklu jsou natolik velké vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	5.1.1.2.5	Zhoršená stabilita, narušená funkčnost, nedostatečný odstup od jiných částí vozidla nebo od země.	C
5.1.1.3 Neodborná oprava nebo změna nápravy nebo vidlice	5.1.1.3.1	Neodborná oprava nebo změna u nápravy nebo vidlice, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla.	B
	5.1.1.3.2	Neodborná oprava nebo změna nápravy nebo vidlice, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.1.1.4 Ze zařízení pro zdvihání/spouštění nápravy nadměrně uniká médium nebo je zařízení popraskané	5.1.1.4.1	Ze zařízení pro zdvihání / spouštění nápravy nadměrně uniká médium.	B
	5.1.1.4.2	Zařízení pro zdvihání / spouštění nápravy je popraskané, deformované nebo nadměrně	B

nebo deformované nebo opotřebované nebo není funkční			zkorodované nebo v otočném uložení jsou větší vůle než provozní nebo zařízení pro zdvihání / spouštění nápravy není funkční.	
		5.1.1.4.3	Některé spojovací prvky upevnění zařízení pro zdvihání / spouštění nápravy jsou uvolněné nebo chybí.	B
5.1.1.5 Z nápravy uniká mazivo		5.1.1.5.1	Netěsnost nápravy.	A
		5.1.1.5.2	Z nápravy odkapává mazivo na vozovku.	B
5.1.2	Čepy náprav	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Zařízením na kontrolu vůlí náprav se na každé kolo vyvine síla ve svislém nebo bočním směru a sleduje se míra pohyblivosti nápravnice vůči čepu nápravy.		
5.1.2.1 Čep nápravy s prasklinami		5.1.2.1	Čep nápravy s prasklinami.	C
5.1.2.2 Nadměrná radiální vůle rejdového čepu		5.1.2.2.1	U rejdového čepu radiální vůle větší než provozní.	B
		5.1.2.2.2	U rejdového čepu je natolik velká radiální vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.1.2.3 Nadměrná axiální vůle rejdového čepu		5.1.2.3.1	U rejdového čepu axiální vůle větší než provozní.	B
		5.1.2.3.2	U rejdového čepu je natolik velká axiální vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.1.2.4 Spojovací prvky uchycení čepu nápravy k nápravě jsou uvolněné nebo chybí nebo uchycení čepu nápravy k nápravě není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům		5.1.2.4.1	Některý spojovací prvek upevnění čepu nápravy je uvolněný nebo upevnění čepu neodpovídá požadavkům.	B
		5.1.2.4.2	Upevnění čepu nápravy je natolik nespolehlivé (některý spojovací prvek nadměrně uvolněný, prasklý nebo chybí) že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.1.2.5 Viditelné zajištění čepu nápravy, je-li vyžadováno, chybí nebo není spolehlivé		5.1.2.5	Viditelné zajištění upevnění čepu nápravy (např. závlačkou), je-li vyžadováno, chybí nebo není spolehlivé.	B
5.1.3	Uložení kol	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák a použije se zařízením na kontrolu vůlí 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 Nadměrná vůle v ložisku kola		5.1.3.1.1	V uložení kola větší vůle než provozní.	B
		5.1.3.1.2	V uložení kola je natolik velká vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.1.3.2 Ložisko kola obtížně pohyblivé, zadřené		5.1.3.2.1	V uložení kola je nedostatečná montážní vůle, kolo je obtížně pohyblivé.	B
		5.1.3.2.2	Ložisko kola zadřené, při otáčení kola drhne, (nebezpečí přehřátí).	C
5.2 Kola a pneumatiky				
5.2.1	Upevnění kol	Vizuální kontrola. V případě, že je vozidlo vybaveno poklicemi kol, které zakrývají upevnění kol, musí být tyto poklice z vozidla demontovány.		

<p>5.2.1.1 Jakákoli matice nebo šroub k upevnění kola je uvolněný nebo chybí, nebo je spoj poškozen tak, že zjevně nejde dotáhnout (stržený závit) nebo montáž kola neodpovídá požadavkům</p>	5.2.1.1.1	Některý spojovací prvek upevnění kola chybí nebo je zjevně uvolněný nebo některý použitý spojovací prvek (typ matice) není vhodný pro upevnění použitého typu disku nebo je-li vozidlo vybaveno poklicemi kol, které brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů.	B
	5.2.1.1.2	Upevnění kola je natolik nespolehlivé (spojovací prvky prasklé, chybí nebo jsou poškozené tak, že je nelze zjevně dotáhnout), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	5.2.1.1.3	Způsob montáže kola zjevně neodpovídá požadavkům (např. otočený disk, použití speciálních vymezovacích podložek, které nejsou zapsány v dokladech vozidla nebo použití nevhodných upevňovacích prvků nebo upravené spojovací prvky mohou způsobit zachycení chodce).	B
	5.2.1.1.4	Způsob montáže kola zjevně neodpovídá požadavkům (např. použit nevhodný typ disku k délce upevňovacích šroubů nebo použité nevhodné upevňovací prvky pro daný typ disku) a tato závada bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla (nebezpečí upadnutí kola).	C
<p>5.2.1.2 Náboj kola opotřebený nebo poškozený nebo z náboje kola výrazně uniká mazivo</p>	5.2.1.2.1	Z náboje kola výrazně uniká mazivo.	B
	5.2.1.2.2	Náboj kola je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. nadměrně opotřebený nebo poškozený), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla (nebezpečí upadnutí kola).	C
<p>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</p>	5.2.1.3	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	Disky / ráfky kola	Vizuální kontrola. V případě, že je vozidlo vybaveno poklicemi kol, které brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů, musí být tyto poklice z vozidla demontovány.	
<p>5.2.2.1 Jakákoli trhlina nebo vada sváru kola</p>	5.2.2.1	Zjevná trhlina nebo vada sváru na disku nebo ráfku kola	C
<p>5.2.2.2 Ramínko ráfku nebo pojistný kruh pneumatiky není náležitě připevněný</p>	5.2.2.2.1	Ramínko nebo pojistný kruh ráfku není náležitě připevněn.	B
	5.2.2.2.2	Ramínko nebo pojistný kruh ráfku není náležitě připevněn a bezprostředně hrozí jeho uvolnění.	C
<p>5.2.2.3 Zdeformované nebo nadměrně zkorodované kolo nebo poškozený ráfek nebo některé otvory pro šrouby v disku kola jsou nadměrně zvětšeny</p>	5.2.2.3.1	Některé otvory pro šrouby v disku kola jsou zjevně zvětšené a tato závada ovlivňuje spolehlivost upevnění kola vozidla.	B
	5.2.2.3.2	Házivost kola neodpovídá požadavkům tolerance nebo zdeformovaný nebo jinak zjevně poškozený disk či ráfek ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla.	B
	5.2.2.3.3	Disk nebo ráfek kola je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. zdeformovaný nebo poškozený), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
<p>5.2.2.4 Velikost nebo typ kola není v</p>	5.2.2.4	Neschválený typ kola nebo velikost (rozměr ráfku) není v souladu s údaji, uvedenými v technickém	B

souladu s požadavky a má vliv na bezpečnost silničního provozu			průkazu vozidla nebo je-li vozidlo vybaveno poklicemi kol, které brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů.	
5.2.2.5 U drátového kola zdeformovaný ráfek nebo uvolněné nebo nadměrně zkorodované nebo prasklé nebo chybějící dráty, nebo nadměrná házivost, či snížená tuhost drátového kola	5.2.2.5.1		Některé dráty drátového kola jsou zkorodované nebo uvolněné, ale tato závada nemá vliv na jízdní vlastnosti vozidla.	A
	5.2.2.5.2		Některé dráty drátového kola jsou nadměrně zkorodované nebo jsou uvolněné, prasklé nebo chybí a tato závada ovlivňuje jízdní vlastnosti vozidla.	B
	5.2.2.5.3		Drátové kolo je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. nadměrně zkorodované, uvolněné, prasklé nebo chybějící dráty nebo zdeformovaný ráfek nebo snížená tuhost drátového kola způsobuje jeho nadměrnou házivost), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.2.2.6 Nepovolené úpravy nebo změny na ráfku nebo disku kola	5.2.2.6		Nepovolené změny konstrukce kola.	C
5.2.2.7 Vozidlo je vybaveno poklicemi kol, které zakrývají upevnění kol nebo jinak brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů.	5.2.2.7		Vozidlo je vybaveno poklicemi kol, které zakrývají upevnění kol nebo jinak brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů.	B
5.2.3	Pneumatiky		Vizuální kontrola.	
5.2.3.1 Označení schválení typu, rozměry, index nosnosti nebo kategorie rychlosti pneumatiky není v souladu s požadavky a má vliv na bezpečný provoz vozidla	5.2.3.1.1		Typ pneumatiky, namontovaný na vozidle, nesouhlasí s údaji uvedenými v technickém průkazu vozidla.	B
	5.2.3.1.2		Maximální zatížení jednotlivé pneumatiky je překročeno ve vztahu k maximálnímu technicky přípustnému zatížení nápravy, stanovené výrobcem (údaj na identifikačním štítku vozidla).	B
	5.2.3.1.3		Kategorie rychlosti pneumatiky je nižší, než je uvedena v technickém průkazu vozidla (konstrukční rychlost) nebo chybí informace řidiče (např. štítek) o snížené nejvyšší přípustné rychlosti, je-li informace vyžadována.	B
	5.2.3.1.4		Nesprávný způsob montáže pneumatiky (např. směrová pneumatika nebo umístění ventilku ve dvojitě montáži).	B
	5.2.3.1.5		Pneumatika namontovaná na vozidle, není-li stanoveno jinak, není schválená / homologovaná nebo neodpovídá požadavkům homologace.	B
5.2.3.2 Pneumatiky na vozidle různé konstrukce (radiální/diagonální)	5.2.3.2		Pneumatiky na vozidle, nestanoví-li výrobce jinak, různé konstrukce.	B
5.2.3.3 Pneumatiky na těžce nápravě různého typu	5.2.3.3.1		Pneumatiky na těžce nápravě se vzájemně liší označením výrobce pneumatiky.	B
	5.2.3.3.2		Pneumatiky na těžce nápravě se vzájemně liší vyznačenou šířkou nebo průměrem nebo profilovým číslem.	B
	5.2.3.3.3		Pneumatiky na těžce nápravě se vzájemně liší druhem	B

		použití.	
	5.2.3.3.4	Pneumatiky na téže nápravě se vzájemně liší označeným indexem únosnosti.	B
	5.2.3.3.5	Pneumatiky na téže nápravě se vzájemně liší označenou kategorií rychlosti.	B
5.2.3.4 Pneumatiky na téže nápravě nebo ve dvojitě montáži jsou různé velikosti	5.2.3.4	Vzájemný rozdíl vnějších průměrů jednotlivých nezátížených pneumatik na téže nápravě nebo ve dvojitě montáži se zjevně vzájemně liší o více než 1,5 %.	B
5.2.3.5 Jakékoli závažné poškození nebo proříznutí pneumatiky	5.2.3.5.1	Závažné poškození nebo proříznutí pneumatiky (např. v oblasti patky, boku, ramene, běhounu, obnažení kordy kostry, oddělování protektoru, vytrhávání pryže od běhounu, vyboulení, vznik obvodových trhlin).	B
	5.2.3.5.2	Poškození pneumatiky je natolik závažné, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.2.3.6 Hloubka vzorku pneumatiky není v souladu s požadavky	5.2.3.6.1	Hloubka vzorku pneumatiky v hlavních dezénových drážkách nebo zářezech není v některé části šířky běhounu v souladu s požadavky.	B
	5.2.3.6.2	Hloubka vzorku pneumatiky v hlavních dezénových drážkách nebo zářezech není v celé šířce běhounu některé části pneumatiky v souladu s požadavky.	C
5.2.3.7 Pneumatika dře o jiné části vozidla	5.2.3.7.1	Pneumatika dře o jiné části vozidla (poškození pneumatiky).	B
	5.2.3.7.2	Pneumatika dře o jiné části vozidla a tato závada bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla nebo zvyšuje riziko vzniku požáru.	C
5.2.3.8 Pneumatiky s obnoveným drážkováním nejsou v souladu s požadavky	5.2.3.8.1	Obnovené drážkování pneumatiky provedeno na pneumatice, která není k tomu účelu schválena.	B
	5.2.3.8.2	Obnovené drážkování pneumatiky není provedeno v souladu s požadavky výrobce nebo je obnažena kordová vrstva nárazníku.	B
	5.2.3.8.3	Obnovené drážkování pneumatiky způsobilo narušení nosné kostry pneumatiky.	C
5.2.3.9 Systém monitorování tlaku v pneumatikách, je-li vyžadován, zjevně nefunguje správně, nebo nefunguje nebo chybí	5.2.3.9.1	Nepovinný systémem monitorování poklesu tlaku v pneumatikách zjevně nefunguje nebo nefunguje správně.	A
	5.2.3.9.2	Vozidlo, je-li vyžadováno, není povinně vybaveno systémem monitorování poklesu tlaku v pneumatikách nebo systém zjevně nefunguje nebo nefunguje správně.	B
5.2.3.10 Rezervní kolo, je-li vyžadováno, chybí nebo je vadné nebo neodpovídá požadavkům výrobce nebo nejsou splněny požadavky pro alternativní náhradu rezervního kola jinými prostředky	5.2.3.10.1	Náhradní kolo chybí nebo je poškozené nebo neodpovídá požadavkům výrobce.	B
	5.2.3.10.2	Vozidlo, které není vybaveno povinným náhradní kolem, nesplňuje požadavky pro jeho alternativní náhradu jinými prostředky (např. vozidlo nemá systém monitorování poklesu tlaku v každém kole nebo vozidlo nemá systém monitorování poklesu tlaku v každém kole společně se souhlasem výrobce vozidla nebo provozovatel vozidla nemá sjednanou asistenční smlouvu pro zajištění opravy poškozené pneumatiky nepřetržitě na celém území České republiky).	B

Montáž obnovených pneumatik na vozidle není v souladu s požadavky	5.2.3.11.1	Označení obnovené pneumatiky (předpis EHK OSN č. 108 a č. 109) je poškozené nebo chybí.	A
	5.2.3.11.2	Montáž obnovených pneumatik na přední nápravě autobusů třídy II a III nebo na přední nápravě u zásahového požárního automobilu.	B
5.3 Systém zavěšení náprav			
5.3.1	Systém mechanického odpružení a stabilizátor	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Je možno použít zařízení ke kontrole vůli kol.	
5.3.1.1 V uchycení anebo spojení systému mechanického odpružení jsou nadměrné vůle nebo některé spojovací prvky jsou uvolněné nebo chybí nebo je uchycení, či spojení systému mechanického odpružení nespolehlivé nebo neodpovídá požadavkům	5.3.1.1.1	V pohyblivém uložení (pouzdra / čepy / silentbloky) systému mechanického odpružení jsou větší vůle než provozní nebo některé spojovací prvky (třímeny, svorníky) jsou uvolněné nebo spojení neodpovídá požadavkům.	B
	5.3.1.1.2	V pohyblivém uložení (pouzdra / čepy / silentbloky) systému mechanického odpružení jsou natolik velké vůle nebo spojení mechanického odpružení je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.1.2 Některá část systému mechanického odpružení je poškozená nebo nadměrně opotřebovaná nebo nadměrně zkorodovaná	5.3.1.2.1	Některá část systému mechanického odpružení je poškozená opotřebovaná nebo nadměrně zkorodovaná.	B
	5.3.1.2.2	Pružné dorazy pérování poškozené tak, že neplní svoji funkci nebo chybí nebo dorazy progresivního pérování nadměrně opotřebované (probroušené) nebo chybí.	B
	5.3.1.2.3	Některá část systému mechanického odpružení je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. poškozená, opotřebovaná nebo zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.1.3 Některá část systému mechanického odpružení je prasklá nebo chybí nebo systém mechanického odpružení není spolehlivý nebo nefunguje správně	5.3.1.3.1	Některá součást listového pera je prasklá nebo pružící element je nadměrně opotřebovaný nebo poškozený, ale systém mechanického odpružení je funkční.	B
	5.3.1.3.2	Systém mechanického odpružení není funkční nebo nefunguje správně z důvodu chybějící nebo poškozené pružící části (listové pero / pružina / torzní tyč / pružící elementy).	C
5.3.1.4 V uchycení anebo spojení zařízení stabilizátoru jsou nadměrné vůle nebo některé spojovací prvky jsou uvolněné nebo chybí, nebo uchycení, či spojení součástí stabilizátoru není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům	5.3.1.4.1	V pohyblivém uložení (pouzdra / čepy / silentbloky / tyčky s kulovými čepy) zařízení stabilizátoru jsou větší vůle než provozní nebo některé spojovací prvky jsou uvolněné, prasklé nebo chybí nebo spojení neodpovídá požadavkům.	B
	5.3.1.4.2	Spojení nebo upevnění součástí stabilizátoru je natolik nespolehlivé (spojovací prvky uvolněné, prasklé nebo chybí) nebo v pohyblivém uložení stabilizátoru (pouzdra / čepy / silentbloky / tyčky s kulovými čepy) jsou natolik velké vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.1.5 Některá část stabilizátoru je poškozená nebo nadměrně zkorodovaná a stabilizátor není spolehlivý nebo některá část stabilizátoru je prasklá a stabilizátor neplní svoji	5.3.1.5.1	Některá část stabilizátoru je poškozená nebo nadměrně zkorodovaná (např. uchytí) a tato závada ovlivňuje spolehlivost funkce stabilizátoru.	B
	5.3.1.5.2	Stabilizátor je natolik poškozený (některá část stabilizátoru je prasklá nebo není upevněná), že	C

funkci			stabilizátor neplní svoji funkci.	
5.3.1.6 Neodborná oprava nebo změna v systému mechanického odpružení nebo stabilizátoru		5.3.1.6.1	Neodborná oprava nebo neschválená změna v systému mechanického odpružení nebo stabilizátoru, která ovlivňuje spolehlivost funkce systému nebo provozní vlastnosti vozidla.	B
		5.3.1.6.2	Neodborná oprava nebo neschválená změna v systému mechanického odpružení nebo stabilizátoru, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.2	Tlumiče pérování		Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák.	
5.3.2.1 V uchycení tlumiče pérování jsou nadměrné vůle nebo některé spojovací prvky jsou uvolněné nebo jsou prasklé nebo chybí nebo uchycení tlumiče pérování neodpovídá požadavkům		5.3.2.1	V upevnění tlumiče pérování jsou větší vůle než provozní nebo některé spojovací prvky jsou uvolněné, prasklé nebo chybí nebo upevnění tlumiče pérování neodpovídá požadavkům.	B
5.3.2.2 Tlumič pérování je poškozený nebo netěsný nebo zjevně nefunguje nebo chybí		5.3.2.2.1	Tlumič pérování je poškozený nebo netěsný avšak tato závada nemá vliv na provozní vlastnosti vozidla.	A
		5.3.2.2.2	Tlumič pérování chybí nebo z něj vytéká kapalina nebo je poškozený tak, že zjevně nefunguje.	B
5.3.3	Systém nezávislého zavěšení kol		Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Je možno použít zařízení ke kontrole vůlí kol.	
5.3.3.1 V uchycení systému nezávislého zavěšení kol jsou nadměrné vůle nebo některé spojovací prvky jsou uvolněné nebo chybí nebo je uchycení systému nezávislého zavěšení kol nespolehlivé nebo neodpovídá požadavkům		5.3.3.1.1	V systému zavěšení kol (např. čepy / pouzdra / silentbloky) jsou větší vůle než provozní nebo některé spojovací prvky jsou uvolněné.	B
		5.3.3.1.2	V systému zavěšení kol (např. čepy / pouzdra / silentbloky) jsou natolik velké vůle nebo spojovací prvky (např. šrouby, matice) jsou natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.3.2 Poškozená, popraskaná nebo nadměrně zkorodovaná část systému nezávislého zavěšení kol		5.3.3.2.1	Některá část systému zavěšení kol (ramena) je zkorodovaná, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost systému.	A
		5.3.3.2.2	Některá část systému zavěšení kol (např. ramena) je poškozená, popraskaná nebo nadměrně zkorodovaná.	B
		5.3.3.2.3	Některá část systému zavěšení kol je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. je deformovaná, popraskaná nebo nadměrně zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.3.3 Neodborná oprava nebo změna v systému nezávislého zavěšení kol		5.3.3.3.1	Neodborná oprava nebo neschválená změna v systému zavěšení kol, která ovlivňuje spolehlivost funkce systému nebo provozní vlastnosti vozidla.	B
		5.3.3.3.1	Neodborná oprava nebo neschválená změna v systému zavěšení kol, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.4	Hnací 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		5.3.4.1.1	Opotřebení kloubového spojení hnacího hřídele kol (poloosy), které ovlivňuje spolehlivost funkce spojení	B

Nadměrné opotřebení kloubového spojení hnacího hřídele kol (poloosy)			nebo provozní vlastnosti vozidla.	
		5.3.4.1.2	V kloubovém spojení hnacího hřídele kol (poloosy) je natolik velká vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.4.2 Prachovka na hnacím hřídeli kola (poloose) chybí nebo je ve výrazně zhoršeném stavu		5.3.4.2.1	Prachovka na hnacím hřídeli kola (poloose) je prasklá, avšak nedochází k úniku maziva.	A
		5.3.4.2.2	Prachovka na hnacím hřídeli kola (poloose) je chybně upevnění nebo poškozená tak, že neplní svoji funkci a dochází k úniku maziva nebo prachovka chybí.	B
5.3.5	Pneumatické/ hydropneumatické odpružení	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Je možno použít zařízení ke kontrole vůli kol.		
5.3.5.1 Systém pneumatického / hydropneumatického odpružení není funkční		5.3.5.1.1	Systém pneumatického / hydropneumatického odpružení není funkční, ale tato závada bezprostředně neohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	B
		5.3.5.1.2	Nefunkční systém pneumatického / hydropneumatického odpružení bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.5.2 Některá část systému pneumatického / hydropneumatického odpružení je nadměrně opotřebovaná nebo poškozená (např. měchy, vlnovce) nebo nadměrně zkorodovaná nebo chybí		5.3.5.2.1	Některá část systému pneumatického / hydropneumatického odpružení je opotřebovaná (např. měchy, vlnovce) nebo zkorodovaná, ale tato závada nemá vliv na provozní vlastnosti vozidla nebo spolehlivost systému.	A
		5.3.5.2.2	Některá část systému pneumatického / hydropneumatického odpružení je poškozená, popraskaná nebo nadměrně zkorodovaná.	B
		5.3.5.2.3	Některá část systému pneumatického / hydropneumatického odpružení je v natolik zhoršeném technickém stavu (např. poškozená, deformovaná, popraskaná nebo nadměrně zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.5.3 Únik média ze systému		5.3.5.3	Ze systému pneumatického / hydropneumatického odpružení uniká médium (vzduch / olej).	B
5.3.5.4 Některé spojovací prvky v systému pneumatického / hydropneumatického odpružení jsou uvolněné nebo chybí nebo nejsou spolehlivé nebo uchycení neodpovídá požadavkům		5.3.5.4.1	Některé spojovací prvky v systému pneumatického / hydropneumatického odpružení jsou uvolněné, prasklé nebo chybí nebo upevnění neodpovídá požadavkům.	B
		5.3.5.4.2	Upevnění nebo spojení systému pneumatického / hydropneumatického odpružení je natolik nespolehlivé (např. spojovací prvky uvolněné, prasklé nebo chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
5.3.5.5 Ovládací nebo snímací zařízení nastavení výšky vozidla není funkční nebo je zařízení poškozeno nebo chybně seřizeno a tento stav ovlivňuje bezpečný provoz vozidla		5.3.5.5.1	Ovládací nebo snímací zařízení nastavení výšky vozidla systému pneumatického / hydropneumatického odpružení je poškozeno nebo je zjevně chybně seřizeno, ale tato závada bezprostředně neohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	B
		5.3.5.5.2	Ovládací nebo snímací zařízení nastavení výšky vozidla systému pneumatického / hydropneumatického odpružení je zjevně chybně seřizeno nebo je natolik poškozeno, že není funkční a tato závada bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C

5.3.5.6 Neodborná oprava nebo změna v systému pneumatického / hydro-pneumatického odpružení	5.3.5.6.1	Neodborná oprava nebo neschválená změna v systému pneumatického / hydro-pneumatického odpružení, která ovlivňuje spolehlivost funkce systému nebo provozní vlastnosti vozidla.	B
	5.3.5.6.2	Neodborná oprava nebo neschválená změna v systému pneumatického / hydro-pneumatického odpružení, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
6. PODVOZEK A ČÁSTI PŘIPEVNĚNÉ K PODVOZKU			
6.1 Podvozek nebo rám a části k nim připojené			
6.1.1	Celkový stav podvozku nebo rámu a částí k nim připojených		Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák.
6.1.1.1 Praskliny nebo deformace jakékoliv části konstrukčního prvku rámu nebo pomocného rámu nebo jiné nosné konstrukce vozidla	6.1.1.1.1	Zjevné deformace, praskliny nebo lomy rámu, pomocného rámu nebo jiné nosné konstrukce vozidla.	B
	6.1.1.1.2	Rám nebo pomocný rám je v tak zhoršeném technickém stavu (např. nadměrné deformace, praskliny nebo zlomy), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.1.1.2 Některé spojovací prvky nebo výstužné desky rámu jsou uvolněné nebo prasklé nebo chybí nebo jsou nespolehlivé	6.1.1.2.1	Některé spojovací prvky (šrouby) rámu jsou zjevně uvolněné, ale tato závada nemá vliv na pevnost konstrukce rámu.	A
	6.1.1.2.2	Některé spojovací prvky (šrouby, nýty, sváry) nebo výstužné desky rámu jsou zjevně uvolněné, prasklé nebo chybí.	B
	6.1.1.2.3	Spojení rámu nebo pomocného rámu je natolik nespolehlivé (spojovací prvky nebo výstužné desky rámu jsou zjevně uvolněné, poškozené, prasklé nebo chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.1.1.3 Nadměrná koroze jakékoli části konstrukčního prvku samonosné karosérie nebo rámu nebo pomocného rámu vozidla, která má vliv na pevnost konstrukce vozidla	6.1.1.3.1	Povrchová koroze rámu nebo pomocného rámu vozidla, která nemá vliv na pevnost konstrukce vozidla.	A
	6.1.1.3.2	Koroze částí rámu nebo pomocného rámu vozidla, která narušuje celkovou pevnost a spolehlivost konstrukce vozidla.	B
	6.1.1.3.3	Pevnost rámu nebo pomocného rámu vozidla je natolik narušena korozí, že je zjevně bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.1.1.4 Neodborná úprava nebo oprava rámu nebo samonosné karosérie	6.1.1.4	Neodborná úprava nebo oprava rámu, která neodpovídá požadavkům výrobce nebo ovlivňuje celkovou pevnost konstrukce vozidla.	B
6.1.2	Výfukový systém		Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák.
6.1.2.1 Výfukový systém netěsný	6.1.2.1.1	Drobné netěsnosti ve spojích výfukového systému.	A
	6.1.2.1.2	Výfukový systém zjevně netěsný.	B
6.1.2.2	6.1.2.2.1	Některá část výfukového systému je nedostatečně	A

Některá část výfukového systému je nedostatečně uchycena nebo poškozena nebo chybí		upevněna nebo upevnění výfukového systému neodpovídá požadavkům a tato závada nemá vliv na funkci systému.	
	6.1.2.2.2	Některá část výfukového systému je nedostatečně upevněna nebo upevnění výfukového systému neodpovídá požadavkům a tato závada má vliv na funkci systému.	B
	6.1.2.2.3	Některá část výfukového systému je poškozena, změněna nebo chybí a tato závada má vliv na funkci systému.	B
6.1.2.3 Výfukové plyny z motoru nebo z nezávislého topení se zjevně dostávají do kabiny nebo do prostoru pro cestující	6.1.2.3.1	Nevhodné vyústění nebo netěsnost výfukového systému motoru nebo nezávislého topení, které může způsobit pronikání (např. podlahou) výfukových plynů do kabiny nebo do prostoru pro cestující.	B
	6.1.2.3.2	Výfukové plyny z motoru nebo z nezávislého topení se zjevně dostávají do kabiny nebo do prostoru pro cestující, ohrožení zdraví osob ve vozidle.	C
6.1.2.4 Změna nebo úprava části výfukového systému nebo použitý náhradní výfukový systém není v souladu s požadavky	6.1.2.4.1	Zjevný zásah do výfukového systému, který není v souladu s požadavky (např. ovlivňující funkci nebo bezpečnost).	B
	6.1.2.4.2	Označení dílů výfukového systému, je-li vyžadováno, chybí nebo neodpovídá požadavkům.	B
6.1.3	Palivová nádrž a potrubí (včetně palivové nádrže a potrubí pro vytápění)	Vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. V případě systémů LPG/CNG/LNG se použije zařízení pro detekci úniku plynu. Stanoví-li tak výrobce, jde-li o vozidlo vybavené motorem na alternativní pohon, musí mít vozidlo demontované kryty palivových nádrží.	
6.1.3.1 Nádrž je nadměrně poškozená nebo je netěsná nebo neodpovídá požadavkům	6.1.3.1.1	Palivová nádrž je poškozená tak, že je zjevně netěsná.	B
	6.1.3.1.2	Palivová nádrž určená pro pohon / vytápění vozidla neodpovídá požadavkům (homologace) nebo nestanovil-li výrobce jinak, staří palivové nádrže na LPG / CNG překračuje stanovenou dobu nebo nejsou-li na vozidle demontované kryty palivových nádrží, pokud tak stanovil výrobce u vozidla vybavené motorem na alternativní paliva.	B
	6.1.3.1.3	Z palivové nádrže na kapalná paliva dochází k úniku paliva.	C
	6.1.3.1.4	Do kabiny nebo prostoru pro cestující unikají plynné výpary z netěsné palivové nádrže na kapalná paliva.	C
6.1.3.2 Některé prvky systému uchycení nádrže ve vozidle jsou uvolněné nebo poškozené nebo prasklé nebo chybí nebo jsou nespolehlivé nebo montáž nádrže ve vozidle neodpovídá požadavkům	6.1.3.2.1	Upevnění palivové nádrže ve vozidle je uvolněné, poškozené nebo spojovací prvky / úchyty chybí nebo upevnění nádrže neodpovídá požadavkům.	B
	6.1.3.2.2	Způsob montáže z hlediska umístění palivové nádrže ve vozidle neodpovídá požadavkům (např. přídatné nádrže nebo nádrže na vodík / LPG / CNG – pohon / vytápění).	B
	6.1.3.2.3	Upevnění palivové nádrže ve vozidle je natolik nespolehlivé (např. spojovací prvky / úchyty uvolněné, poškozené nebo chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.	C
6.1.3.3 Víčko plnicího hrdla palivové nádrže chybí nebo je netěsné nebo neodpovídá	6.1.3.3.1	Víčko plnicího hrdla palivové nádrže je netěsné nebo neodpovídá požadavkům, nebo je-li vyžadováno, nelze víčko uzamknout nebo víčko palivové nádrže chybí.	B

požadavkům, nebo je-li vyžadováno, nelze víčko uzamknout	6.1.3.3.2	Dochází k úniku paliva plnicím hrdlem palivové nádrže.	C
6.1.3.4 Ventil palivové nádrže, pokud je požadován, nefunguje správně nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům	6.1.3.4	Ventil palivové nádrže, je-li vyžadován, zjevně nefunguje správně nebo chybí nebo neodpovídá požadavkům.	B
6.1.3.5 Palivové potrubí/hadice jsou poškozené nebo nadměrně zkorodované nebo netěsné nebo spojovací prvky palivového potrubí/hadic jsou poškozené nebo nadměrně zkorodované nebo nejsou spolehlivé nebo neodpovídají požadavkům	6.1.3.5.1	Palivové potrubí / hadice nebo jejich spojovací prvky (spony) jsou poškozené nebo zasažené povrchovou korozí, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost a těsnost systému.	A
	6.1.3.5.2	Palivové potrubí / hadice je netěsné nebo poškozené nebo zjevná koroze palivového potrubí / spojovacích prvků (spon) má vliv na spolehlivost a těsnost systému.	B
	6.1.3.5.3	U nízkotlaké části systému pohonu / vytápění vozidla použito nevhodné palivové potrubí / hadice, které neodpovídá požadavkům nebo způsob spojení palivového potrubí / hadic je nespolehlivé, uvolněné nebo neodpovídá požadavkům (např. u LPG / CNG).	B
	6.1.3.5.4	Z netěsného palivového potrubí / hadice nebo jejich spojení dochází k úniku paliva.	C
	6.1.3.5.5	Z netěsného plynového potrubí / hadice nebo spojení systému pohonu / vytápění na LPG / CNG uniká plyn (z nízkotlaké / vysokotlaké části).	C
6.1.3.6 Uchycení palivového potrubí/hadic je uvolněné nebo je nespolehlivé nebo neodpovídá požadavkům nebo způsob montáže palivového potrubí/hadic ve vozidle neodpovídá požadavkům	6.1.3.6.1	Upevnění palivového potrubí je uvolněné, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost systému.	A
	6.1.3.6.2	Upevnění palivového potrubí / hadic je uvolněné, nespolehlivé nebo způsob montáže palivového potrubí / hadic neodpovídá požadavkům a tato závada má vliv na bezpečnost nebo spolehlivost systému.	B
6.1.3.7 Nebezpečí požáru z důvodu hromadění paliva nebo maziva nebo jiného hořlavého materiálu v motorovém prostoru nebo palivové potrubí nebo nádrž je nedostatečně tepelně chráněna od výfukového systému	6.1.3.7.1	Z důvodu hromadění maziva v motorovém prostoru (např. spodní kryt motoru) hrozí nebezpečí vzniku požáru.	B
	6.1.3.7.2	Zařízení, které tepelně chrání nádrž / palivové potrubí od výfukového systému (tepelný štít), je-li zařízení vyžadováno, je poškozené tak, že není zařízení dostatečně funkční.	B
	6.1.3.7.3	Z důvodu nashromážděného množství paliva, nebo jiného hořlavého materiálu v motorovém prostoru (např. spodní kryt motoru) nebo z důvodu nefunkčního nebo chybějícího zařízení, které tepelně chrání nádrž / palivové potrubí od výfukového systému (tepelný štít), je-li zařízení vyžadováno, hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku požáru vozidla.	C
	6.1.3.7.4	Systém LPG/CNG/LNG nebo vodíkový systém není v souladu s požadavky, některá z částí systému je vadná.	C
6.1.3.8 Montáž systému pohonu na vodík nebo na LPG nebo na CNG do vozidla není v souladu s požadavky	6.1.3.8.1	Montáž systému pohonu na vodík / LPG / CNG ve vozidle není uvedena v technickém průkazu vozidla (neschválená přestavba).	B
	6.1.3.8.2	Způsob montáže systému pohonu na vodík / LPG / CNG do vozidla není v souladu s požadavky.	B

		6.1.3.8.3	Některý komponent systému pohonu na vodík / LPG / CNG je poškozený (např. plynová skříňka), chybí, není funkční nebo neodpovídá požadavkům homologace.	B
		6.1.3.8.4	Způsob montáže systému pohonu na vodík / LPG / CNG ve vozidle je v rozporu s požadavky na bezpečnost a bezprostředně ohrožuje život a zdraví přepravovaných osob, bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.	C
		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 nezávislého vytápění na LPG / CNG ve vozidle není v souladu s požadavky	6.1.3.9.1	Montáž systému nezávislého vytápění na kapalná / plynná paliva (např. LPG / CNG) ve vozidle není uvedena v technickém průkazu vozidla (neschválená přestavba).	B
		6.1.3.9.2	Způsob montáže systému nezávislého vytápění na kapalná / plynná paliva do vozidla není v souladu s požadavky.	B
		6.1.3.9.3	Některý komponent systému nezávislého vytápění na LPG / CNG je poškozený, chybí, není funkční nebo neodpovídá požadavkům homologace.	B
		6.1.3.9.4	Způsob montáže systému nezávislého vytápění na kapalná / plynná paliva ve vozidle je v rozporu s požadavky na bezpečnost.	C
		6.1.3.9.5	Do kabiny nebo do prostoru pro cestující unikají plynné výpary / plyny LPG / CNG ze systému nezávislého vytápění (kapalná / plynná paliva).	C
6.1.4	Nárazníky, boční ochrana a zařízení ochrany proti podjetí zezadu		Vizuální kontrola.	
	6.1.4.1 Zařízení ochrany proti podjetí zezadu nebo boční ochrany nebo nárazník, je-li vyžadován, chybí nebo systému neplní svůj účel nebo zjevně není v souladu s požadavky	6.1.4.1.1	Poškození nebo deformace zařízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrany nebo nárazníku, které nemá vliv na jeho funkci nebo bezpečnost.	A
		6.1.4.1.2	Zařízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrana, nárazník, je-li vyžadován, chybí, je neúplný nebo některá část zařízení je poškozena tak, že zařízení neplní svůj účel nebo konstrukce zařízení nebo jeho montáž na vozidle není v souladu s požadavky.	B
	6.1.4.2 Chybí bezpečné zakončení (krytky) ostrých nebo náběžných hran nebo některá část systému je prasklá nebo nadměrně deformovaná nebo není úplná a může při kontaktu nebo letmém dotyku způsobit zranění	6.1.4.2.1	U zařízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrany nebo nárazníku, chybí bezpečné zakončení ostrých nebo náběžných hran (krytky) nebo zařízení je deformované, prasklé, neúplné nebo je poškozené natolik, že může způsobit zachycení osob (nebezpečné hrany).	B
		6.1.4.2.2	Zařízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrana nebo nárazník je v tak zhoršeném technickém stavu (uvolněný, prasklý, deformovaný, vyhnutý do strany), že bezprostředně hrozí jeho upadnutí nebo zachycení osob (nebezpečné hrany).	C
	6.1.4.3	6.1.4.3.1	Některé spojovací prvky zařízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrany nebo nárazníku jsou	A

Některé spojovací prvky systému ochrany proti podjetí zezadu nebo boční ochrany nebo nárazníku jsou uvolněné nebo chybí nebo uchycení systému na vozidle je uvolněné nebo není spolehlivé nebo způsob upevnění neodpovídá požadavkům			uvolněné nebo upevnění zařízení na vozidle je uvolněné, avšak tato závada nemá vliv na jeho funkci nebo bezpečnost.	
		6.1.4.3.2	Některé spojovací prvky zařízení ochrany proti podjetí zezadu, boční ochrany nebo nárazníku jsou uvolněné nebo chybí nebo upevnění zařízení na vozidle je uvolněné nebo není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům a tato závada ovlivňuje jeho funkci nebo bezpečnost.	B
6.1.5	Nosič rezervního kola (je-li na vozidle)	Vizuální kontrola.		
6.1.5.1 Nosič rezervního kola poškozen nebo není úplný nebo neplní svoji funkci nebo nespolehlivé zajištění nosiče proti samovolnému sklopení náhradního kola		6.1.5.1.1	Nosič náhradního kola poškozený, avšak tato závada nemá vliv na jeho funkci nebo spolehlivost.	A
		6.1.5.1.2	Nosič náhradního kola poškozený, neúplný nebo není funkční.	B
		6.1.5.1.3	Nefunkční zajištění nosiče proti samovolnému sklopení náhradního kola.	C
6.1.5.2 Nosič rezervního kola má praskliny nebo je nespolehlivý		6.1.5.2	Nosič náhradního kola má praskliny nebo je nespolehlivě upevněn.	B
6.1.5.3 Rezervní kolo není k nosiči spolehlivě uchyceno a mohlo by spadnout nebo rezervní kolo není v zavazadlovém prostoru spolehlivě uchyceno a může se pohybovat		6.1.5.3.1	Náhradní kolo není spolehlivě upevněno v prostoru pro náhradní kolo nebo náhradní kolo není spolehlivě upevněno na jiném místě vozidla (např. při instalaci toroidní nádrže na LPG).	B
		6.1.5.3.2	Náhradní kolo není spolehlivě upevněno k nosiči náhradního kola a bezprostředně hrozí jeho upadnutí na vozovku.	C
6.1.6	Mechanické spojovací zařízení a tažné zařízení	Vizuální kontrola opotřebení a správné funkce se zvláštním ohledem na veškerá instalovaná bezpečnostní zařízení s použitím měřidla v souladu se stanovenou metodikou.		
6.1.6.1 Montáž spojovacího zařízení není uvedena v dokumentaci vozidla nebo neodpovídá požadavkům nebo spojovací zařízení není schváleného typu		6.1.6.1	Montáž spojovacího zařízení není uvedena v předložené dokumentaci k vozidlu nebo montáž neodpovídá požadavkům (např. výrobce / technickým požadavkům) nebo spojovací zařízení, není-li stanoveno jinak, není schváleného provedení.	B
6.1.6.2 Některá část spojovacího zařízení poškozená nebo deformovaná nebo prasklá		6.1.6.2.1	Poškození, praskliny nebo deformace některé části spojovacího zařízení (pouze samostatné tažné vozidlo).	B
		6.1.6.2.2	Poškození, praskliny nebo deformace některých částí spojovacího zařízení u jízdní soupravy.	C
6.1.6.3 Některá část spojovacího zařízení nadměrně opotřebovaná		6.1.6.3.1	Zjevně nadměrné opotřebení některé části spojovacího zařízení.	B
		6.1.6.3.2	Opotřebení některých částí spojovacího zařízení u jízdní soupravy je v natolik zhoršeném technickém stavu, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost silničního provozu (rozpojení jízdní soupravy).	C
		6.1.6.3.3	Není-li předložena ke kontrole příslušná část odnímatelného spojovacího zařízení tažného vozidla	B
6.1.6.4		6.1.6.4.1	Upevnění spojovacího zařízení vadné, uvolněné,	B

Uchycení spojovacího zařízení vadné nebo nespolehlivé nebo uchycení neodpovídá požadavkům		nespolehlivé nebo upevnění spojovacího zařízení neodpovídá požadavkům.	
	6.1.6.4.2	Upevnění některých částí spojovacího zařízení jízdní soupravy je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy jízdní soupravy.	C
6.1.6.5 Jakýkoliv zajištění proti neúmyslnému rozpojení, je-li vyžadováno, chybí nebo je poškozeno nebo nefunguje správně nebo není spolehlivé	6.1.6.5.1	Zajištění proti neúmyslnému rozpojení spojovacího zařízení (pojistka), je-li vyžadováno, chybí, je poškozeno, nefunguje správně nebo není spolehlivé.	B
	6.1.6.5.2	Bezpečnostní zajištění při neúmyslném rozpojení jízdní soupravy (zajišťovací lanko, řetěz), je-li vyžadováno, chybí nebo neodpovídá požadavkům, je poškozené nebo je nadměrně zkorodované a z tohoto důvodu není spolehlivé.	B
6.1.6.6 Jakýkoliv indikátor pro indikaci uzavření spojovacího zařízení, je-li vyžadován, nefunguje správně	6.1.6.6	Indikátor pro indikaci uzavření spojovacího zařízení, je-li vyžadován, nefunguje správně.	B
6.1.6.7 Spojovací zařízení zakrývá registrační značku nebo předepsané osvětlení vozidla	6.1.6.7.1	Spojovací zařízení částečně zakrývá registrační značku nebo předepsané osvětlení vozidla, avšak tato závada neovlivňuje podstatným způsobem viditelnost předepsaného osvětlení nebo viditelnost, čitelnost nebo osvětlení tabulky registrační značky.	A
	6.1.6.7.2	Spojovací zařízení zakrývá registrační značku nebo předepsané osvětlení vozidla a tato závada ovlivňuje podstatným způsobem viditelnost předepsaného osvětlení nebo viditelnost nebo čitelnost tabulky registrační značky.	B
6.1.6.8 Neodborná oprava nebo změna spojovacího zařízení	6.1.6.8.1	Neodborná oprava nebo změna spojovacího zařízení, která má vliv na spolehlivost spojení vozidel.	B
	6.1.6.8.2	Neodborná oprava nebo změna spojovacího zařízení, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost spojení jízdní soupravy.	C
6.1.7	Převodové ústrojí	Vizuální kontrola .	
6.1.7.1 Spojení hřídelů u převodového ústrojí zjevně uvolněné, šrouby na přírubě kloubových hřídelů uvolněny nebo chybí nebo viditelné zajištění šroubů, je-li vyžadováno, chybí nebo neplní svoji funkci	6.1.7.1.1	Na přírubě kloubových hřídelů u převodového ústrojí jsou některé šrouby zjevně uvolněné nebo viditelné zajištění šroubů, je-li zjevně vyžadováno, chybí nebo neplní svoji funkci.	B
	6.1.7.1.2	Spojení kloubových hřídelů u převodového ústrojí je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla (nebezpečí upadnutí hřídele).	C
6.1.7.2 Nadměrné vůle v uložení hřídele převodového ústrojí (ložiska)	6.1.7.2.1	V uložení hřídele převodového ústrojí jsou zjevně větší vůle než provozní.	B
	6.1.7.2.2	V uložení hřídele převodového ústrojí (ložiska) jsou zjevně natolik velké vůle, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.1.7.3 Nadměrné opotřebení univerzálních kloubů u převodového ústrojí (axiální a radiální vůle)	6.1.7.3.1	V univerzálních kloubech u převodového ústrojí jsou zjevně větší vůle než provozní (axiální a radiální).	B
	6.1.7.3.2	Opotřebení univerzálních kloubů u převodového ústrojí je nadměrné natolik (axiální a radiální vůle), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C

6.1.7.4 Zhoršený stav pružných těles u kloubů u převodového ústrojí	6.1.7.4.1	Stav pružných členů u kloubů u převodového ústrojí je zjevně zhoršený.	B
	6.1.7.4.2	Stav pružných členů u kloubů u převodového ústrojí je zjevně zhoršený natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.1.7.5 Hřídel u převodového ústrojí poškozená nebo ohnutá	6.1.7.5	Poškozená nebo zjevně deformovaná hřídel u převodového ústrojí.	B
6.1.7.6 Ložiskové pouzdro u převodového ústrojí má praskliny nebo je poškozené nebo je nespolehlivé	6.1.7.6.1	Ložiskové pouzdro u převodového ústrojí je zjevně poškozené.	B
	6.1.7.6.2	Ložiskové pouzdro u převodového ústrojí je natolik poškozené, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.1.7.7 Prachovka u převodového ústrojí chybí nebo je ve výrazně zhoršeném stavu	6.1.7.7.1	Prachovka na převodovém ústrojí je prasklá, avšak nedochází k úniku maziva.	A
	6.1.7.7.2	Prachovka na převodovém ústrojí je chybně upevněná nebo poškozená natolik, že neplní svoji funkci nebo prachovka chybí.	B
6.1.7.8 Nepovolená úprava převodového ústrojí	6.1.7.8	Nepovolená oprava nebo úprava převodového ústrojí.	B
6.1.7.9 U převodového ústrojí chybí ochranný kryt řetězu / řemenice, je-li vyžadován	6.1.7.9	Povinný ochranný kryt řetězu / řemenice u převodového ústrojí je poškozen natolik, že neplní svůj účel nebo neodpovídá požadavkům nebo chybí (např. u motocyklu).	B
6.1.8	Uchycení motoru	Vizuální kontrola, nemusí se provádět nad montážní jámou nebo na zvedáku.	
6.1.8.1 Uchycení motoru ve zhoršeném stavu, zjevně velmi poškozené, uvolněné nebo s prasklinami	6.1.8.1.1	Uložení motoru je uvolněné, s prasklinami nebo ve zhoršeném stavu nebo způsob uložení motoru neodpovídá požadavkům.	B
	6.1.8.1.2	Uložení motoru je natolik zjevně nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost.	C
6.1.9	Výkon motoru	Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	
6.1.9.1 Řídicí jednotka nepovoleně upravena	6.1.9.1	Zjevný zásah do řídicí jednotky.	B
6.1.9.2 Nepovolená úprava motoru	6.1.9.2	Zjevná nepovolená úprava motoru.	B
6.1.9.3 Nepovolené použití přídavných (korekčních) jednotek	6.1.9.3	Zjevné nepovolené použití přídavných řídicích (korekčních) jednotek.	B
6.2 Kabina, karoserie a nástavba			
6.2.1	Celkový stav kabiny, karosérie a nástavby	Vizuální kontrola.	

<p>6.2.1.1 Kabina nebo karoserie nebo nástavba poškozená nebo nadměrně zkorodovaná nebo není spolehlivá</p>	6.2.1.1.1	Povrchová koroze kabiny, karosérie nebo nástavby vozidla.	A
	6.2.1.1.2	Koroze části karosérie, kabiny nebo nástavby vozidla, která narušuje celkovou pevnost a spolehlivost konstrukce vozidla.	B
	6.2.1.1.3	Koroze narušila karosérii, kabinu nebo nástavbu vozidla natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	6.2.1.1.4	Deformace, praskliny nebo lomy karosérie, kabiny nebo nástavby vozidla, které ovlivňují její pevnost.	B
	6.2.1.1.5	Rozsah poškození karosérie, kabiny nebo nástavby vozidla deformacemi, prasklinami je natolik závažné, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	6.2.1.1.6	Nedostatečná funkční vůle od rotujících nebo pohyblivých částí a vozovky.	C
<p>6.2.1.2 Nebezpečné vnější díly na kabině, karoserii nebo nástavbě, které by mohly způsobit zranění</p>	6.2.1.2.1	Na karosérii, kabině nebo nástavbě vozidla se vyskytují nebezpečné vnější díly, které mohou způsobit zachycení nebo zranění osob.	B
	6.2.1.2.2	V prostoru pro řidiče nebo cestující se vyskytují díly, které mohou způsobit zranění osob nebo nesplňují příslušné požadavky.	B
	6.2.1.2.3	V prostoru pro řidiče, cestující nebo na povrchu karosérie, kabiny nebo nástavby vozidla se vyskytují díly, které bezprostředně ohrožují bezpečnost osob.	C
<p>6.2.1.3 Ukotvení sloupku karoserie nebo kabiny poškozené</p>	6.2.1.3.1	Sloupky karoserie nebo kabiny nedostatečně ukotvené nebo poškozené.	B
	6.2.1.3.2	Sloupky karoserie, kabiny jsou natolik nespolehlivé nebo poškozené, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
<p>6.2.1.4 Stav kabiny umožňuje pronikání výparů od motoru nebo výfukových plynů do kabiny řidiče nebo do prostoru pro cestující</p>	6.2.1.4.1	Stav kabiny umožňuje pronikání výparů od motoru nebo výfukových plynů do kabiny řidiče nebo do prostoru pro cestující.	B
	6.2.1.4.2	Do kabiny pronikají zjevné výpary nebo výfukové plyny.	C
<p>6.2.1.5 Neodborná oprava nebo změna kabiny nebo karosérie nebo nástavby</p>	6.2.1.5.1	Druh (typ) karosérie nebo nástavby neodpovídá údajům, uvedených v dokumentaci vozidla (neschválená změna karosérie nebo nástavby).	B
	6.2.1.5.2	Přepážka, oddělující prostor nákladu od prostoru pro cestující, je-li vyžadována, chybí nebo neodpovídá požadavkům nebo prostor pro náklad není v souladu s požadavky.	B
	6.2.1.5.3	Neodborná oprava kabiny, karosérie nebo nástavby, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla.	B
	6.2.1.5.4	Neodborná oprava kabiny, karosérie nebo nástavby, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.2	Uchycení kabiny, karoserie nebo nástavby	Vizuální kontrola nad montážní jámou nebo na zvedáku.	

6.2.2.1 Uchycení kabiny nebo karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla není zjevně v jeho podélné rovně nebo způsob uchycení (počet upevňovacích bodů nebo jejich provedení) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla	6.2.2.1.1	Uchycení kabiny, karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla není zjevně v jeho podélné rovně.	B
	6.2.2.1.2	Způsob upevnění kabiny, karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla (počet, rozmístění, provedení upevňovacích bodů) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla.	B
	6.2.2.1.3	Způsob upevnění kabiny, karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla (počet, rozmístění, provedení upevňovacích bodů) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla a je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.2.2 Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) uchycení kabiny nebo karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla jsou uvolněné, poškozené nebo chybí	6.2.2.2.1	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) upevnění kabiny, karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla jsou uvolněné, poškozené nebo chybí nebo spojení zjevně neodpovídá požadavkům výrobce.	B
	6.2.2.2.2	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) upevnění kabiny, karosérie nebo nástavby k podvozku nebo rámu vozidla jsou uvolněné, poškozené nebo chybí nebo spojení zjevně neodpovídá požadavkům výrobce a je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.2.3 Upevňovací body (úchyty) nebo spojovací desky na rámu nebo karosérii nebo nástavbě jsou nadměrně zkorodované nebo prasklé	6.2.2.3.1	Upevňovací body (úchyty) nebo spojovací desky na rámu nebo karosérii nebo nástavbě jsou nadměrně zkorodované, zdeformované nebo prasklé.	B
	6.2.2.3.2	Upevňovací body (úchyty) nebo spojovací desky na rámu nebo karosérii nebo nástavbě jsou natolik zkorodované, zdeformované nebo prasklé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.3	Dveře a pojistky dveří / kapota, viko zavazadlového prostoru	Vizuální kontrola.	
6.2.3.1 Dveře nelze náležitě otevřít nebo zavřít	6.2.3.1	Dveře nelze z venku nebo zevnitř otevřít nebo spolehlivě zavřít nebo nelze dveře otevřít v plném rozsahu.	B
6.2.3.2 Dveře nelze spolehlivě zajistit proti samovolnému otevírání	6.2.3.2.1	Dveře nelze spolehlivě zajistit proti samovolnému otevírání.	B
	6.2.3.2.2	Dveře nelze spolehlivě zajistit v otevřené poloze (skříň).	B
	6.2.3.2.3	Dveře nelze zajistit proti samovolnému otevírání a tím je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.3.3 Dveře, sloupek, systém dveřních závěsů, systém dveřních zámků nebo sloupek chybí, jsou uvolněné nebo ve zhoršeném stavu	6.2.3.3.1	Uvolněné nebo opotřebené závěsy dveří, vodící kladky posuvných dveří, omezovače dveří, avšak tato závada nemá vliv na spolehlivost jejich otírání a zavírání.	A
	6.2.3.3.2	Některý prvek ze systému dveřních závěsů nebo dveřních zámků je nadměrně opotřebený, poškozený, nefunguje správně nebo chybí.	B
	6.2.3.3.3	Stav systému dveřních závěsů nebo dveřních zámků je v tak zhoršeném stavu (poškozený, nadměrně opotřebený, nefunguje správně, chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	6.2.3.3.4	Dveře jsou nadměrně zkorodované, poškozené, zdeformované nebo provedení dveří neodpovídá	B

		požadavkům.	
	6.2.3.3.5	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 Neodborná oprava nebo změna (závěsy, kliky)	6.2.3.4	Neodborná oprava nebo neschválená změna dveří nebo dveřního systému.	B
6.2.3.5 Kapotu / víko zavazadlového prostoru nelze spolehlivě otevřít nebo zavřít	6.2.3.5.1	Kapotu / víko zavazadlového prostoru nelze spolehlivě zajistit v otevřené poloze.	A
	6.2.3.5.2	Kapotu / víko zavazadlového prostoru nelze spolehlivě otevřít nebo zavřít.	B
6.2.3.6 Přední kapota / přední víko zavazadlového prostoru, otvírané po směru jízdy, nelze spolehlivě zajistit proti samovolnému otevření nebo způsob zajištění kapoty / víka zavazadlového prostoru neodpovídá požadavkům	6.2.3.6	U přední kapoty / předního víka zavazadlového prostoru, otvírané směrem dozadu, bezpečnostní pojistka proti samovolnému otevření, chybí nebo není funkční nebo neodpovídá požadavkům.	C
6.2.3.7 Závěsy kapoty / víka zavazadlového prostoru ve zhoršeném stavu	6.2.3.7	Závěsy kapoty / víka zavazadlového prostoru uvolněné, poškozené nebo zjevně opotřebené.	B
6.2.4	Podlaha	Vizuální kontrola nad montážní jámou nebo na zvedáku.	
6.2.4.1 Podlaha je ve velmi zhoršeném stavu nebo je nespolehlivá nebo dřevá nebo neodpovídá požadavkům	6.2.4.1.1	Podlaha je ve zhoršeném stavu (např. dřevá, nadměrně zkorodovaná, uvolněná) nebo neodpovídá požadavkům.	B
	6.2.4.1.2	Podlaha je v tak zhoršeném technickém stavu (např. dřevá, nadměrně zkorodovaná, uvolněná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.	C
6.2.5	Sedadlo řidiče	Vizuální kontrola.	
6.2.5.1 Nosná konstrukce sedadla je poškozená nebo neúplná nebo neodpovídá požadavkům	6.2.5.1.1	Sedadlo řidiče má poškozený nebo opotřebený povrch sedadla.	A
	6.2.5.1.2	Větší vůle než provozní v systému posouvání / seřízení sedadla řidiče (podélné, výškové, úhlové), ovlivňující mechanické vlastnosti sedadla (vůle / tuhost).	B
	6.2.5.1.3	Konstrukce sedadla řidiče je poškozená nebo nadměrně opotřebená (sedák / opěradlo), prasklá, deformovaná nebo neúplná (např. chybí opěrky hlavy) nebo poškození sedadla může způsobit zranění řidiče (např. chybějící polstrování) nebo typ sedadla zjevně neodpovídá požadavkům.	B
	6.2.5.1.4	Sedadlo řidiče chybí nebo nosná konstrukce sedadla řidiče je poškozená natolik, že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
6.2.5.2 Ukotvení sedadla uvolněné nebo nespolehlivé nebo	6.2.5.2.1	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla řidiče je zjevně uvolněný, prasklý nebo chybí nebo kotevní úchyt (včetně okolí) je nadměrně zkorodovaný nebo způsob ukotvení sedadla neodpovídá požadavkům	B

způsob ukotvení neodpovídá požadavkům			(např. mimo kotevní úchyty).	
		6.2.5.2.2	Ukotvení sedadla řidiče je natolik nespolehlivé (uvolněné / prasklé / chybějící spojovací prvky, nadměrně zkorodované kotevní úchyty), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.5.3 Výškové nebo úhlové nebo podélné seřízení sedadla nelze aretovat v požadované poloze nebo aretace polohy není spolehlivá		6.2.5.3.1	Výškové nebo úhlové nebo podélné seřízení sedadla řidiče, je-li vyžadováno, není funkční nebo nelze sedadlo spolehlivě aretovat v požadované poloze.	B
		6.2.5.3.2	Sedadlo řidiče nelze zajistit v poloze vhodné pro ovládání vozidla nebo aretace sedadla v požadované poloze je natolik nespolehlivá že, je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla.	C
6.2.6	Ostatní sedadla	Vizuální kontrola.		
6.2.6.1 Sedadlo poškozené nebo neúplné nebo nespolehlivé nebo neodpovídá požadavkům		6.2.6.1.1	Sedadlo má poškozený nebo opotřebený povrch sedadla.	A
		6.2.6.1.2	Konstrukce sedadla je poškozená nebo nadměrně opotřebená (sedák / opěradlo), prasklá, deformovaná nebo neúplná (např. chybí opěrky hlavy) nebo poškození sedadla může způsobit zranění přepravované osoby (např. chybějící polstrování) nebo typ sedadla (provedení) neodpovídá požadavkům.	B
		6.2.6.1.3	Větší vůle než provozní v systému posouvání / seřízení sedadla (podélné, výškové, úhlové), je-li instalováno, ovlivňující mechanické vlastnosti sedadla (vůle / tuhost).	B
6.2.6.2 Počet kotevních úchytů (sedadel) ve vozidle nesouhlasí s údaji uvedenými v dokladech vozidla		6.2.6.2	Počet kotevních úchytů / sedadel ve vozidle nesouhlasí (chybí / nadpočet) s údaji uvedenými v dokumentaci vozidla.	B
6.2.6.3 Některé sedadlo je uvolněné nebo ukotvení sedadla je nespolehlivé nebo způsob ukotvení sedadla ve vozidle neodpovídá požadavkům		6.2.6.3.1	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla je zjevně uvolněný.	A
		6.2.6.3.2	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla je zjevně uvolněný, prasklý nebo chybí nebo způsob ukotvení sedadla neodpovídá požadavkům nebo kotevní úchyt (včetně okolí) je nadměrně zkorodovaný a tato závada ovlivňuje spolehlivost ukotvení sedadla.	B
6.2.7	Ovladače vozidla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
6.2.7.1 Ovladač vozidla nefunguje správně nebo je nespolehlivý či poškozený nebo je neodborně změněn tak, že může při ovládání vozidla způsobit zranění řidiče nebo neodpovídá požadavkům		6.2.7.1.1	Ovladač vozidla je poškozený, nefunguje správně, nebo je neodborně změněn tak, že může při ovládání vozidla způsobit zranění řidiče (např. ostré hrany na řadicí páce, pedálech / ručních pákách) nebo neodpovídá požadavkům (např. u ručních ovladačů motocyklů chybí předepsané zaoblení).	B
		6.2.7.1.2	Jakýkoliv ovladač (např. řadicí páka, pedály / páky, ruční ovladače apod.) nezbytný pro bezpečné ovládání vozidla nefunguje správně, je vadný nebo poškozený tak, že vozidlo nelze spolehlivě a bezpečně ovládat.	C
6.2.8	Stupátka, schůdky a přídržovací madla u vozidla	Vizuální kontrola.		

6.2.8.1 Stupátko nebo schůdky u vozidla nadměrně zkorodovány nebo poškozeny nebo chybí nebo stupátko nebo schůdky či přídržovací madla nejsou spolehlivá nebo neodpovídají požadavkům	6.2.8.1.1	Stupátko nebo schůdky u vozidla poškozeny nebo zkorodovány, avšak tato závada nemá vliv na spolehlivost nebo bezpečnost.	A
	6.2.8.1.2	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
6.2.8.2 Stupátko nebo schůdky u vozidla nebo přídržovací madla ve stavu, který by mohl při použití způsobit zranění	6.2.8.2	Stupátka, schůdky nebo přídržovací madla ve stavu, který by mohl způsobit zranění osoby při nastupování / vystupování nebo by mohly způsobit zachycení.	B
6.2.9	Jiná vnitřní a vnější výbava vozidla, samostatné technické celky		Vizuální kontrola.
6.2.9.1 Uchycení výbavy vozidla, je vadné nebo uvolněné nebo nespolehlivé nebo způsob její montáže na vozidlo neodpovídá požadavkům	6.2.9.1.1	Některý upevňovací prvek výbavy vozidla je uvolněný, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost upevnění výbavy.	A
	6.2.9.1.2	Upevnění výbavy vozidla, je vadné nebo uvolněné nebo nespolehlivé.	B
	6.2.9.1.3	Montáž výbavy vozidla na vozidlo neodpovídá požadavkům (např. ochranné rámy).	B
6.2.9.2 Uchycení samostatného technického celku (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený) na vozidle je vadné nebo uvolněné nebo není spolehlivé nebo způsob montáže samostatného technického celku na vozidlo není v souladu s požadavky	6.2.9.2.1	Některý spojovací prvek upevnění samostatného technického celku je uvolněný, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost upevnění samostatného technického celku.	A
	6.2.9.2.2	Způsob upevnění samostatného technického celku k podvozku nebo rámu vozidla (počet upevňovacích bodů, jejich umístění nebo provedení) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla nebo je nespolehlivé.	B
	6.2.9.2.3	Způsob upevnění samostatného technického celku k podvozku nebo rámu vozidla (počet, rozmístění, provedení upevňovacích bodů) zjevně neodpovídá požadavkům výrobce vozidla nebo je nespolehlivý a je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	6.2.9.2.4	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) uchycení samostatného technického celku k podvozku nebo rámu vozidla jsou uvolněné, poškozené, chybí nebo použité spojovací prvky zjevně neodpovídají požadavkům výrobce.	B
	6.2.9.2.5	Některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) uchycení samostatného technického celku k podvozku nebo rámu vozidla jsou uvolněné, poškozené nebo chybí nebo použité spojovací prvky zjevně neodpovídají požadavkům výrobce a tím je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
	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 ohrožena bezpečnost	C

		jízdy vozidla.		
6.2.9.3	Výbava vozidla, jejíž technická způsobilost se schvaluje (autodoplňky), není schváleného typu (chybí povinné označení např. schvalovací značka ATEST 8SDXXXX apod.)	6.2.9.3	Vozidlo, není-li stanoveno jinak, je vybaveno výbavou vozidla (autodoplňky), jejíž technická způsobilost není schválena (chybí povinné označení např. schvalovací značkou ATEST 8SDXXXX).	B
6.2.9.4	Samostatný technický celek (výměnná nástavba, pracovní stroj nesený), dodatečně namontovaný na vozidlo, není schváleného typu (chybí výrobní štítek a výrobní číslo) nebo chybí technické osvědčení samostatného technického celku (výměnné nástavby nebo pracovního stroje neseného) nebo záznam o schválení přestavby v dokumentaci vozidla	6.2.9.4	U samostatného technického celku, který je namontován na vozidlo: 1) Chybí záznam o schválení přestavby (pevná nástavba) v dokumentaci vozidla (ORV, OTP, technický průkaz vozidla) nebo 2) chybí předepsané doklady – „technické osvědčení samostatného technického celku“ nebo „výpis z technického osvědčení samostatného technického celku“ (výměnná nástavba / pracovní stroj nesený).	B
6.2.9.5	Na povrchu samostatného technického celku (pracovní stroj nesený) nebo výbavě vozidla jsou nebezpečné vnější díly, které mohou při nárazu nebo letmém dotyku způsobit zranění	6.2.9.5	Na povrchu samostatného technického celku (výměnná nástavba / pracovní stroj nesený) nebo na povrchu výbavy vozidla jsou nebezpečné vnější díly, které mohou způsobit zranění.	B
6.2.9.6	Zařízení pro uchycení kontejneru k vozidlu je poškozené nebo není funkční a kontejner nelze spolehlivě zajistit v přepravní poloze	6.2.9.6.1	Zařízení pro zajištění nebo uchycení kontejneru k vozidlu je opotřeбенé nebo poškozené (deformované, prasklé) tak, že zjevně není plně funkční.	B
		6.2.9.6.2	Zařízení pro zajištění nebo uchycení kontejneru k vozidlu není funkční nebo je poškozené tak, že přepravovaný kontejner nelze bezpečně zajistit v přepravní poloze.	C
6.2.9.7	Hydraulické zařízení netěsné	6.2.9.7.1	Netěsnost hydraulického zařízení.	A
		6.2.9.7.2	Z hydraulického zařízení odkapává olej.	B
6.2.10	Kryty kol a systémy proti rozstříku		Vizuální kontrola.	
6.2.10.1	Zařízení proti rozstříku s pohlcováním energie nebo zástěrka je-li vyžadována, chybí nebo je poškozená tak, že neplní svoji funkci nebo jejich uchycení je uvolněné nebo není spolehlivé	6.2.10.1.1	Zástěrka nebo zařízení proti rozstříku s pohlcováním energie je uvolněné nebo poškozené, ale tato závada neovlivňuje spolehlivost jejich upevnění nebo funkci.	A
		6.2.10.1.2	Zástěrka / zařízení proti rozstříku s pohlcováním energie, je-li vyžadováno, chybí nebo je poškozené natolik, že neplní svoji funkci.	B
		6.2.10.1.3	Upevnění zástěrky nebo zařízení proti rozstříku s pohlcováním energie je natolik nespolehlivé, že může upadnout.	B
6.2.10.2	Kryt kola nebo blatník, je-li vyžadován, chybí nebo je nadměrně zkorodovaný nebo je poškozený tak, že neplní svoji funkci nebo jeho	6.2.10.2.1	Na vozidle je kryt kola / blatník uvolněný nebo poškozený, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost jejich upevnění nebo funkci.	A
		6.2.10.2.2	Na vozidle, je-li vyžadováno, chybí kryt kola / blatník nebo je kryt kola / blatník uvolněný, nadměrně	B

	uchycení je uvolněné nebo není spolehlivé		zkorodovaný nebo poškozený tak, že neplní svoji funkci.	
	6.2.10.3 Nedostatečná vzdálenost krytu kola nebo blatníku od kola.(zimní řetězy)	6.2.10.3	Způsob montáže krytu kola / blatníku na vozidle (jeho umístění, výška od kola) neodpovídá požadavkům.	B
	6.2.10.4 Parametry krytu kola nebo jednotlivých prvků systému proti rozstříku nejsou v souladu s požadavky	6.2.10.4.1	Parametry (provedení, velikost) zařízení proti rozstříku s pohlcováním energie / zástěrky nebo způsob jejich montáže na vozidle není v souladu s požadavky.	B
		6.2.10.4.2	Parametry (provedení, šířka) krytu kola / blatníku nejsou v souladu s požadavky (např. kryty kol nezakrývají celou šířku běhounu pneumatiky apod.).	B
6.2.11	Stojan u motocyklu		Vizuální kontrola.	
	6.2.11.1 Stojan u motocyklu je uvolněný nebo nadměrně zkorodovaný nebo je poškozený natolik, že neplní svoji funkci	6.2.11.1	Stojan u motocyklu je uvolněný nebo nadměrně zkorodovaný nebo je poškozený natolik, že neplní svoji funkci.	B
	6.2.11.2 Stojan u motocyklu chybí nebo neodpovídá požadavkům	6.2.11.2	Stojan u motocyklu chybí nebo neodpovídá požadavkům.	B
	6.2.11.3 Zajištění stojanu proti vysunutí během jízdy není plně funkční nebo není spolehlivé	6.2.11.3	Zajištění stojanu proti vysunutí během jízdy není plně funkční nebo není spolehlivé.	C
6.2.12	Držadla a stupačky u motocyklu		Vizuální kontrola.	
	6.2.12.1 Držadla nebo stupačky u motocyklu chybí (jsou demontované), jsou velmi zkorodované nebo jsou natolik poškozené, že neplní svoji funkci	6.2.12.1	Držadla nebo stupačky u motocyklu chybí (jsou demontované), jsou velmi zkorodované nebo jsou natolik poškozené, že neplní svoji funkci.	B
	6.2.12.2 Držadla nebo stupačky u motocyklu neodpovídají požadavkům	6.2.12.2	Držadla nebo stupačky u motocyklu neodpovídají požadavkům.	B
6.2.90	Bočnice, čela valníkové karoserie		Vizuální kontrola.	
	6.2.90.1 Bočnice, čela valníkové karoserie nákladního prostoru ve zhoršeném stavu nebo nejsou těsné z hlediska sypkých materiálů nebo některý sloupek je nadměrně poškozený nebo popraskaný nebo bočnice a čela valníkové karoserie, na vozidle chybí (byly z vozidla demontovány)	6.2.90.1.1	Poškození bočnice, čela valníkové karoserie.	A
		6.2.90.1.2	Zjevná koroze, deformace nebo praskliny bočnice, čela nebo sloupku, která narušuje pevnost nebo těsnost valníkové karoserie nákladového prostoru.	B
		6.2.90.1.3	Bočnice, čela nebo sloupky valníkové karoserie nákladového prostoru jsou v natolik zhoršeném technickém stavu (např. nadměrná koroze, deformace nebo praskliny), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C

	6.2.90.1.4	Bočnice a čela u valníkové karoserie na vozidle chybí (neschválená přestavba).	B
6.2.90.2 Uchycení čela nebo sloupků je nadměrně uvolněné nebo není spolehlivé	6.2.90.2.1	Upevnění čela nebo sloupků valníkové karoserie nákladního prostoru je uvolněné.	A
	6.2.90.2.2	Upevnění čela nebo sloupků valníkové karoserie nákladního prostoru je uvolněné natolik, že je narušena pevnost a spolehlivost konstrukce valníkové karoserie.	B
	6.2.90.2.3	Upevnění čela nebo sloupků valníkové karoserie nákladního prostoru je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.90.3 Závěsy bočnic jsou nadměrně opotřebované nebo poškozené nebo jsou uvolněné nebo chybí	6.2.90.3.1	Závěsy bočnic jsou opotřebované, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost uchycení bočnic.	A
	6.2.90.3.2	Závěsy bočnic jsou zjevně opotřebované, poškozené, uvolněné nebo některé závěsy bočnic chybí.	B
	6.2.90.3.3	Uchycení bočnic je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.	C
6.2.90.4 Některá část systému zavírání/otevírání nebo zajištění bočnic je nadměrně opotřebovaná nebo poškozená, nebo chybí nebo nedopovídá požadavkům nebo nelze bočnice spolehlivě uzavřít nebo zajistit	6.2.90.4.1	Některá část systému zavírání / otevírání nebo zajištění bočnic je opotřebovaná, ale tato závada nemá vliv na spolehlivost uzavření / otevření bočnic.	A
	6.2.90.4.2	Některá část systému zavírání / otevírání nebo zajištění bočnic je zjevně opotřebovaná, zkorodovaná nebo neodpovídá požadavkům nebo některá část systému chybí nebo je poškozená tak, že některá část bočnice nelze spolehlivě uzavřít nebo zajistit proti otevření.	B
	6.2.90.4.3	Některé části systému zavírání / otevírání nebo zajištění bočnic jsou natolik nespolehlivé, že hrozí bezprostřední nebezpečí otevření bočnice.	C
6.2.90.5 Neodborná oprava nebo změna systému zavírání / otevírání nebo zajištění bočnic	6.2.90.5	Neodborná oprava nebo změna systému zavírání / otevírání nebo zajištění bočnic, která má vliv na jeho funkci nebo spolehlivost.	B
6.2.91	Výsuvné opěry u přípojných vozidel	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
6.2.91.1 Opěra přípojného vozidla je-li vyžadováno chybí nebo je popraskaná, neúplná nebo deformovaná nebo není spolehlivá nebo mechanismus pro vysouvání opěry (nohy) je vadný	6.2.91.1.1	Opěra přípojného vozidla poškozená nebo deformovaná (ohnutá), ale tato závada nemá vliv na funkci nebo spolehlivost opěry.	A
	6.2.91.1.2	Opěra přípojného vozidla, je-li vyžadováno, chybí nebo je popraskaná, neúplná, deformovaná nebo není spolehlivá nebo mechanismus pro vysouvání opěry je vadný a opěra nelze vysunout.	B
7. JINÉ VYBAVENÍ			
7.1 Bezpečnostní pásy / zadržné systémy			
7.1.1	Bezpečnost montáže bezpečnostních pásů a zadržných systémů	Vizuální kontrola.	

7.1.1.1 Bod ukotvení bezpečnostního pásu nadměrně zkorodovaný nebo poškozený tak, že není spolehlivý nebo bod ukotvení bezpečnostního pásu neodpovídá požadavkům nebo chybí	7.1.1.1.1	Kotevní úchyty pro bezpečnostní pás, je-li bezpečnostní pás vyžadován, chybí nebo kotevní úchyty neodpovídají požadavkům.	B
	7.1.1.1.2	Bod ukotvení bezpečnostního pásu zjevně nadměrně zkorodovaný (včetně okolí) nebo poškozený tak, že ukotvení bezpečnostního pásu není spolehlivé.	B
	7.1.1.1.3	Narušená stabilita.	C
7.1.1.2 Připevňovací kování bezpečnostních pásů je uvolněné	7.1.1.2	Některá část připevňovacího kování bezpečnostních pásů je uvolněná nebo poškozená tak, že ukotvení bezpečnostního pásu není spolehlivé.	B
7.1.2	Stav bezpečnostních pásů / spon / navijeců	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
7.1.2.1 Bezpečnostní pás, je-li vyžadován, chybí	7.1.2.1	Sedadlo vozidla, je-li vyžadováno, není vybaveno bezpečnostním pásem.	B
7.1.2.2 Popruh bezpečnostního pásu poškozen nebo seřizovací zařízení pásu poškozeno nebo neodpovídá požadavkům	7.1.2.2.1	Popruh bezpečnostního pásu opotřeбенý provozem (odřený), ale jeho povrch není zjevně narušen.	A
	7.1.2.2.2	Některá tuhá část soupravy pásu (např. seřizovací zařízení, spony) vykazuje známky poškození (např. povrchová koroze), které však nemá vliv na poškození pásu nebo správnou funkci zařízení.	A
	7.1.2.2.3	Popruh bezpečnostního pásu poškozen tak, že je narušena jeho pevnost (např. nařiznutý, prodřený, roztřepený) nebo popruh bezpečnostního pásu neodpovídá požadavkům.	B
	7.1.2.2.4	Seřizovací zařízení pásu pro ruční seřízení je poškozeno 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 zranění osob nebo některá tuhá část soupravy pásu vykazuje známky poškození nebo koroze, která ohrožuje správnou funkci zařízení.	B
7.1.2.3 Sedadlo není vybaveno předepsaným typem bezpečnostního pásu nebo zadržného systému	7.1.2.3	Vozidlo není na všech sedadlech, je-li vyžadováno, vybaveno předepsaným typem bezpečnostních pásů (břišní / tříbodový / samonavijecí a pod) nebo typem zadržného systému (sedadlo s ukotvenými pásy).	B
7.1.2.4 Spona bezpečnostního pásu poškozená nebo nelze náležitě zapnout nebo rozepnout nebo zapnutí spony není spolehlivé nebo spona neodpovídá požadavkům	7.1.2.4	Bezpečnostní pás nelze spolehlivě zapnout nebo rozepnout.	B
7.1.2.5 Navijec bezpečnostního pásu poškozený nebo nefunguje správně nebo neblokuje	7.1.2.5	Navijec bezpečnostního pásu nenavíjí nebo nenavíjí správně nebo neblokuje.	B
7.1.2.6 Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, je-li	7.1.2.6	Signalizace nezapnutí bezpečnostního pásu, je-li vyžadovaná, nefunguje.	A

vyžadovaná, nefunguje				
7.1.3	Omezovač tahu bezpečnostních pásů		Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní.	
	7.1.3.1 Omezovač bezpečnostních pásů, je-li vyžadován, zjevně chybí, nebo je nefunkční nebo není pro dané vozidlo vhodný	7.1.3.1	Omezovač bezpečnostních pásů, je-li vyžadován, není zjevně funkční nebo chybí nebo zjevně neodpovídá požadavkům.	B
7.1.4	Předepínací zařízení bezpečnostních pásů		Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní.	
	7.1.4.1 Předepínací zařízení bezpečnostního pásu, je-li vyžadováno, zjevně chybí nebo je-li instalováno, není pro dané vozidlo vhodné	7.1.4.1	Předepínací zařízení bezpečnostního pásu, je-li vyžadováno, zjevně chybí nebo je-li instalováno, zjevně neodpovídá požadavkům.	B
7.1.5	Airbagy		Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní.	
	7.1.5.1 Airbagy, jsou-li vyžadovány, zjevně chybí nebo jsou-li instalovány, nejsou pro dané vozidlo vhodné	7.1.5.1	Airbagy, jsou-li vyžadovány, zjevně chybí nebo jsou-li instalovány, zjevně neodpovídají požadavkům.	B
	7.1.5.2 Airbag zjevně nefunguje (vystřelený) nebo kontrolka upozorňuje na nesprávnou funkci soupravy airbagu	7.1.5.2	Airbag zjevně nefunguje (vystřelený) nebo kontrolka upozorňuje na nesprávnou funkci systému airbagu.	B
	7.1.5.3 Vozidlo, vybavené airbagy pro cestující na předních sedadlech, je-li vyžadováno, není opatřeno výstražným štítkem o nebezpečí při používání dětských zádržných systémů orientovaných proti směru jízdy	7.1.5.3	Vozidlo, vybavené airbagy pro cestující na předních sedadlech, je-li vyžadováno, není opatřeno výstražným štítkem o nebezpečí při používání dětských zádržných systémů orientovaných proti směru jízdy.	A
7.1.6	Doplňující zádržné systémy		Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní.	
	7.1.6.1 Doplňující zádržný systém (např. ISOFIX) poškozený nebo neodpovídá požadavkům, nebezpečí poranění dítěte	7.1.6.1	Doplňující zádržný systém (např. ISOFIX) poškozený nebo kontrolka vadné funkce signalizuje jakékoliv selhání systému nebo doplňující zádržný systém neodpovídá požadavkům (nebezpečí poranění dítěte).	B
	7.1.6.2 Způsob montáže doplňujícího zádržného systému ve vozidle neodpovídá požadavkům	7.1.6.2	Způsob montáže doplňujícího zádržného systému ve vozidle neodpovídá požadavkům.	B
7.2 Hasicí přístroj				
7.2	Hasicí přístroj		Vizuální kontrola.	

7.2.1	Hasicí přístroj, je-li vyžadován, chybí nebo není zjevně funkční (je již použitý)	7.2.1	Hasicí přístroj, je-li vyžadován, chybí nebo není zjevně funkční.	B
7.2.2	Počet hasicích přístrojů, jejich hasicí schopnost nebo způsob umístění ve vozidle není v souladu s požadavky	7.2.2.1	Upevnění některého hasicího přístroje je uvolněné, ale spolehlivost jeho uchycení není ohrožena.	A
		7.2.2.2	Počet předepsaných hasicích přístrojů ve vozidle nebo jejich minimální hasicí schopnost není v souladu s požadavky nebo uchycení hasicího přístroje ve vozidle není spolehlivé.	B
		7.2.2.3	U autobusu není hasicí přístroj umístěn v bezprostřední blízkosti řidiče nebo některý předepsaný hasicí přístroj není snadno přístupný.	B
7.2.3	Překročena lhůta periodické prohlídky hasicího přístroje nebo periodická prohlídka přístroje chybí	7.2.3	Překročena lhůta povinné periodické prohlídky hasicího přístroje nebo periodická prohlídka přístroje chybí.	A
7.2.4	Automatický hasicí systém, je-li instalován nebo vyžadován, není zjevně funkční, nebo je již zjevně použitý nebo má překročenou lhůtu periodické prohlídky	7.2.4.1	Automatický hasicí systém, je-li instalován, není zjevně funkční, nebo je již zjevně použitý nebo má překročenou lhůtu periodické prohlídky.	A
		7.2.4.2	Automatický hasicí systém, je-li vyžadován, není zjevně funkční, nebo je již zjevně použitý nebo má překročenou lhůtu periodické prohlídky.	B
7.3 Zámky a ochranné zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla				
7.3	Zámky a ochranné zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
7.3.1	Zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla, je-li vyžadováno, chybí nebo neodpovídá požadavkům	7.3.1	Zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla, je-li vyžadováno (např. uzamykání volantu, řídicích pád, řazení), zjevně chybí, je nefunkční nebo neodpovídá požadavkům.	B
7.3.2	Vozidlo nelze uzamknout nebo zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla může způsobit náhodné zablokování řízení nebo řídicích pád nebo zablokovat převodové ústrojí nebo zabrzdí brzdu	7.3.2	Zařízení bránící neoprávněnému použití vozidla může způsobit náhodné zablokování volantu, řídicích pád nebo může náhodně zablokovat převodové ústrojí nebo zabrzdí vozidlo.	C
7.4 Výstražný trojúhelník (je-li požadován)				
7.4	Výstražný trojúhelník (je-li požadován)	Vizuální kontrola.		
7.4.1	Výstražný trojúhelník chybí nebo je poškozený nebo neúplný	7.4.1.1	Výstražný trojúhelník je částečně poškozený, ale není omezena jeho funkce (viditelnost, použitelnost).	A
		7.4.1.2	Výstražný trojúhelník chybí, je neúplný nebo poškozený tak, že je omezena jeho funkce	B

		(viditelnost, použitelnost).		
7.4.2	Výstražný trojúhelník neodpovídá požadavkům	7.4.2	Výstražný trojúhelník neodpovídá požadavkům.	B
7.5 Lékárnička (je-li požadována)				
7.5	Lékárnička (je-li požadována)	Vizuální kontrola.		
7.5.1	Lékárnička chybí, není úplná nebo není v souladu s požadavky	7.5.1.1	Vozidlo není vybaveno příslušným druhem lékárníčky nebo obsah lékárníčky je neúplný, poškozený nebo uložení lékárníčky ve vozidle neodpovídá požadavkům.	B
		7.5.1.2	V autobusu není lékárníčka uložena na označeném nebo přístupném místě v prostoru pro cestující (je např. v zavazadlovém prostoru).	B
7.6 Zakládací klíny ke kolu (jsou-li požadovány)				
7.6	Zakládací klíny ke kolu (jsou-li požadovány)	Vizuální kontrola.		
7.6.1	Zakládací klíny ke kolu, jsou-li vyžadovány, nejsou v dobrém stavu nebo jejich počet nebo provedení neodpovídá požadavkům nebo chybí	7.6.1.1	Zakládací klíny ke kolu nejsou v dobrém stavu, ale plní svoji funkci.	A
		7.6.1.2	Vozidlo není vybaveno stanoveným minimálním počtem zakládacích klínů ke kolům nebo zakládací klín neodpovídá požadavkům nebo je poškozen natolik, že neplní svoji funkci.	B
7.6.2	Uložení zakládacích klínů na vozidle neodpovídá požadavkům nebo je nespolehlivé, možnost upadnutí	7.6.2	Uložení zakládacích klínů na vozidle neodpovídá požadavkům.	B
7.7 Zvukové výstražné zařízení				
7.7	Zvukové výstražné zařízení	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
7.7.1	Zvukové výstražné zařízení nefunguje nebo chybí	7.7.1	Zvukové výstražné zařízení motorového vozidla, je-li vyžadováno, nefunguje nebo chybí.	B
7.7.2	Ovládání zvukového výstražného zařízení není spolehlivé	7.7.2	Ovládání zvukového výstražného zařízení není spolehlivé.	A
7.7.3	Zvukové výstražné zařízení není v souladu s požadavky	7.7.3.1	U zvukového výstražného zařízení zjevně snížená hladina zvuku.	A
		7.7.3.2	Zvukové výstražné zařízení vydává zjevně kolísavý nerovnoměrný zvuk (např. fanfáry, lodní siréna, tramvaj).	B
		7.7.3.3	Zvukové výstražné zařízení vozidla, je-li vyžadováno, není schváleného typu (např. použit zvonek na jízdní	B

		kolo, klakson s balónkem).	
	7.7.3.4	Umístění zvukového výstražného zařízení na vozidle porušuje požadavky na vnější výčnělky (ostré hrany).	B
7.8 Rychloměr			
7.8	Rychloměr	Vizuální kontrola.	
7.8.1 Rychloměr, je-li vyžadován, chybí nebo není v souladu s požadavky	7.8.1.1	Rychloměr namontovaný na vozidle kategorie L1, L2 (moped), uvedeném do provozu před 1. 7. 2002, není schváleného typu.	A
	7.8.1.2	U silničního motorového vozidla, je-li vyžadováno, rychloměr chybí nebo není schváleného typu.	B
7.8.2 Rychloměr zjevně není funkční	7.8.2	Rychloměr není zjevně funkční.	B
7.8.3 Stupnice není uvedena v km/h nebo ji nelze osvětlit	7.8.3.1	Osvětlení stupnice rychloměru, je-li vyžadováno, není funkční.	B
	7.8.3.2	U vozidla, schváleného v ČR po 1. 7. 2002, stupnice rychloměru není uvedena v km/h.	B
7.9 Záznamové zařízení (tachograf), je-li vybaveno/vyžadováno			
7.9	Záznamové zařízení (tachograf), je-li vybaveno/vyžadováno	Vizuální kontrola.	
7.9.1 Záznamové zařízení, je-li vyžadováno, chybí nebo není v souladu s požadavky	7.9.1	Záznamové zařízení, je-li vyžadováno, chybí nebo není v souladu s požadavky nebo bylo z vozidla zjevně demontováno nebo dodatečná montáž záznamového zařízení neodpovídá požadavkům (EC, digitální).	B
7.9.2 Záznamové zařízení nebo adaptér, poškozený nebo není plně funkční (tiskárna) nebo nefunguje	7.9.2	Záznamové zařízení / adaptér nefunguje, je poškozený nebo není plně funkční (např. tiskárna).	B
7.9.3 Vadné nebo chybějící plomby u záznamového zařízení	7.9.3	Plomby u záznamového zařízení zjevně poškozené nebo zjevně chybí nebo zjevně neodpovídají požadavkům.	B
7.9.4 Instalační štítek záznamového zařízení chybí nebo je porušený nebo nečitelný nebo je překročena lhůta pro periodickou prohlídku zařízení	7.9.4	Montážní štítek záznamového zařízení chybí nebo je porušen tak, že není čitelný nebo je překročena lhůta pro periodickou prohlídku záznamového zařízení nebo není montážní štítek v souladu s požadavky.	B
7.9.5 Jakékoliv očividné zásahy nebo manipulace se záznamovým zařízením / adaptérem	7.9.5	Zjevné zásahy nebo manipulace se záznamovým zařízením / adaptérem.	B
7.9.6 Rozměr pneumatik uvedený v montážním štítku k	7.9.6	Rozměr pneumatik, uvedený v montážním štítku k záznamovému zařízením, nesouhlasí s pneumatikami	B

	záznamovému zařízení nesouhlasí s velikostí pneumatik hnané nápravy		hnaných kol (např. změna profilového čísla).	
7.10 Omezovač rychlosti, je-li osazen/vyžadován				
7.10	Omezovač rychlosti, je-li osazen/vyžadován		Vizuální kontrola.	
	7.10.1 Omezovač rychlosti, je-li vyžadován, chybí nebo není v soudu s požadavky	7.10.1	Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno / dovybaveno omezovačem rychlosti nebo podobným palubním systémem vozidla, které plní stejnou funkci omezení rychlosti.	B
	7.10.2 Omezovač rychlosti zjevně nefunkční (překročení rychlosti)	7.10.2	Omezovač rychlosti není zjevně funkční (překročení rychlosti).1)	B
	7.10.3 Nastavená rychlost vozidla neodpovídá požadavkům (je-li kontrolováno)	7.10.3	Zjevný neoprávněný zásah do systému omezovače rychlosti, nastavená rychlost vozidla neodpovídá požadavkům (je-li kontrolováno) 2).	B
	7.10.4 Vadné nebo chybějící plomby	7.10.4	Plomby omezovače rychlosti zjevně poškozené nebo zjevně chybí nebo zjevně neodpovídají požadavkům.	B
	7.10.5 Štítek s vyznačenou nastavenou rychlostí chybí nebo je nečitelný	7.10.5	Nastavená rychlost omezovače rychlosti není zřetelným způsobem uvedena na štítku v kabině řidiče vozidla nebo je štítek poškozený tak, že je nečitelný.	A
	7.10.6 Velikost pneumatik neodpovídá údajům pro kalibraci omezovače rychlosti	7.10.6	Rozměr pneumatik, uvedený v montážním štítku k omezovači rychlosti, nesouhlasí pneumatikami hnaných kol (např. změna profilového čísla).	B
7.11 Počítadlo ujeté vzdálenosti, je-li instalováno				
7.11	Počítadlo ujeté vzdálenosti, je-li instalováno		Vizuální kontrola, porovnání údajů z předchozí technické prohlídky v IS TP a/nebo použití elektronického rozhraní.	
	7.11.1 U počítadla ujeté vzdálenosti zjevná manipulace s počtem ujetých kilometrů	7.11.1.1	U počítadla ujeté vzdálenosti zjevná manipulace s počtem ujetých kilometrů.	B
	7.11.2 Počítadlo ujeté vzdálenosti, zjevně nefunguje	7.11.2.1	Počítadlo ujeté vzdálenosti, zjevně nefunguje.	B
		7.11.2.2	Počítadlo ujeté vzdálenosti, je-li vyžadováno, chybí.	B
7.12 Systém elektronického řízení stability (ESC), je-li osazen nebo vyžadován				
7.12	Systém elektronického řízení stability (ESC), je-li osazen nebo vyžadován		Vizuální kontrola a/nebo použití elektronického rozhraní vozidla.	

¹⁾ Kontrola funkce omezovače rychlosti ze záznamu jízdy (tachografu) při technické silniční kontrole.

²⁾ Kontrola funkce omezovače rychlosti zpravidla při technické silniční kontrole.

7.12.1 Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno systémem elektronického řízení stability nebo systém není funkční	7.12.1.1	Vozidlo, je-li vyžadováno, není vybaveno systémem elektronického řízení stability.	B
	7.12.1.2	Systém ukazuje závadu přes elektronické rozhraní vozidla.	B
7.12.2 Čidla rychlosti na kolech chybí nebo jsou poškozená	7.12.2	Čidlo otáčení kol systému elektronického řízení stability nevhodně uchycené nebo poškozené tak, že neplní svoji funkci nebo chybí.	B
7.12.3 Vedení poškozené.	7.12.3	Elektrické kabely systému elektronického řízení stability jsou poškozené tak, že nejsou funkční nebo chybí.	B
7.12.4 Jiné části chybí nebo jsou poškozené	7.12.4	Jiné části systému elektronické kontroly stability chybí nebo jsou poškozené tak, že systém není funkční.	B
7.12.5 Spínač systému poškozený nebo nefunguje v souladu s požadavky	7.12.5	Spínač systému elektronické kontroly stability nefunguje v souladu s požadavky.	B
7.12.6 Kontrolka vadné funkce systému elektronické kontroly stability ukazuje jakékoli selhání systému	7.12.6	Kontrolka vadné funkce systému elektronické kontroly stability ukazuje jakékoli selhání systému.	B
7.90 Označení některých údajů na vozidle			
7.90	Označení některých údajů na vozidle	Vizuální kontrola.	
7.90.1 Vozidlo, je-li vyžadováno, není označeno předepsanými údaji	7.90.1	Vozidlo není označeno předepsanými údaji.	B
7.90.2 Označení některých údajů na vozidle je poškozené nebo nečitelné nebo jejich umístění na vozidle nebo provedení neodpovídá požadavkům	7.90.2.1	Označení některých údajů na vozidle je částečně poškozené, avšak je čitelné a plní svoji funkci.	A
	7.90.2.2	Označení některých údajů na vozidle je poškozené tak, že je nečitelné nebo neplní svoji funkci.	B
	7.90.2.3	Umístění nebo provedení některých údajů na vozidle neodpovídá požadavkům.	B
7.91 Klíč na matice nebo šrouby kol a příruční zvedák			
7.91	Klíč na matice nebo šrouby kol a příruční zvedák	Vizuální kontrola.	
7.91.1 Pokud je tak vyžadováno, vozidlo není vybaveno klíčem na matice nebo šrouby kol	7.91.1	Pokud je tak vyžadováno, vozidlo není vybaveno klíčem na matice nebo šrouby kol.	B
7.91.2 Pokud je tak vyžadováno, vozidlo není vybaveno příručním zvedákem s předepsanou nosností	7.91.2	Pokud je tak vyžadováno, vozidlo není vybaveno příručním zvedákem s předepsanou nosností	B

8. OBTEŽOVÁNÍ OKOLÍ			
8.1 Hlučnost			
8.1.1	Systém tlumení hluku	Subjektivní hodnocení. Pokud kontrolní technik usoudí, že hlučnost vozidla překračuje průměrné hodnoty, změří hluk stojícího vozidla pomocí hlukoměru v souladu s metodikou.	
8.1.1.1	Hlučnost přesahuje míru povolenou v požadavcích	8.1.1.1	Hlučnost zjevně přesahuje míru povolenou v požadavcích. B
8.1.1.2	Jakákoliv část systému tlumení hluku uvolněná, mohla by spadnout, poškozená, nesprávně osazená, chybí nebo je zjevně upravena tak, že by to mohlo mít nežádoucí vliv na hlučnost	8.1.1.2.1	Zařízení pro tlumení hluku ze vzduchotlakové soustavy chybí nebo je zjevně poškozené natolik, že neplní svoji funkci. B
		8.1.1.2.2	Zjevný zásah do výfukového systému, kterým je bezprostředně zatěžováno životní prostředí nadměrným hlukem. C
		8.1.1.2.3	Velmi vysoké riziko odpadnutí. C
8.2 Emise z výfuku			
8.2.1 Emise zážehových motorů			
8.2.1.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola	
8.2.1.1	Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené	8.2.1.1.1	Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené. B
		8.2.1.1.2	Netěsnost zařízení k omezení emisí, která by měla vliv na měření emisí. B
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 překračují určené hodnoty udané výrobcem	8.2.1.2.1	Emise překračují určené hodnoty udané výrobcem. B
		8.2.1.2.2	Nejsou-li údaje výrobce k dispozici a je překročena povolená hodnota emisí CO: a) <u>Zážehové motory s neřízeným emisním systémem</u> a) 4,5% oxidu uhelnatého a 1 200 ppm nespálených uhlovodíků u vozidel poprvé registrovaných do 31. prosince 1985, b) 3,5% oxidu uhelnatého a 800 ppm nespálených uhlovodíků u vozidel poprvé registrovaných od 1. ledna 1986. Výše uvedené přípustné hodnoty se vztahují i na vozidla vybavená neřízeným emisním systémem s katalyzátorem. b) <u>Zážehové motory s řízeným emisním systémem a katalyzátorem</u> a) 0,5 % obj. oxidu uhelnatého při volnoběžných otáčkách u vozidel poprvé registrovaných do

		30. června 2002		
		b) 0,3 % obj. oxidu uhelnatého při volnoběžných otáčkách u vozidel poprvé registrovaných od 1. července 2002		
		c) 0,3 % obj. oxidu uhelnatého při zvýšených otáčkách u vozidel poprvé registrovaných do 30. června 2002		
		d) 0,2 % obj. oxidu uhelnatého při zvýšených otáčkách u vozidel poprvé registrovaných od 1. července 2002. Součinitel přebytku vzduchu lambda přitom musí dosahovat hodnoty $1 \pm 0,03$.		
	8.2.1.2.3	Lambda koeficient je mimo rozpětí $1 \pm 0,03$ nebo neodpovídá specifikaci výrobce	B	
	8.2.1.2.4	Zjištění z OBD značí zjevně nesprávnou funkci	B	
8.2.2 Emise vznětových motorů				
8.2.2.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku		Vizuální kontrola.	
8.2.2.1 Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené		8.2.2.1.1	Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené. V případě vozidla vybaveného filtrem pevných částic je tato podmínka splněna také v případě, že je hodnota korigovaného součinitele absorpce vyšší než $0,25 \text{ m}^{-1}$.	B
		8.2.2.1.2	Netěsnost zařízení k omezení emisí , která by měla vliv na měření emisí.	B
8.2.2.2	Opacita		Měření emisí se provádí v souladu s metodikou na základě hodnot, stanovených výrobcem vozidla, není-li stanoveno jinak.	
8.2.2.2.1 Opacita u vozidel kategorie M a N přesahuje stanovené hodnoty		8.2.2.2.1.1	Opacita přesahuje úroveň uvedenou na štítku výrobce. U vozidel kategorie M a N nesmí být překročeny přípustné hodnoty, které jsou vyjádřené součinitelem absorpce "k":	B
			a) 1,5 m^{-1} u vozidel s datem první registrace od 1. července 2008, pokud limity výrobce vozidla nejsou přísnější, b) 0,7 m^{-1} u vozidel s datem první registrace od 1. ledna 2015, pokud limity výrobce vozidla nejsou přísnější, c) 0,25 m^{-1} u vozidel s emisními limity EURO 6	

		<p>Pokud výrobce vozidla kategorie M nebo N s pohonem na motorovou naftu nebo s duálním pohonem nestanoví hodnoty součinitele absorpce motoru, nesmí limity zjištěné metodou volné akcelerace překročit:</p> <p>a) u vozidel poprvé registrovaných do 31. prosince 1979: 4,0 m⁻¹</p> <p>b) u motorů s atmosférickým sáním nebo u vozidel poprvé registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu od 1. ledna 1980 do 30. června 2008: 2,5 m⁻¹,</p> <p>c) u přeplňovaných motorů poprvé registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu od 1. ledna 1980 do 30. června 2008: 3,0 m⁻¹ nebo u vozidel poprvé registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu od 1. července 2008: 1,5 m⁻¹</p>	B
8.2.2.2.2 Opacita u vozidel kategorie T	8.2.2.2.2	<p>Pokud výrobce vozidla kategorie T nestanoví hodnotu součinitele absorpce motoru, nesmí limity zjištěné metodou volné akcelerace překročit:</p> <p>a) 4,0 m⁻¹ u vozidel se vznětovým motorem s datem první registrace do 31. prosince 1979</p> <p>b) 3,0 m⁻¹ u vozidel s přeplňovaným vznětovým motorem s datem první registrace od 1. ledna 1980 do 31. prosince 2014</p> <p>c) 2,5 m⁻¹ u vozidel s nepřeplňovaným vznětovým motorem s datem první registrace od 1. ledna 1980 do 31. prosince 2014</p> <p>d) 1,5 m⁻¹ u vozidel se vznětovým motorem s datem první registrace od 1. ledna 2015 do 31. prosince 2017</p> <p>e) 0,7 m⁻¹ u vozidel se vznětovým motorem s datem první registrace od 1. ledna 2018</p>	B
8.3 Elektromagnetické odrušení			
8.3.1	Vysokofrekvenční rušení	Vizuální kontrola.	
8.3.1 Vysokofrekvenční rušení	8.3.1	Vozidlo nebo některá část jeho výbavy neplní požadavky na elektromagnetickou kompatibilitu.	A
8.4 Ostatní položky týkající se životního prostředí			
8.4.1	Úniky kapalin	Vizuální kontrola.	
8.4.1.1 Jakýkoli nadměrný únik kapalin, který by mohl poškodit životní prostředí nebo představovat bezpečnostní riziko pro ostatní účastníky silničního	8.4.1.1.1	Únik provozních nebo jiných kapalin (které nejsou uvedeny v ostatních jednotlivých závadách), který by mohl poškodit životní prostředí nebo představovat bezpečnostní riziko pro ostatní účastníky silničního provozu.	B
	8.4.1.1.2	Nadměrný únik provozních nebo jiných kapalin (které nejsou uvedeny v ostatních jednotlivých závadách),	C

provozu		kteřý bezprostředně poškozujė životnı prostředí nebo bezprostředně ohrožujė ostatnı účastnıky silničního provozu.		
9. DALŠÍ PROHLÍDKY VOZIDEL K DOPRAVĚ OSOB KATEGORIE M2 A M3				
9.1 Dveře, únikové východy autobusu				
9.1.1	Provoznı dveře a východy autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
9.1.1.1	Vadná funkce některých dveřů autobusu	9.1.1.1	Některé dveře autobusu nelze otevřít nebo bezpečně zavřít v plném rozsahu nebo je-li vyžadováno, nefunguje automatické uzamčení dveřů za jízdy autobusu.	B
9.1.1.2	Zhoršený stav některých dveřů autobusu	9.1.1.2.1	Dveře autobusu jsou zdeformované, popraskané nebo zkorodované, ale tento stav nemá vliv na bezpečnost přepravovaných osob.	A
		9.1.1.2.2	Dveře autobusu jsou zdeformované, popraskané nebo nadměrně zkorodované nebo některá část dveřů chybí nebo stav dveřů ohrožujė bezpečnost přepravovaných osob.	B
		9.1.1.2.3	Některý prvek nebo zařizenı ze systému dveřních zámků nebo dveřních závěsů nebo otočného mechanismu zavírání dveřů autobusu je uvolněný, poškozený nebo opotřebený, ale tato závada neovlivňujė bezpečnost a provoznı vlastnosti dveřů.	A
		9.1.1.2.4	Některý prvek ze systému dveřních zámků, dveřních závěsů nebo otočného mechanismu zavírání dveřů autobusu je uvolněný, nadměrně opotřebený, poškozený nebo chybí a tato závada ovlivňujė bezpečnost nebo provoznı vlastnosti dveřů autobusu.	B
9.1.1.3	Nouzové otevřívání dveřů autobusu je vadné	9.1.1.3.1	Nefunkční nouzové otevřívání dveřů autobusu (pokud lze funkci ověřit bez poškození).	B
		9.1.1.3.2	Signalizace nouzového otevřívání dveřů autobusu, je-li vyžadována, chybí nebo nefungujė.	B
9.1.1.4	Dálkové ovládání dveřů autobusu je vadné nebo je vadná signalizace otevřených / zavřených dveřů	9.1.1.4.1	Z místa řidiče autobusu nelze otevřít nebo zavřít některé dveře.	B
		9.1.1.4.2	Ovladač nebo zařizenı pro otevřívání dveřů autobusu cestujícímı, nefungujė.	B
		9.1.1.4.3	Signalizace otevřívání provozních dveřů autobusu, je-li vyžadována, chybí nebo nefungujė.	B
		9.1.1.4.4	Některá zařizenı nepřímého výhledu (zpětná zrcátka, kamery), umožňující řidiči autobusu sledovat přítomnost cestujících v bezprostřednı blízkosti uvnitř nebo vně všech bočních provozních dveřů, jsou-li vyžadována, chybí nebo nejsou funkční nebo jsou poškozená tak, že neplnı svoji funkci.	B
		9.1.1.4.5	Zvuková výstraha proti rozjezdu autobusu při otevřených dveřech, je-li vyžadována, nefungujė.	B
9.1.1.5	Dveře nebo systém otevřívání a zavírání dveřů autobusu není	9.1.1.5.1	Označení ovladačů nebo zařizenı pro otevřívání dveřů autobusu chybí nebo není v souladu s požadavky	A
		9.1.1.5.2	Konstrukce dveřů autobusu, je-li vyžadováno, zjevně	B

v souladu s požadavky			neodpovídá požadavkům ochrany proti sevření nebo zachycení (měkké hrany) nebo se dveře automaticky neotevřou při sevření.	
		9.1.1.5.3	Počet provozních dveří a východů v autobusu, jejich provedení, požadované rozměry a rozmístění není v souladu s požadavky (např. dodatečnou úpravou).	B
		9.1.1.5.4	Dodatečná úprava vnitřních prostorů autobusu brání použití povinného východu nebo požadovanému přístupu k takovému východu (včetně nouzovým dveřím).	B
9.1.2	Únikové východy autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
9.1.2.1 Vadná funkce únikového východu v autobusu		9.1.2.1	Některé části zařízení pro otevření únikového východu v autobusu (např. páčky, madla) zjevně chybí nebo jsou poškozené natolik, že únikový východ nelze zjevně otevřít (např. závěsný poklop nebo závěsné / odhoditelné okno).	B
9.1.2.2 Označení únikových východů autobusu nebo návod na jejich použití chybí nebo je nečitelný		9.1.2.2.1	Označení únikového východu nebo návod na otevření únikového východu v autobusu je částečně poškozený, ale je srozumitelný.	A
		9.1.2.2.2	Označení únikového východu nebo návod na otevření únikového východu v autobusu chybí nebo je nečitelný.	B
9.1.2.3 Chybí kládívko k rozbití skla únikového okna autobusu		9.1.2.3	V blízkosti únikového okna autobusu není k dispozici zařízení nebo nástroj pro jeho rozbití.	B
9.1.2.4 Únikové východy autobusu nejsou v souladu s požadavky		9.1.2.4.1	Počet, druh, rozměr, umístění nebo provedení (materiál) únikových východů (úniková okna odhoditelná / závěsná, únikové poklapy střešní / podlahové) neodpovídá kategorii a třídě autobusu.	B
		9.1.2.4.2	Neschválená úprava únikového okna autobusu (např. nalepení reklamní fólie), vyjma použití schválené fólie pro úniková okna, opatřené povinným štítkem s předepsanými údaji (označení výrobce, typ výrobku, schvalovací číslo ATEST 8 SD XXXX a text „URČENO NA ÚNIKOVÁ OKNA“).	B
		9.1.2.4.3	Dodatečná úprava vnitřních / vnějšího 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 odmlžování čelního skla autobusu				
9.2	Systém odmrazování a odmlžování čelního skla autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.		
9.2.1 Odmlžování čelního skla autobusu nefunguje nebo nefunguje správně		9.2.1.1	Ovládačem systému odmlžování čelního skla autobusu nelze měnit výkon odmlžování (např. otáčky ventilátoru).	A
		9.2.1.2	Systém odmlžování čelního skla autobusu nefunguje nebo systém odmlžování není zjevně dostatečně účinný (netěsnost vzduchového potrubí apod.).	B

9.2.2 Systémem odmrazování a odmlžování autobusu se dostávají do prostoru pro řidiče nebo do prostoru pro cestující emise jedovatých či výfukových plynů	9.2.2.1	Nevyhovujícím stavem systému odmrazování nebo odmlžování čelního skla autobusu (např. netěsnost nebo nadměrná koroze potrubí) hrozí nebezpečí pronikání emisí jedovatých či výfukových plynů do prostoru pro řidiče nebo pro cestující.	B
	9.2.2.2	Systémem odmlžování nebo odmrazování čelního skla autobusu se dostávají do prostoru pro cestující emise výfukových nebo jiných jedovatých plynů.	C
9.2.3 Odmrazování čelního skla autobusu nefunguje nebo nefunguje správně	9.2.3	Systém odmrazování čelního skla autobusu nefunguje nebo systém odmrazování není zjevně dostatečně účinný (netěsnost vzduchového potrubí apod.).	B
9.3 Systém větrání a vytápění autobusu			
9.3	Systém větrání a vytápění autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.3.1 Vadná funkce systému větrání a vytápění v autobusu	9.3.1.1	Systém větrání nebo klimatizace v autobusu, je-li namontována, není funkční nebo nelze plynule regulovat intenzitu větrání / chlazení (např. nad sedadlem).	A
	9.3.1.2	V autobusu zjevně nefunguje systém vytápění nebo je vytápění zjevně nedostatečné nebo nelze teplotu vytápění plynule regulovat.	B
	9.3.1.3	Některá část zařízení vytápění prostoru pro cestující chybí (např. kryt) nebo je nevhodně vedená nebo je poškozená natolik, že může způsobit cestujícím v autobusu popáleniny.	B
9.3.2 Systémem větrání a vytápění v autobusu se dostávají do prostoru pro řidiče nebo pro cestující emise jedovatých či výfukových plynů	9.3.2.1	Nevyhovujícím stavem systému větrání nebo vytápění autobusu (např. netěsnost nebo nadměrná koroze vzduchového potrubí / výměníku) hrozí nebezpečí pronikání emisí jedovatých či výfukových plynů do prostoru pro řidiče nebo pro cestující.	B
	9.3.2.2	Systémem větrání nebo vytápění autobusu se dostávají do prostoru pro řidiče nebo pro cestující emise jedovatých či výfukových plynů.	C
9.4 Sedadla v autobusu			
9.4.1	Sedadla pro cestující v autobusu (včetně sedadel doprovodu)	Vizuální kontrola.	
9.4.1.1 Některé sedadlo pro cestující v autobusu je poškozené nebo není bezpečné	9.4.1.1.1	Sedadlo pro cestující v autobusu má částečně poškozený nebo opotřebený povrch sedadla.	A
	9.4.1.1.2	Konstrukce sedadla pro cestující v autobusu je poškozená nebo nadměrně opotřebená (sedák / opěradlo), prasklá, deformovaná nebo neúplná nebo poškození sedadla může způsobit zranění přepravované osoby.	B
9.4.1.2 Některé sedadlo pro cestující v autobusu je uvolněné nebo ukotvení sedadla není spolehlivé	9.4.1.2	Některý spojovací prvek ukotvení sedadla pro cestující v autobusu je uvolněný, prasklý nebo chybí nebo způsob ukotvení sedadla neodpovídá požadavkům (např. mimo kotevní úchyty) nebo kotevní úchyt (včetně okolí) je nadměrně zkorodovaný a tato závada ovlivňuje spolehlivost	B

		ukotvení sedadla.	
9.4.1.3 Systém seřízení nebo posouvání sedadla pro cestující v autobusu je vadný nebo nelze sedadlo aretovat spolehlivě v požadované poloze	9.4.1.3.1	Větší vůle než montážní v systému posouvání / seřízení sedadla pro cestující v autobusu (např. boční, úhlové), ovlivňující mechanické vlastnosti sedadla (vůle / tuhost).	A
	9.4.1.3.2	Systém seřízení nebo posouvání sedadla pro cestující v autobusu je vadný nebo nelze sedadlo aretovat spolehlivě v požadované poloze nebo se sedadlo po sklopení samočinně nezablokuje v obvyklé poloze.	B
9.4.1.4 Sedadla pro cestující v autobusu nejsou v souladu s požadavky	9.4.1.4.1	Počet sedadel pro cestující v autobusu, nestanoví-li výrobce jinak, neodpovídá počtu (chybí / překračuje počet sedadel / kotevnicích úchytů) uvedeném v dokumentaci vozidla nebo typ sedadla (provedení) neodpovídá požadavkům homologace nebo neodpovídá požadavkům typu vozidla.	B
	9.4.1.4.2	Předepsaný minimální volný prostor pro sedícího cestujícího v autobusu nebo volný prostor nad místem sedění je zjevně snížen (např. dodatečnou úpravou).	B
	9.4.1.4.3	Sedadla pro cestující blokuji nouzový východ autobusu.	B
9.4.2	Prostor pro řidiče autobusu (další požadavky)	Vizuální kontrola.	
9.4.2.1 Sluneční clona nebo antireflexní ochrana proti oslnění řidiče autobusu je vadná nebo neodpovídá požadavkům	9.4.2.1.1	Sluneční clonu v autobusu nelze aretovat v horní (sklopené) poloze.	A
	9.4.2.1.2	Sluneční clona v autobusu nelze spolehlivě aretovat v nastavené poloze nebo sluneční clona / antireflexní ochrana proti oslnění řidiče chybí nebo je v tak zhoršeném stavu, že neplní svoji funkci nebo neodpovídá požadavkům (např. rozměr).	B
9.4.2.2 Ochrana řidiče autobusu je nespolehlivá nebo neodpovídá požadavkům	9.4.2.2.1	Prostor řidiče autobusu, je-li opatřen zábranou (dvířky), zábrana nelze spolehlivě zajistit v zavřené poloze.	B
	9.4.2.2.2	Prostor řidiče autobusu, je-li vyžadováno, není dostatečně chráněn před cestujícími nebo předměty (např. zavazadly) a hrozí nebezpečí zranění řidiče nebo prostor řidiče neodpovídá požadavkům.	B
9.5 Vnitřní osvětlení a navigační zařízení autobusu			
9.5	Vnitřní osvětlení a navigační zařízení autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.5.1 Vnitřní osvětlení a navigační zařízení autobusu je vadné nebo neodpovídá požadavkům	9.5.1.1	Některá svítidla vnitřního osvětlení stanovených prostorů autobusu nesvítí, ale tato závada neohrožuje bezpečnost přepravy cestujících.	A
	9.5.1.2	Některé svítidly vnitřního osvětlení stanovených prostorů autobusu nesvítí nebo jsou poškozeny/a natolik (ostré hrany), že tato závada ohrožuje bezpečnost přepravy cestujících.	B
	9.5.1.3	Některý stanovený prostor autobusu, je-li osvětlení vyžadováno (např. schody, východy, prostor pro cestující, toalety, vnitřní označení a vnitřní ovladače východů, překážky v prostoru autobusu) není osvětlen předepsaným umělým vnitřním osvětlením, nebo	B

		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 Podlaha v autobusu je vadná nebo nespolehlivá	9.6.1.1	Povrch podlahy autobusu nezajišťuje bezpečný pohyb cestujících a může zapříčinit jejich zranění (např. povrch nadměrně opotřeбенý, potrháný, vyboulený).	B
	9.6.1.2	Některý poklop v podlaze autobusu není dostatečně upevněn nebo zajištěn proti otevření nebo některá jeho část nadměrně vyčnívá nad úroveň podlahy a může zapříčinit zranění cestujících.	B
	9.6.1.3	Podlaha autobusu je v natolik zhoršeném stavu (např. nadměrná koruze, praskliny nebo nespolehlivě uchycené poklopy nebo poklop chybí), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost přepravovaných osob.	C
9.6.2 V autobusu vadné zábradlí nebo madla	9.6.2.1	Některá madla (zábradlí) nebo držadla (poutka) v autobusu jsou uvolněná nebo na svém povrchu poškozena, ale tato závada neohrožuje zdraví a bezpečnost přepravovaných osob.	A
	9.6.2.2	Madla (zábradlí) a držadla (poutka) v autobusu jsou na svém povrchu natolik poškozena, že mohou způsobit zranění přepravovaných osob nebo jsou prasklá nebo nespolehlivě uchycená, že neplní svoji funkci nebo ohrožují bezpečnost přepravovaných osob.	B
9.6.3 Příhrádka pro zavazadla v autobusu jsou uvolněné nebo poškozené tak, že může dojít k vypadnutí zavazadel	9.6.3.1	Příhrádka pro zavazadla v autobusu je uvolněná nebo poškozená, ale tato závada neovlivňuje její funkci (bezpečnou přepravu zavazadel).	A
	9.6.3.2	Příhrádka pro zavazadla v autobusu je uvolněná nebo poškozená natolik, že je ohrožena její funkce (nebezpečí vypadnutí zavazadel na cestující během jízdy).	B
	9.6.3.3	Prostor pro zavazadla v autobusu nelze bezpečně uzavřít, nebezpečí vypadnutí zavazadel.	B
9.6.4 Uličky nebo plochy pro stojící cestující nebo příhrádky pro zavazadla v autobusu nejsou v souladu s požadavky	9.6.4.1	Rozměry (minimální šířka, maximální sklon) nebo povrchová úprava podlahy uličky autobusu není v souladu s požadavky (např. po dodatečné úpravě).	B
	9.6.4.2	Provedení, povrchová úprava nebo způsob montáže madel (zábradlí) nebo držadel v autobusu není v souladu s požadavky (např. po dodatečné úpravě) nebo některá předepsaná madla (zábradlí) nebo držadla (poutka) chybí.	B
	9.6.4.3	Provedení prostoru pro zavazadla v autobusu není v souladu s požadavky (např. po dodatečné úpravě) a hrozí nebezpečí vypadnutí zavazadel.	B
9.7 Schody v autobusu			
9.7	Schody v autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti	

9.7.1 Schody v autobusu jsou vadné nebo nejsou bezpečné	9.7.1.1	Nášlapná plocha schodů autobusu nezajišťuje bezpečný pohyb cestujících a může způsobit jejich zranění (např. povrch nadměrně opotřeбенý, potrháný, vyboulený).	B
	9.7.1.2	Nášlapná plocha schodů autobusu je v natolik zhoršeném stavu, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost osob.	C
9.7.2 Zasouvatelné schody v autobusu nefungují správně	9.7.2	Zasouvatelné schody autobusu nelze vysunout / zasunout nebo signalizace funkce u řidiče, je-li vyžadována, není funkční nebo chybí.	B
9.7.3 Schody v autobusu nejsou v souladu s požadavky	9.7.3.1	Rozměry, tvar, sklon nebo povrch schodů autobusu nejsou v souladu s požadavky.	B
	9.7.3.2	Pohyb zasouvatelných schodů autobusu nebo porušení předepsaných požadavků pro zasouvatelné schody může způsobit zranění osob.	B
9.8 Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu			
9.8	Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu	Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.8.1 Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu je vadný nebo neodpovídá požadavkům	9.8.1.1	Některý prostředek (tlačítko) pro komunikaci mezi řidičem autobusu a prostorem pro cestující nebo odpočinkovým prostorem pro druhého řidiče, je-li vyžadován, nefunguje nebo chybí.	A
	9.8.1.2	Systém vnitřní komunikace s cestujícími autobusu, je-li vyžadován, chybí nebo není funkční nebo neodpovídá požadavkům.	B
9.9 Nápis a upozornění (piktogramy) v autobusu			
9.9	Nápis a upozornění (piktogramy) v autobusu	Vizuální kontrola.	
9.9.1 Nápis nebo piktogramy v autobusu jsou poškozené nebo chybné nebo nečitelné nebo chybí	9.9.1.1	Vnitřní označení autobusu předepsanými nápisy nebo piktogramy je poškozené, ale čitelné.	A
	9.9.1.2	Vnitřní označení autobusu předepsanými nápisy nebo piktogramy chybí nebo je poškozené tak, že nápisy nebo piktogramy jsou nečitelné.	B
9.9.2 Nápis a upozornění (piktogramy) v autobusu nejsou v souladu s požadavky	9.9.2	Předepsaná minimální velikost číslic nebo písmen nebo provedení piktogramů pro vnitřní označení autobusů není v souladu s požadavky.	A
9.10 Požadavky týkající se dopravy dětí v autobusu			
9.10.1	Požadavky na dveře autobusu, určeného pro přepravu dětí	Vizuální kontrola.	
9.10.1.1 Ochrana dveří v autobusu určeném pro přepravu dětí	9.10.1.1	U speciálně konstruovaných autobusů na přepravu dětí (školáků), konstrukce nebo systém ovládání	B

není v souladu s požadavky			provozních dveří neodpovídá požadavkům.	
9.10.2	Signalizační a speciální vybavení v autobusu určeném pro přepravu dětí		Vizuální kontrola.	
9.10.2.1 Signalizační nebo speciální vybavení v autobusu pro přepravu dětí chybí nebo není v souladu s požadavky		9.10.2.1	U speciálně konstruovaných autobusů na přepravu dětí (školáků), signalizační nebo speciální vybavení chybí nebo není v souladu s požadavky.	B
9.11 Požadavky týkající se dopravy cestujících se sníženou pohyblivostí v autobusu				
9.11.1	Rampy, zdviže a dveře vztahující se k dopravě cestujících se sníženou pohyblivostí v autobusu		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	
9.11.1.1 Některá rampa, zdviž nebo dveře autobusu určené pro nastupování a vystupování cestujících se sníženou pohyblivostí, nejsou funkční		9.11.1.1.1	Dveře autobusu pro přístup invalidních vozíků, jsou-li vyžadovány, neumožňují snadný přístup nebo nejsou vybaveny rampou nebo zdviží.	B
		9.11.1.1.2	Zdviž nebo rampa autobusu není funkční nebo nefunguje v celém rozsahu nebo ji nelze spolehlivě zajistit v přepravní poloze.	B
		9.11.1.1.3	Při použití zdviže autobusu se nevede samočinně v činnost zařízení bránící nechtěnému pohybu invalidního vozíku.	B
9.11.1.2 Některá rampa, zdviž nebo dveře autobusu určené pro nastupování a vystupování cestujících se sníženou pohyblivostí, je ve zhoršeném stavu nebo může způsobit zranění cestujících		9.11.1.2.1	Předepsané označení zdviže / rampy autobusu nebo směru pohybu invalidního vozíku, je-li vyžadováno, chybí nebo je nadměrně poškozené.	B
		9.11.1.2.2	Dveře, podlaha nebo zařízení zdviže / rampy autobusu je opotřebované, nadměrně zkorodované, popraskané nebo poškozené tak, že může způsobit zranění nebo překážky v pohybu cestujícím.	B
9.11.1.3 Ovládání rampy nebo zdviže, určené pro nastupování a vystupování cestujících se sníženou pohyblivostí, nefunguje nebo nefunguje správně		9.11.1.3.1	Ovládání zdviže / rampy autobusu, které jsou poháněné servomotorem, není funkční.	B
		9.11.1.3.2	Zařízení pro ručně ovládanou zdviž invalidního vozíku v autobusu nefunguje nebo zjevně nefunguje správně.	B
9.11.1.4 Kontrolka nebo zvuková signalizace upozorňující řidiče autobusu na používání rampy nebo zdviže cestujícími se sníženou pohyblivostí, nefunguje nebo chybí		9.11.1.4.1	Kontrolka, upozorňující řidiče autobusu na vysunutou nebo spuštěnou polohu zařízení pro nastupování (zdviž, rampa), nefunguje nebo chybí.	B
		9.11.1.4.2	Optická a zvuková signalizace vysunutí a zasunutí rampy v prostoru dveří autobusu, je-li vyžadována, nefunguje nebo chybí.	B
9.11.1.5 Rampa, zdviž nebo dveře autobusu určené pro nastupování a vystupování cestujících se sníženou pohyblivostí, neodpovídají požadavkům		9.11.1.5.1	Dveře autobusu pro přístup invalidních vozíků, jsou-li vyžadovány, nejsou v souladu s požadavky.	B
		9.11.1.5.2	Zdviž / rampa pro přístup invalidních vozíků do autobusu nebo způsob jejich ovládání není v souladu s požadavky.	B
9.11.2	Upevnění vozíků pro invalidy v		Vizuální kontrola a zkouška činnosti.	

	autobusu		
9.11.2.1 Zádržný systém pro uchycení invalidního vozíku v autobusu není funkční	9.11.2.1	U zádržného systému pro uchycení invalidního vozíku v autobusu, vybaveného samonavíjecím pásem, samonavíjecí zařízení nenavíjí nebo nenavíjí správně nebo blokovací zařízení neblokuje.	B
9.11.2.2 Zádržný systém pro uchycení invalidního vozíku v autobusu je poškozený nebo není spolehlivý	9.11.2.2.1	Popruh zádržného systému pro uchycení invalidního vozíku v autobusu opotřeбенý provozem (odřené), ale jeho povrch není zjevně narušen.	A
	9.11.2.2.2	Popruh zádržného systému pro uchycení invalidního vozíku v autobusu poškozen tak, že je narušena jeho pevnost (např. naříznutý, prodřený, roztržený apod.).	B
	9.11.2.2.3	Některá tuhá část zádržného systému pro uchycení invalidního vozíku v autobusu má na svém povrchu ostré hrany, které mohou třením způsobit opotřebení nebo porušení popruhu nebo způsobit zranění osob nebo některá tuhá část soupravy pásu vykazuje známky poškození nebo koroze, která ohrožuje správnou funkci zařízení.	B
	9.11.2.2.4	Některá část připevňovacího kování zádržného systému pro uchycení invalidního vozíku v autobusu je uvolněná nebo poškozená tak, že ukotvení zádržného systému uchycení invalidního vozíku není spolehlivé.	B
	9.11.2.2.5	Čalouněný povrch opěradla pro přepravu invalidního vozíku orientovaného směrem vzad je poškozen provozem, ale toto poškození nemá vliv na funkci opěradla.	A
	9.11.2.2.6	Konstrukce opěradla / opory pro přepravu invalidního vozíku orientovaného směrem vzad je poškozená natolik, že opěradlo / opora neplní svoji funkci nebo může způsobit zranění ostatních přepravovaných osob (ostré hrany).	B
9.11.2.3 Spony zádržného systému pro uchycení invalidního vozíku v autobusu nelze spolehlivě zapnout nebo rozepnout	9.11.2.3	Spony zádržného systému pro uchycení invalidního vozíku v autobusu nelze spolehlivě zapnout nebo rozepnout.	B
9.11.2.4 Prostor, určený pro přepravu invalidního vozíku v autobusu, není v souladu s požadavky	9.11.2.4.1	Prostor určený pro přepravu invalidního vozíku v autobusu neodpovídá požadavkům nebo není vybaven předepsaným typem zádržného systému.	B
	9.11.2.4.2	Autobus, který je určen pro přepravu invalidního vozíku, není opatřen předepsaným označením.	A
9.11.3	Signalizační a speciální vybavení autobusu, vztahující se k dopravě cestujících se sníženou pohyblivostí	Vizuální kontrola.	
9.11.3.1 Dorozumivací zařízení nebo speciální vybavení určené pro cestující se sníženou pohyblivostí, chybí nebo není v souladu s požadavky	9.11.3.1	Dorozumivací zařízení pro osoby se sníženou pohyblivostí, je-li vyžadováno, nefunguje, nebo chybí nebo její provedení nebo umístění v autobusu není v souladu s požadavky.	B
9.12 Jiné speciální vybavení autobusu			

9.12.1	Zařízení pro přípravu jídla v autobusu	Vizuální kontrola.		
9.12.1.1	Zařízení pro přípravu jídla v autobusu není v souladu s požadavky	9.12.1.1	Montáž zařízení pro výrobu horkých nápojů nebo kuchyňské zařízení v autobusu nesplňuje požadavky bezpečnosti.	B
9.12.1.2	Zařízení pro přípravu jídla v autobusu je poškozené do takové míry, že by bylo jeho používání nebezpečné	9.12.1.2	Zařízení pro přípravu jídla v autobusu je zjevně poškozené do takové míry, že by bylo jeho používání nebezpečné.	B
9.12.2	Sanitární zařízení v autobusu	Vizuální kontrola		
9.12.2	Sanitární zařízení v autobusu je poškozené a může způsobit zranění nebo není v souladu s požadavky	9.12.2.1	Sanitární zařízení v autobusu není v souladu s požadavky	A
		9.12.2.2	Sanitární zařízení v autobusu je poškozené a může způsobit zranění.	B
9.12.3	Jiné zařízení namontované v autobusu (např. audiovizuální systémy)	Vizuální kontrola		
9.12.3	Dodatečně namontované zařízení v autobusu není v souladu s požadavky nebo porušuje požadavky na bezpečnost	9.12.3.1	Audiovizuální systémy pro cestující, nejsou umístěny mimo zorné pole řidiče, nebo jejich provedení nebo umístění porušuje požadavky na bezpečnost (ostré hrany) nebo minimální výšku nad sedadlem.	B
		9.12.3.2	Dodatečná montáž zařízení (výbavy) v autobusu není v souladu s požadavky, ale není ohrožena bezpečnost jízdy ani bezpečnost cestujících	A
		9.12.3.3	Dodatečně namontované zařízení (výbava) v autobusu porušuje požadavky na bezpečnost	B

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 ovládní, posouzení hluku nebo užití jiného vhodného prostředku kontroly bez použití technických zařízení.
- "Neodborná oprava nebo změna" - zde znamená opravu nebo změnu, které sice mohou zajistit funkčnost, ale mají nepříznivý vliv na bezpečnost vozidla v silničním provozu nebo 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.
- 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			
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 ¹⁾	M1	59	490
	N1	51	685
	M2, M3, N2 a N3	51	685
	O ²⁾	45 / 51 ³⁾	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 ovládním 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		
„a“ = střední plné zpomalení stanovené		
„b“ = střední plné zpomalení vypočtené z brzdné dráhy		
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⁾	$b = 4,5 \text{ m/s}^2$	600 N
nad 40 km/h ⁶⁾	$a = 5,0 \text{ m/s}^2$	600 N

4) Směrnice rady 76/432/EHS o sblížení 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 $S_{max} \leq 0,15 \sqrt{V} + (V/116)$, 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.

Doklady předkládané k provedení technické prohlídky

(1) Pravidelná technická prohlídka

- technický průkaz vozidla,
- 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⁾

- technický průkaz vozidla,
- 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. prosince 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:

⁹⁾ Vyhláška č. 64/1987 Sb., o Evropské dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), ve znění pozdějších předpisů.

- 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:

- technický průkaz 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, kterým je technický průkaz,
- 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

- technický průkaz vozidla,
- 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

- technický průkaz vozidla,
- 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.

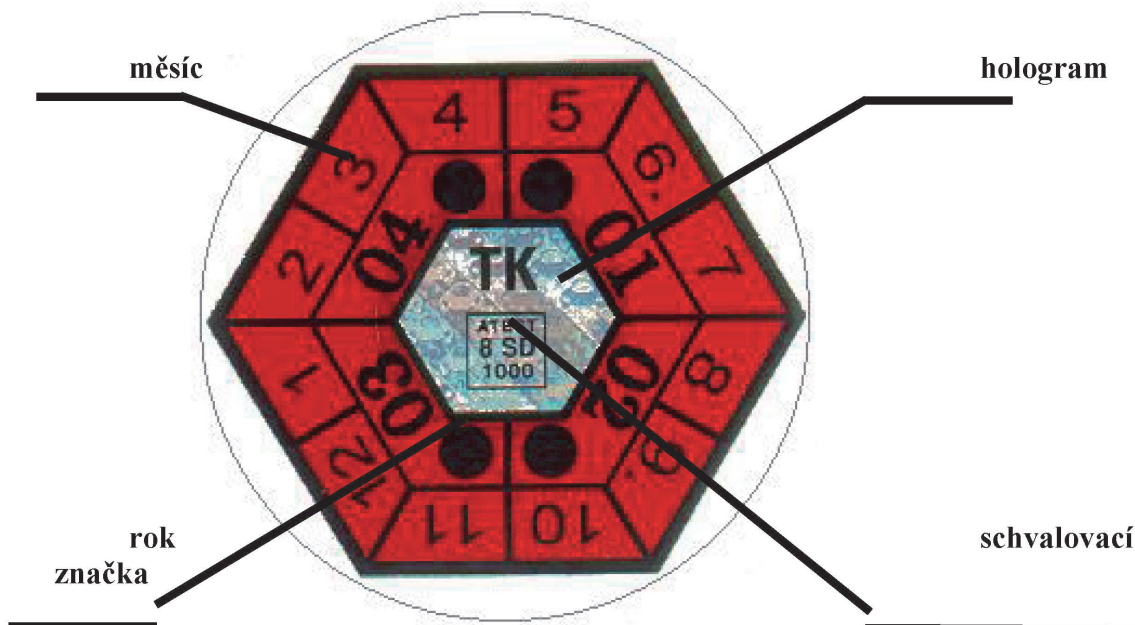
(8) Technická prohlídka prováděná v rámci technické silniční kontrole podle zákona o silničním provozu

- osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu,
- výpis z technického osvědčení samostatného technického celku, je-li namontován.

Vzor a umístění kontrolní nálepky na zadní tabulku registračních značky vozidel

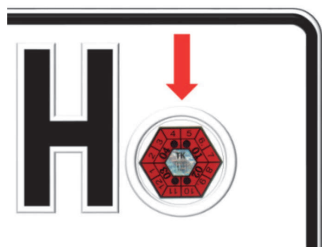
Kontrolní nálepka technické způsobilosti vozidla je

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



Umístění kontrolní nálepky na tabulce registrační značky

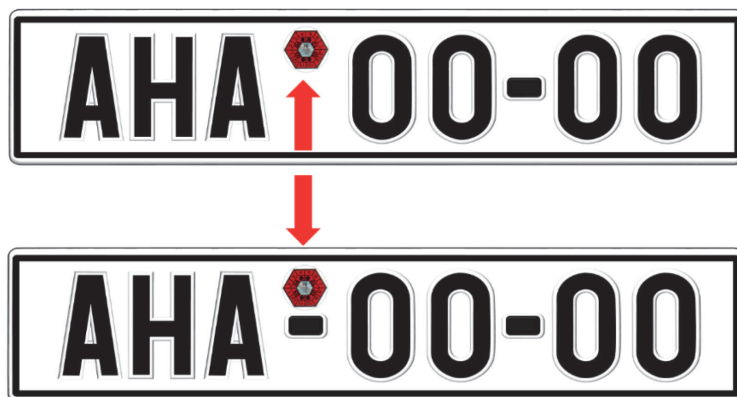
Kontrolní nálepka se vylepuje na zadní tabulku registrační značky do kruhového prolisu, určeného pro kontrolní nálepku. Je-li tabulka opatřena dvěma kruhovými prolisy, kontrolní nálepka se vylepuje do horního prolisu.



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

a) Obdélníková jednořadá 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

Provozovatel: Sídlo firmy: STK č. Adresa provozovny: IČO: Tel.: DIČ: E-mail: PROTOKOL č. CZ- - - - Druh TP Rozsah Dne D.1 Tovární značka: 1. Druh vozidla: D.2 Obch. označení (typ): J. Kategorie vozidla: E. VIN (č. karoserie): A. Registrační značka: 7. Typ motoru: B. Datum první registrace: Stav počít. ujeté vzdál. (km): Číslo TP: Měření emisí provedla SME č.: dne: č. protokolu:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) []

VÁŽNÉ (B) []

NEBEZPEČNÉ (C) []

Poznámky:

Vozidlo je pro další provoz _____

Příští prohlídka musí být provedena do _____

Vozidlo z hlediska evidenční kontroly _____

Kontrolní nálepka _____

Technickou prohlídku provedl kontrolní technik, osvědčení č. _____ Podpis: _____

Za správnost: _____

podpis odpovědného pracovníka

Razítko STK:



Protokol pro off-line stav (ruční protokol)



Stránka / celkový počet stran

LOGO
provozovateleSTK 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:**PROTOKOL č.
o technické prohlídce**

Druh TP:

Rozsah TP:

ID:
Dne:D.1 Tovární značka:
D.2 Obchodní označení (typ):
E. VIN (č. karoserie):
7. Typ motoru:
Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):1. Druh vozidla:
J. Kategorie vozidla:
A. Registrační značka:
B. Datum první registrace:
Číslo TP (dokladu):

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

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:**LEHKÉ (A)** (počet závad) (dynamické pole)**VÁŽNĚ (B)** (počet závad) (dynamické pole)**NEBEZPEČNÉ (C)** (počet závad) (dynamické pole)**Poznámky:** (dynamické pole)Vozidlo je pro další provoz
Příští prohlídka musí být provedena do
Vozidlo z hlediska evidenční kontroly
Kontrolní nálepka
Technickou prohlídku provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

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

Vylepena ochranná nálepka č.

Měření emisí provedl kontrolní technik, osvědčení č.:

*) Pouze, je-li uvedeno v TP vozidla

**) Pouze pro vozidla vybavená zařízením pro plynový pohon



(čárový kód protokolu)

druhá strana protokolu o technické prohlídce

Datum a čas měření: Č. protokolu: VIN:
 Komunikační protokol:
 Identifikační řetězce:

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.



(čárový kód protokolu)

třetí a popřípadě další strana protokolu o technické prohlídce



Provozovatel:

Sídlo firmy:

STK č.: Adresa provozovny: IČO:

Tel.: DIČ:

E-mail:

PROTOKOL č. CZ- - - -

Druh TP: NAŘÍZENÁ Rozsah Dne

D.1 Tovární značka: 1. Druh vozidla:

D.2 Obch. označení (typ): J. Kategorie vozidla:

E. VIN (č. karoserie): A. Registrační značka:

7. Typ motoru: B. Datum první registrace:

Stav počít. ujeté vzdál. (km): Mezinárodní rozlišovací značka:

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) []

VÁŽNÉ (B) []

NEBEZPEČNÉ (C) []

Poznámky:

<p>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. Příští prohlídka musí být provedena do _____ Vozidlo z hlediska evidenční kontroly _____ Kontrolní nálepka _____ Technickou prohlídku provedl kontrolní technik, osvědčení č. _____ Podpis: _____</p> <p style="text-align: right;">Za správnost: _____ <small>podpis odpovědného pracovníka</small></p>	<p>Razítko STK</p>
---	--------------------

Protokol pro off-line stav (ruční protokol – nařízená prohlídka)



Stránka / celkový počet stran

LOGO
provozovateleSTK 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:**PROTOKOL č.
o technické prohlídce**Druh TP: **NAŘÍZENÁ**

Rozsah TP:

ID:
Dne:D.1 Tovární značka:
D.2 Obchodní označení (typ):
E. VIN (č. karoserie):
7. Typ motoru:
Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):1. Druh vozidla:
J. Kategorie vozidla:
A. Registrační značka:
B. Datum první registrace:
Mezinárodní rozlišovací značka: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)

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.
 Příští prohlídka bude
 Vozidlo z hlediska evidenční kontroly
 Kontrolní nálepka
 Technickou prohlídku provedl kontrolní technik, osvědčení č.



(čárový kód protokolu)

Za správnost:



Razítko STK

podpis

první strana protokolu o nařízené technické prohlídce (on-line)

Příloha č. 5 k vyhlášce č. 211/2018 Sb.

Vzor záznamníku závad

ZÁZNAMNÍK ZÁVAD VOZIDLA

A. RZ PROTOKOL č. CZ - - - - Druh TP B. Datum první registrace Rozsah 1. Druh vozidla J. Kategorie vozidla D.1 Tovární značka: D.2 Obch. označení (typ): Číslo TP: SME č.: ze dne: č. protokolu:

VIN vozidla	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	souhlasí	ANO	NE

7. Typ motoru:
 Souhlasí s doklady ANO NE

Stav počítáče ujeté vzdálenosti (km):

ZÁVADY ZJIŠTĚNÉ NA VOZIDLE:

LEHKÉ (A) []

VÁŽNÉ (B) []

NEBEZPEČNÉ (C) []

Poznámky:

Datum: Technická způsobilost vozidla do: Kontrolní nálepka vylepena: ANO NEProhlídku provedl kontrolní technik osvědčení č. Podpis:

Stvrzuji, že obsah záznamníku závad souhlasí s protokolem o technické prohlídce vozidla:

 Podpis:

číslo osvědčení AIS (zapisovatele do IS TP)



53423-12-02-0363

Razítko STK: 

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 M₁, N₁, O₁, O₂ a L se převádí na počet OA, počet vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ 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.

$k_{pOOA} = T_{OOA} / T_{OA}$ k_{pOOA} je koeficient vozidel kategorie O₁ a O₂

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

$k_{pOUA} = T_{OUA} / T_{UA}$ k_{pOUA} je koeficient vozidel kategorie O₃ a O₄

Pro účely této přílohy se rozumí:

- 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 O₁ a O₂ na území České republiky za období předchozích 12 měsíců z Informačního systému technických prohlídek.
- T_{LOA} je průměrný čas v minutách od zahájení technické prohlídky po ukončení technické prohlídky počítaný ze všech druhů technických prohlídek vozidel kategorie 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 O_3 a O_4 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

$k_{EKO A} = T_{EKO A} / T_{PTOA}$	$k_{EKO A}$ je koeficient pracnost EK vůči PT u OA
$k_{EKU A} = T_{EKU A} / T_{PTU A}$	$k_{EKU A}$ je koeficient pracnost EK vůči PT u UA
$k_{OPO A} = T_{OPO A} / T_{PTOA}$	$k_{OPO A}$ je koeficient pracnost OP vůči PT u OA
$k_{OPU A} = T_{OPU A} / T_{PTU A}$	$k_{OPO A}$ je koeficient pracnost OP vůči PT u UA
$k_{PRO A} = T_{PRO A} / T_{PTOA}$	$k_{PRO A}$ je koeficient pracnost PR vůči PT u OA
$k_{PRU A} = T_{PRU A} / T_{PTU A}$	$k_{PRO A}$ je koeficient pracnost PR vůči PT u UA
$k_{PSO A} = T_{PSO A} / T_{PTOA}$	$k_{PSO A}$ je koeficient pracnost PS vůči PT u OA
$k_{PSU A} = T_{PSU A} / T_{PTU A}$	$k_{PSO A}$ 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) $T_{EKU A}$ 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) $T_{OPO A}$ 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) $T_{OPU A}$ 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 M₁ ve stáří do 4 let dle CRV z celkového počtu vozidel kategorie M₁ a N₁,
- b) potřebu opakovaných technických prohlídek koeficient oOA, kdy se uvádí procentuální podíl opakovaných prohlídek 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_{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, 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_{EKOA},
- 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:

$$kOA = (1-c) * (1+oOA * k_{OPOA}) * (1+ekOA * k_{EKOA}) * (1+prOA * k_{PROA}) * (1+psOA * k_{PSOA}) / lh$$

Kapacitní potřeba technických prohlídek STK pro OA:

$$PKOA = kOA * OAU$$

1.4. Potřebná kapacita STK pro UA (PKUA)

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

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

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

Koeficient kUA zahrnuje:

- 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 koeficient k_{OPUA},
- 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 koeficient k_{EKUA},
- 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 koeficient k_{PRUA},
- 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},
- lhůtu pravidelných technických prohlídek UA koeficient lh = 1 rok.

Upravený koeficient kUA:

$$kUA = (1 + oUA * k_{OPUA}) * (1 + ekUA * k_{EKUA}) * (1 + prUA * k_{PRUA}) * (1 + psUA * k_{PSUA}) / lh$$

Kapacitní potřeba technických prohlídek STK pro UA:

$$PKUA = kUA * UAU.$$

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.

- čtyři kontrolní stání
pracnost $TPr_{OA_{M1}}$ přepočtená na 1 hodinu $t_{LOA4} = TPr_{OA_{M1}}/60$ h
počet kontrolních stání na lince $p = 4$
ztráta počtu TPr (zahájení a ukončení práce) $z = 3$

Kapacita kontrolní linky (počet TPr /rok)

$$KLOA4 = (p * h_e / t_{LOA4} - z) * d = ((4 * h_e / (TPr_{OA_{M1}}/60) - 3) * d = TPr/rok$$

b) tři kontrolní stání

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

počet kontrolních stání na lince: $p = 3$

ztráta počtu TPr: $z = 2$

Kapacita kontrolní linky (počet TPr/rok)

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

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 $tLUA = TPr \cdot UA_{N3}/60$ h

počet kontrolních stání na lince: $p = 2$

ztráta počtu TPr: $z = 1$

Kapacita kontrolní linky (počet TPr/rok)

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

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 vztažené 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:

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

- 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:

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

- 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:

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

¹⁰⁾ Vyhláška č. 564/2002 Sb., o stanovení území okresů České republiky a území obvodů hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů.“

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. Dotykové desky zařízení umožňují podélný nebo příčný pohyb, který je přenášen na kola kontrolované nápravy vozidla. Zařízení musí být vybaveno svítilnou k osvětlení kontrolovaného místa a ovládacími prvky pohybu dotykových desek.

Zařízení v součinnosti se zvedákem do pracovní jámy umožňuje vizuální kontrolu vůlí v zavěšení a uložení kol nápravy.

Pro STK jsou používána zařízení ve dvou velikostních provedeních, pro osobní a pro užitkové automobily.

3. Přístroj na kontrolu geometrie řízené nápravy

Přístroj pracuje na mechanickém nebo mechanicko-optickém principu. Naměřené hodnoty se odečítají na úhломěrné 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 zkušeben 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 signalizaci 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 sloužící 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. Siloměr

Přenosný přístroj, který umožňuje kontrolovat účinek brzd traktorů nebo jejich souprav za pomoci měření velikosti síly mezi pomocným vozidlem a traktorem nebo jeho soupravou. Slouží k měření brzdného zpomalení prostřednictvím měření tažné síly vyvinuté pomocným vozidlem na traktor.

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

18. HU adaptér

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

Požadavky na komunikační rozhraní s vozidlovými sběrnici

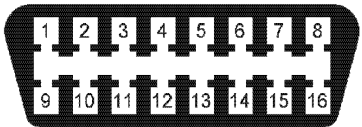
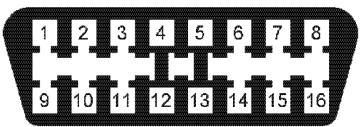
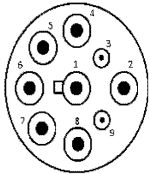
1. Přístroj musí být schopen navázat OBD komunikaci nejméně podle následujících standardů:
 - ISO 9141-2
 - SAE J1850 (PWM i VPW)
 - ISO 14230

- 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 přítom datové struktury podle ISO 15031-5, SAE J1979 resp. ISO/PAS 27145.

Údaj/veličina/zdroj	ISO 15031-5 (SAE J1979)	SAE J1939	ISO 27145 DoCAN (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	n/a	HRVD, PGN=(FEC1) _h , SPN=917	n/a
VIN	Mód 09h, PID 02h	VI, PGN=(FEEC) _h , SPN=237	Služba 22h, OBDINFOTYPDID 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, OBDINFOTYPDID

			F804h
kontrolní součet SW (CVN)	Mód 09h, PID 06h	DM19, SPN1634	Služba 22h, OBDFINOTYPDID F806h
dráha ujetá při aktivní DTC	Mód 01h, PID 21h	DM21, SPN3069	Služba 22h, OBDDID F421h
signály λ sond (skokové)	Mód 01h, PID 14h - 1Bh	n/a	n/a
signály λ sond (širokop.)	Mód 01h, PID 24h - 2Bh		
signály λ sond (proudové)	Mód 01h, PID 34h - 3Bh		
Podružné, nepovinně snímané veličiny, pouze pro statistické zpracování, nemají vliv na vyhodnocení emisního testu			
Poloha pedálu akcelerace	Mód 01h, PID 11h	EEC2, PGN=(F003) _h , SPN=91	Služba 22h, OBDDID F411h
Používané palivo	Mód 01h, PID 51h	n/a	Služba 22h, OBDDID F451h
Množství lihu v palivu	Mód 01h, PID 52h	n/a	Služba 22h, OBDDID F452h
Konfigurace motoru: volnoběžné otáčky otáčky omezovače	n/a	PGN=(FEE3) _h , SPN=188 PGN=(FEE3) _h , SPN=532	n/a

3. Příklad 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.

19. Hlukoměr

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

20. Přístroj pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů (analyzátor)

Přístroj pro měření emisí výfukových plynů vozidel se zážehovými motory je přístroj, kterým se měří objemové podíly složek oxidu uhelnatého (CO), oxidu uhličitého (CO_2), uhlovodíků (HC), kyslíku (O_2), případně oxidů dusíku (NO_x) ve výfukových plynech, otáčky a teplotu motoru vozidel se zážehovými motory. Přístroj může měřit úhel sepnutí kontaktů přerušovače, úhel předstihu zážehu a případně i další veličiny. Současně vypočítává součinitel přebytku vzduchu λ a korigovaný obsah oxidu uhelnatého (CO_{COR}) pomocí referenčních vzorců. Přístroj nemusí měřit koncentrace oxidů dusíku (NO_x), měl by 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 λ (dále jen také „analyzátor“),
- 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 vlastního analyzátoru výfukových plynů, mohou být sloučené. Přístroj může obsahovat i další podsestavy (např. kouřoměru, motortesteru apod.)

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 přezkoušení návrhu a kopii příloh(y) 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 předpisu¹⁰⁾.

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]

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

¹⁰⁾ Nařízení vlády č. 120/2016 Sb., o posuzování shody měřidel při jejich dodávání na trh, ve znění nařízení vlády č. 99/2017 Sb.

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.

Přístroje pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů musí být schváleného typu.

Lhůta kalibrace: 1/2 roku

21. Přístroj pro měření kouřivosti vznětových motorů (kouřoměr)

Přístroj pro měření kouřivosti vozidel se vznětovými motory 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 také „komora kouřoměru“),
- 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 vlastní komory kouřoměru, mohou být sloučené. Přístroj může obsahovat i další podsestavy (např. analyzátoru výfukových plynů, motortesteru apod.)

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 ČR 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 v platném znění, musí splnit požadavky uvedené dále.

Prokázání plnění požadavků ISO 11614

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

- prohlášení o tom, že výrobek plní požadavku normu ISO 11614 v platném znění
- protokol o ověření požadavků normy ISO 11614 v platném znění

Pověřená 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 vyhřívána 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 (teplém) 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 16 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 200 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 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. 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:

$$0,95 \leq X \leq 1,05$$

$$0,995 \leq K$$

22. 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(a) 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 (je-li vyhodnocována), průměrná poloha pedálu akcelerace v okamžiku dosažení otáček omezovače (je-li vyhodnocována), 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 (je-li vyhodnocována)

Záznam komunikace s OBD (vozidla s OBD): otáčky motoru, teplota motoru, stav Readiness, stav MIL, počet DTC, kódy DTC, CALID, CVN, VIN, pokud je vyhodnocován pak signál lambda sond (druh sond, amplituda, frekvence, plnění)

Všechny záznamy navíc: VIN vozidla, stav počítačla 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.

Lhůta kalibrace: 1 rok

23. 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.

24. Přístroj na měření otáček motoru

Přístroj musí měřit otáčky klikového hřídele zážehového motoru v rozsahu nejméně 600 až 6000 min⁻¹, s přesností:

- a) v rozsahu 600 až 1000 min⁻¹ - max. +/- 25 min⁻¹,
- b) v rozsahu nad 1000 min⁻¹ - max. +/- 150 min⁻¹.

Rozlišitelnost (nejmenší odečitatelná hodnota) indikačního zařízení musí být:

- a) v rozsahu do 1000 min⁻¹ - nejvýše 10 min⁻¹,
- b) v rozsahu nad 1000 min⁻¹ - lepší nebo rovna 20 min⁻¹,
- c) 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,
- d) přístroj musí být vybaven signálovým vstupem pro jeho kalibraci, tento vstup může být jak samostatný tak sloučený s jiným signálovým vstupem.

Lhůta kalibrace: 1 rok

25. Přístroj na měření teploty motoru

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.

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.

Teplotu musí přístroj měřit v rozsahu nejméně 50 až 100 °C, s odchylkou max. ± 2,5 °C.

Rozlišitelnost musí být nejvýše 2 °C.

Lhůta kalibrace: 1 rok

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 6057 - Jednotlivé a řadové garáže.

ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.

ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací.

Vnější označení stanice technické kontroly

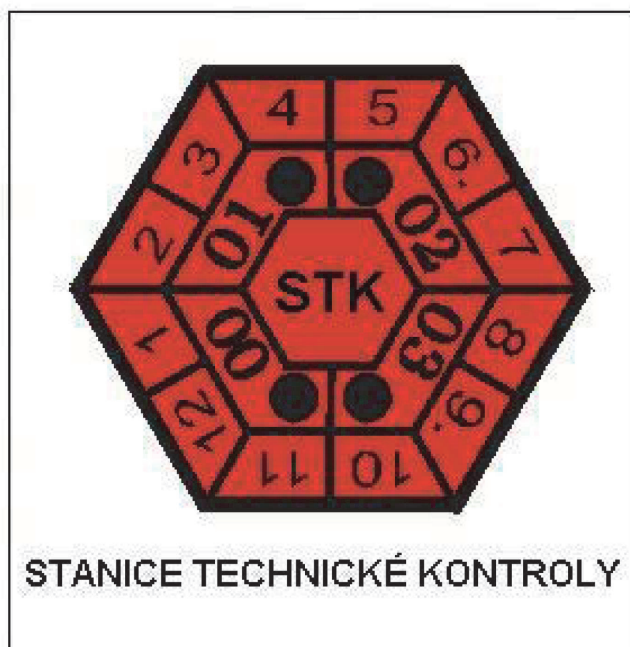
Provedení:

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



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	6
2	Hustič pneumatik	PM /SM ^{**)}	6
3	Válcová zkušebna brzd	PM	6
4	Zařízení na kontrolu geometrie řízení	PM	6
5	Přístroj na kontrolu seřízení světlometů	PM	6
6	Indikátor házivosti kol	PM	12
7	Decelerometr	PM	6
8	Detektor uhlovodíkových plynů	PM	12
9	Zařízení na měření opotřebení spojovacích zařízení vozidel	PM	6
10	Zařízení na měření prostupu světla	PM	6
11	Časoměrné zařízení	PM	12
12	Přístroj na měření hloubky dezénu pneumatik	PM	6
13	Váhy	PM	6
14	Siloměr	PM	6
15	HUD adaptér	PM	6
16	Hlukoměr	PM	6
17	Přístroj na měření otáček motoru	PM	12
18	Přístroj na měření teploty motoru	PM	12
19	Přístroj pro měření emisí výfukových plynů zážehových motorů (analyzátor)	SM	6
20	Přístroj pro měření kouřivosti vznětových motorů (kouřoměr)	PM	12
21	Přístroj na zjišťování těsnosti plynového zařízení	PM	podle výrobce

^{*)} 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:
Zápisy 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) Dovolena chyba je dána třídou přesnosti přístroje. Vypočte se podle vztahu:

$$\text{dovolena chyba} = \pm \frac{\text{třída přesnosti} \times \text{horní hranice měřicího rozsahu}}{100}$$

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) Dovolena 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

$$\Delta p = \pm 8 \text{ kPa} \dots \text{ v rozsahu do 400 kPa}$$

$$\Delta p = \pm 16 \text{ kPa} \dots \text{ v rozsahu nad 400 kPa}$$

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. Středky světlometů se přenesou na kontrolní stěnu pomocí hadicové libely a průmětu středů předního a zadního okna vozidla.

- c) Dovolena chyba měření sklonu světla způsobená chybou rovinnosti stání vozidla je 2 cm/10 m. Dovolena chyba způsobená chybou rovinnosti pojezdu regloskopu je 1,5 cm/10 m. Dovolena 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. Měřící doteky ustavíme do svislé roviny (jako při měření odklonu kola) a zkontrolujeme, zda leží v rovině kolmé k rovině stání vozidla (úhломěrem, olovníci). Doteky otočíme o 180 st. a měření opakujeme. Při správném nastavení přístroje musí měřící 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 $\pm 3 \%$ z konečné hodnoty rozsahu nebo $\pm 10 \%$ 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 $\pm 5 \%$ z měřené hodnoty.
Pro samotný měřicí řetězec zkušebny platí chyby poloviční, tj. $\pm 0,75 \%$ a $\pm 2,5 \%$.

Ovládací síly

$\pm 35 \text{ N}$ v rozsahu 0 - 700 N

Tlaku

$\pm 25 \text{ kPa}$ 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 měřící dotek a pevnou podložku (např. stěnu) nebo pomocí číselníkového úchylkoměru, mikrometrického šroubu, případně posuvného měřidla.
- c) Přípustná chyba v celém měřicím rozsahu je $\pm 0,25 \text{ mm}$.

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 linearity 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. Siloměr

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Provozní ověření správné funkce – podle provozního návodu přístroje.

14. HU adaptér

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Provozní ověření správné funkce – podle provozního návodu přístroje.

15. Hlukoměr

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Provozní ověření správné funkce – podle provozního návodu přístroje.

16. 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.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

20. Komunikační rozhraní s vozidlovými sběrnicemi

- a) Vizuální kontrola přístroje se provádí před zahájením denního provozu.
- b) Správná funkce přístroje se kontroluje podle provozního návodu přístroje.

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

Vzor protokolů o měření emisí



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 vznětovým 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):

1. Druh vozidla:
J. Kategorie vozidla:
A. Registrační značka:
B. Datum první registrace:
Typ emisního systému:
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.	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 zážehovým 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 počítáče ujeté vzdálenosti (km):	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]	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 a tabulka opakují.

Kontrola nádrže LPG/CNG:

Nádrž č.	Výrobce	Homologace	Životnost do:	Vizuální kontrola

Pozn. uvede 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 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 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		
Predběhové		
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. 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 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. 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 vznětovým 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:		
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 řetězce:

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.	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 zážehovým 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 počítače ujeté vzdálenosti (km):	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 řetězce:

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.

Vnější označení stanice měření emisí

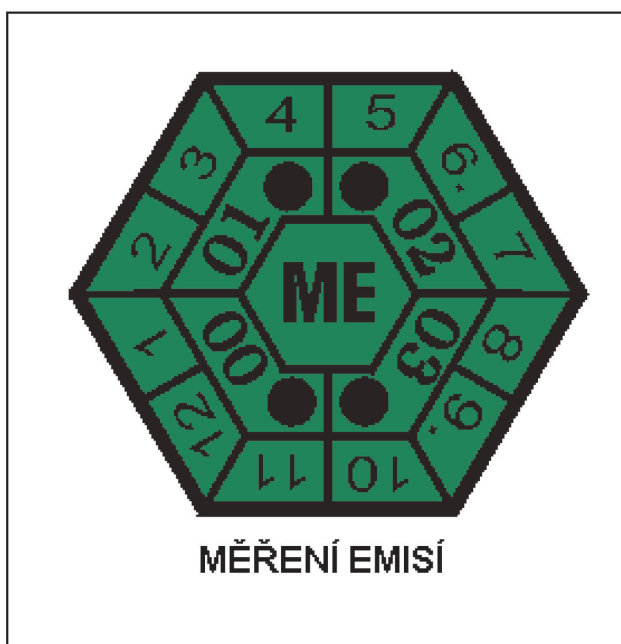
Provedení:

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



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 vyučovacích hodin, z toho 120 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 na kontrolní lince stanice technické kontroly a stanovišti měření emisí vozidel (z toho 28 na kontrolní lince a 12 na stanovišti měření emisí)	40
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 vyučovacích hodin, z toho 10 hodin pro teoretickou přípravu, 2 hodiny pro odborné konzultace, 4 hodiny pro praktický výcvik na kontrolních linkách a 8 hodin pro ověření teoretických znalostí. Ověření praktických znalostí nemusí bezprostředně navazovat na části I. až III.

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	8
1. Praktická ukázka vzorového provedení technické prohlídky	
2. Seznámení s novými postupy při provádění technických prohlídek	
III. Odborné konzultace	4
IV. 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 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	

Celkem	40

Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečné přezkoušení kontrolních techniků) probíhá v předem vyhlášených zkušebních termínech Ministerstvem dopravy. Časová dotace na ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika je 1 den.

c) Prohlubovací kurz kontrolního technika, který je držitelem platného profesního osvědčení kontrolního technika vydaného podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění do 30. září 2018 a není držitelem profesního osvědčení mechanika měření emisí vydaného podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění do 30.9.2018.

Prohlubovací kurz trvá pět dnů a je tematicky rozdělen do 48 vyučovacích hodin, z toho 10 hodin pro teoretickou přípravu k provádění technických prohlídek a 16 hodin pro teoretickou přípravu v oblasti měření emisí, 4 hodiny pro praktický výcvik na kontrolních linkách a 8 hodin pro praktický výcvik v měření emisí vozidel, 2 hodiny pro odborné konzultace a 8 hodin ověřování odborné způsobilosti.

Učební osnova prohlubovacího kurzu

Počet hodin	
I. Teoretická výuka	10
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. Měření emisí motorových vozidel	16
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. Praktický výcvik	12
1. Praktická ukázka vzorového provedení technické prohlídky	2
2. Seznámení s novými postupy při provádění technických prohlídek	2
3. Měření emisí motorových vozidel na stanovišti měření emisí	8
IV. Odborné konzultace	2
V. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečná zkouška)	8
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
Celkem	48

d) Prohlubovací kurz mechanika, který je držitelem platného profesního osvědčení mechanika vydaného podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění do 30. září 2018, k získání odborné způsobilosti pro vydání profesního osvědčení kontrolního technika.

Prohlubovací kurz je třítydenní, 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 120 vyučovacích hodin, z toho 68 hodin pro teoretickou přípravu, 16 hodin pro měření emisí vznětových a zážehových motorů a motorů na pohon plyným palivem, 24 hodin pro praktický výcvik na kontrolních linkách, 4 hodiny pro odborné konzultace, a 16 hodin pro ověření praktických dovedností. Prohlubovací kurz trvá nejméně 128 hodin.

Učební osnova prohlubovacího kurzu

Počet hodin

I. Teoretická výuka

68

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 přípevněné 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	24
IV. Odborné konzultace	4
V. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečná zkouška)	16
<hr/>	
Celkem	128

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) Odborná způsobilost se prokazuje vysvědčením o státní nebo maturitní zkoušce nebo výučním listem a dokladem o praxi z daného oboru a závěrečnou zkouškou z předmětů stanovených v učební osnově základního kurzu pro kontrolní techniky.

(3) Obsahem závěrečné zkoušky z teoretické přípravy je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo. Obsahem 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.

(4) Hodnocení písemné zkoušky se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení zkoušky provádí zkušební komise podle této stupnice:

a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky nejméně 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,

b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky méně než 90 % 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, 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. Tuto žádost může podat nejdříve za jeden měsíc a 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 třech dílčích zkouškách (z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí), vydá ministerstvo profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 19.

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 odbornou způsobilost 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) Obsahem závěrečného přezkoušení prohlubovacímu kurzu je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.

(3) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení testu provádí zkušební komise podle této stupnice:

a) prospěl a nemusí již dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,

b) prospěl a musí dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,

c) neprospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.

(4) Ústní zkouška, pokud musí být vykonána, se hodnotí bez ohledu na výsledek předchozího písemného testu. K ústní zkoušce nesmí být připuštěn ten, který v písemném testu neprospěl. Hodnocení ústní zkoušky se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

(6) Absolvent prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečného přezkoušení prohlubovacího kurzu. Tuto žádost může podat nejpozději do jednoho měsíce bez ztráty odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek nebo nejpozději do šesti měsíců po ukončení prohlubovacího kurzu. Kontrolní technik ztratí odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek ve lhůtě jednoho měsíce po absolvování zkoušky s výsledkem neprospěl. Další

opakování zkoušky prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek není možné bez nového absolvování základního kurzu.

(7) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení prospěl, vydá ministerstvo profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 19. Za vydání se považuje i prodloužení platnosti stávajícího profesního osvědčení kontrolního technika. Předseda zkušební komise, která vykonávala přezkoušení odborné způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek, vyznačí na základě výsledku vykonané zkoušky do profesního osvědčení kontrolního technika jeho platnost.

(8) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení bude vydáno na dobu dle ustanovení § 61 zákona.

(9) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení bude vydáno na jeden měsíc.

(10) U prohlubovacího kurzu v případě, že opakované přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem jejího vykonání. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení, a do evidence ministerstva.

c) Přezkoušení v prohlubovacím kurzu podle písm. c) přílohy č. 14 této vyhlášky

(1) Kontrolní technik, který je držitelem profesního osvědčení kontrolního technika podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění do 30. září 2018, je povinen se v zákonem stanovené lhůtě podrobit prohlubovacímu kurzu, který je ukončen ověřením odbornou způsobilost 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) Obsahem závěrečného přezkoušení prohlubovacímu kurzu je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek a praktické zkoušky z měření emisí vozidel. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.

(3) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení testu provádí zkušební komise podle této stupnice:

a) prospěl a nemusí již dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,

b) prospěl a musí dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,

c) neprospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.

(4) Ústní zkouška, pokud musí být vykonána, se hodnotí bez ohledu na výsledek předchozího písemného testu. K ústní zkoušce nesmí být připuštěn ten, který v písemném

testu neprospěl. Hodnocení ústní zkoušky se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(5) Praktická zkouška se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(6) K úspěšnému složení přezkoušení je potřeba, aby kontrolní technik uspěl v obou částech přezkoušení.

(7) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

(8) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečného přezkoušení prohlubovacího kurzu. Tuto žádost může podat nejpozději do jednoho měsíce bez ztráty odborné způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek nebo nejpozději do šesti měsíců po ukončení prohlubovacího kurzu. Kontrolní technik ztrácí odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek ve lhůtě jednoho měsíce po absolvování zkoušky s výsledkem neprospěl. 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, vydá ministerstvo nové profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 19.

(10) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení bude vydáno na dobu dle ustanovení § 61 zákona.

(11) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení bude vydáno na jeden měsíc.

(12) U prohlubovacího kurzu v případě, že opakované přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem jejího vykonání. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení, a do evidence ministerstva.

d) Přezkoušení v prohlubovacím kurzu podle písm. d) přílohy č. 14 této vyhlášky

(1) Mechanik, který je držitelem profesního osvědčení mechanika pro měření emisí vozidel podle zákona č. 56/2001 Sb., ve znění do 30. září 2018, je povinen se v zákonem stanovené lhůtě podrobit prohlubovacímu kurzu, který je ukončen ověřením odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek. K prohlubovacímu kurzu a k závěrečnému přezkoušení prohlubovacího kurzu bude připuštěn mechanik, který se prokáže osvědčením kontrolního technika v souladu s ustanovením § 61 zákona.

(2) Obsahem závěrečného přezkoušení prohlubovacímu kurzu je praktickou, písemnou a ústní zkouškou 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. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.

(3) Hodnocení písemné zkoušky se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení zkoušky provádí zkušební komise podle této stupnice:

a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky nejméně 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,

b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky méně než 90 % dosažitelného bodového ohodnocení.

(4) Hodnocení ústní a praktické zkoušky se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

(6) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečného přezkoušení prohlubovacího kurzu. Tuto žádost může podat nejpozději do jednoho měsíce bez ztráty odborné způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek nebo nejpozději do šesti měsíců po ukončení prohlubovacího kurzu. Kontrolní technik ztrácí odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek ve lhůtě jednoho měsíce po absolvování zkoušky s výsledkem neprospěl. Další opakování zkoušky prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek není možné bez nového absolvování základního kurzu.

(7) Absolventu prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení prospěl, vydá ministerstvo nové profesní osvědčení kontrolního technika podle provedení uvedeného v příloze č. 19.

(8) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení bude vydáno na dobu dle ustanovení § 61 zákona.

(9) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení bude vydáno na jeden měsíc.

(10) U prohlubovacího kurzu v případě, že opakované přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem jejího vykonání. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení, a do evidence ministerstva.

e) Podrobnější popis postupu a způsobu provádění zkoušky a přezkoušení prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek stanoví ministerstvo podle § 88 odst. 2 zákona ve Věstníku dopravy."

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

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
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>	
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 16 hodin.

Učební osnova prohlubovacího kurzu pro kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel

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	

Celkem	16

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. Časová dotace na ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, je 1 den.

Postup při závěrečné zkoušce a přezkoušení 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 kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických znalostí a praktickým ověřením dovedností před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí a dovedností vztahujících se k 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 a dokladem o praxi z daného oboru, případně osvědčením o absolvování specializované výuky k problematice emisí vozidel, a závěrečnou zkouškou z předmětů stanovených v učební osnově základního kurzu pro mechaniky.

(3) Obsahem 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. Obsahem závěrečné zkoušky je dále formou praktické zkoušky prověřit technické znalosti a dovednosti při používání přístrojů 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) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením zkušebních otázek. Hodnocení zkoušky provádí zkušební komise podle této stupnice:

a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky nejméně 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,

b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky méně než 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,

c) hodnocení praktické zkoušky se hodnotí stupněm, prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(5) O průběhu závěrečné zkoušky vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků základního kurzu, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

(6) Absolvent základního kurzu, který při závěrečné zkoušce neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování písemného testu nebo ověření praktických

dovedností v rozsahu závěrečné zkoušky základního kurzu. Tuto žádost může podat a opakovanou zkoušku vykonat nejdříve 1 měsíc a nejpozději do 6 měsíce po ukončení základního kurzu. Další opakování závěrečné zkoušky není možné bez nového absolvování základního kurzu.

(7) Absolventu základního kurzu, který při závěrečné zkoušce prospěl, vydá ministerstvo profesní osvědčení odborné způsobilosti kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, podle provedení uvedeného v příloze č. 18 k této vyhlášce.

b) Přezkoušení v prohlubovacím kurzu

(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 odborné způsobilosti mechanika měření emisí. K prohlubovacímu kurzu a k závěrečnému přezkoušení prohlubovacího kurzu bude připuštěn - kontrolní technik, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, který se prokáže osvědčením kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, v souladu s ustanovením § 62 zákona.

(2) Obsahem závěrečného přezkoušení prohlubovacího kurzu je formou písemného testu prokázat odbornou způsobilost - kontrolního technika, jehož oprávnění bude omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel. Otázky písemného testu schvaluje ministerstvo.

- (3) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení testu provádí zkušební komise podle této stupnice:

- a) prospěl a nemusí již dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,
- b) prospěl a musí dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
- c) neprospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.

(4) Ústní zkouška, pokud musí být vykonána, se hodnotí bez ohledu na výsledek předchozího písemného testu. K ústní zkoušce nesmí být připuštěn ten, který v písemném testu neprospěl. Hodnocení ústní zkoušky se hodnotí, stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

(6) Absolvent prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečného přezkoušení prohlubovacího kurzu. Tuto žádost může podat a

opravnou zkoušku vykonat nejpozději do jednoho měsíce bez ztráty odborné způsobilosti kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel. Kontrolní technik, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, ztratí odbornou způsobilost k provádění měření emisí ve lhůtě jednoho měsíce po absolvování zkoušky s výsledkem neprospěl.

(7) Další opakování přezkoušení prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, není možné bez nového absolvování základního kurzu.

(8) Předseda zkušební komise, která vykonávala přezkoušení odborné způsobilosti kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, vyznačí na základě výsledku vykonaného přezkoušení do profesního osvědčení – kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, jeho platnost.

(9) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení – kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, bude vydáno na dobu dle ustanovení § 62 zákona.

(10) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení – kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, bude vydáno na jeden měsíc.

(11) U prohlubovacího kurzu v případě, že opakované přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, pozbude platnosti dnem jejího vykonání. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení mechanika a do evidence ministerstva.

(12) Podrobnější popis postupu a způsobu provádění zkoušky a přezkoušení prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika, jehož oprávnění je omezeno k provádění technických prohlídek na měření emisí vozidel, stanoví ministerstvo podle § 88 odst. 2 zákona ve Věstníku dopravy.

Vzor Profesionálního 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, O_T, 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>	
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: KT 00000

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:	
- L, M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ ,	
- T, C, S a Z,	
- pouze měření emisí vozidel,	
v rozsahu řídičského oprávnění po skupiny vozidel, jejímž je držitelem, pro vozidla kategorie M ₂ a M ₃ postačí řídičského oprávnění pro skupiny C nebo C ₁ .	
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

Přední strana

Přezkoušení dne	Platnost prodloužena do	Kolek, razítko a podpis
Zkušební protokol č.		

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.

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 Přejícná 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 vybavu, 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 vyhlašován v případech, kdy nastane zásadní změna zvláštního právního předpisu²⁾, která svým charakterem vyžaduje výklad.

**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) Odborná způsobilost se prokazuje osvědčením kontrolního technika typu K a dokladem o praxi.

(3) Obsahem 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.

(4) Hodnocení písemné zkoušky se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení zkoušky provádí zkušební komise podle této stupnice:

- a) prospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky nejméně 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,
- b) neprospěl, jestliže účastník základního kurzu dosáhl u zkoušky méně než 90 % 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, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

(7) Absolvent základního kurzu odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů ve stanici technické kontroly ADR, který při závěrečné zkoušce neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečné zkoušky základního kurzu. Tuto žádost může podat nejdříve za jeden měsíc a 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 profesní osvědčení kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí podle provedení uvedeného v příloze č. 21.

b) Přezkoušení v prohlubovacím kurzu

(1) Absolvent základního kurzu odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů ve stanici technické kontroly ADR, který je držitelem profesního osvědčení kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů ve stanici technické kontroly ADR, je povinen se v zákonem stanovené lhůtě podrobit prohlubovacímu kurzu, který je ukončen ověřením odbornou způsobilost kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů.

(2) Obsahem 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) Hodnocení písemného testu se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení testu provádí zkušební komise podle této stupnice:

- a) prospěl a nemusí již dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky 90 % dosažitelného bodového ohodnocení,
- b) prospěl a musí dále prokazovat odbornou způsobilost ústní zkouškou před komisí, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
- c) neprospěl, jestliže účastník prohlubovacího kurzu dosáhl u zkoušky méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.

(4) Ústní zkouška, pokud musí být vykonána, se hodnotí bez ohledu na výsledek předchozího písemného testu. K ústní zkoušce nesmí být připuštěn ten, který v písemném testu neprospěl. Hodnocení ústní zkoušky se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(5) O průběhu závěrečného přezkoušení vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků prohlubovacího kurzu, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení a celkové hodnocení.

(6) Absolvent prohlubovacího kurzu, který při závěrečném přezkoušení neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečného přezkoušení prohlubovacího kurzu. Tuto žádost může podat nejpozději do jednoho měsíce bez ztráty odborné způsobilost kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě

nebezpečných věcí a předmětů podle zvláštního právního předpisu²⁾ nebo nejpozději do šesti měsíců po ukončení prohlubovacího kurzu. 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⁾ ve lhůtě jednoho měsíce po absolvování přezkoušení s výsledkem neprospěl.

(7) Další opakování přezkoušení prokazující odbornou způsobilost kontrolního technika k provádění technických prohlídek není možné bez nového absolvování základního kurzu.

(8) Předseda zkušební komise, která vykonávala zkoušku odborné způsobilost kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí a předmětů podle zvláštního právního předpisu²⁾, vyznačí na základě výsledku vykonané zkoušky do profesního osvědčení kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí jeho platnost.

(9) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem prospěl, profesní osvědčení bude vydáno na dobu dvou let.

(10) U prohlubovacího kurzu v případě, že přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení bude vydáno na jeden měsíc.

(11) U prohlubovacího kurzu v případě, že opakovaná přezkoušení bylo vykonáno s výsledkem neprospěl, profesní osvědčení pozbude platnosti dnem jejího vykonání. Tato skutečnost se poznamená do profesního osvědčení, do evidence ministerstva.

12) 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 podle § 88 odst. 2 zákona ve Věstníku dopravy.

**Vzor profesního osvědčení kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí
k provádění technických prohlídek vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí**

MINISTERSTVO DOPRAVY	
OSVĚDČENÍ	
O ODBORNÉ ZPUSOBILOSTI KONTROLNÍHO TECHNIKA K PROVÁDĚNÍ TECHNICKÝCH KONTROL VOZIDEL URČENÝCH K PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ PODLE EVROPSKÉ DOHODY O MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ PŘEPRAVĚ NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ (DOHODA ADR) PŘED JEJICH SCHVÁLENÍM K PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A K PROVÁDĚNÍ TECHNICKÝCH PROHLÍDEK ADR TĚCHTO VOZIDEL	
Pan/Pani: pracovník stanice technické kontroly: se sídlem:	narozen:
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.	
Toto osvědčení platí za podmínky, že držitel je pracovníkem uvedené stanice technické kontroly a zároveň je i držitelem platného osvědčení k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích.	
Držitel tohoto osvědčení se vydává služební razítko kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí číslo: _____, které je povinen při výkonu výše uvedených činností vždy použít k označení dokumentu, které vydal (potvrdil).	
Po skončení platnosti tohoto osvědčení nebo při ukončení pracovního poměru v uvedené stanici technické kontroly je jeho držitel povinen prostřednictvím provozovatele uvedené stanice technické kontroly vrátit toto osvědčení i razítko kontrolního technika vozidel k přepravě nebezpečných věcí zpět Ministerstvu dopravy.	
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: ADR0000



Vydává a tiskne: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 01 Praha 415, telefon: 272 927 011, fax: 974 887 395 – **Redakce:** Ministerstvo vnitra, nám. Hrdinů 1634/3, pošt. schr. 155/SB, 140 21 Praha 4, telefon: 974 817 289, fax: 974 816 871 – **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků – MORAVIAPRESS s. r. o., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, tel.: 516 205 175, e-mail: sbirky@moraviapress.cz. **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku z předcházejícího roku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce zákonů. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha na rok 2018 činí 6 000,- Kč) – Vychází podle potřeby – **Distribuce:** MORAVIAPRESS s. r. o., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, celoroční předplatné a objednávky jednotlivých částek (dobírky) – 516 205 175, objednávky – knihkupci – 516 205 175, e-mail – sbirky@moraviapress.cz, zelená linka – 800 100 314. **Internetová prodejna:** www.sbirkyzakonu.cz – **Drobný prodej** – **Brno:** Ing. Jiří Hrazdil, Vranovská 16, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Obchodní galerie IBC (2. patro), Příkop 6; **Cheb:** EFREX, s. r. o., Karlova 31; **Chomutov:** DDD Knihkupectví – Antikvariát, Ruská 85; **Kadaň:** Knihařství – Příbíkova, J. Švermy 14; **Liberec:** Podještědské knihkupectví, Moskevská 28; **Olomouc:** Zdeněk Chumchal – Knihkupectví Tycho, Ostružnická 3; **Pardubice:** ABONO s. r. o., Sportovců 1121; **Plzeň:** Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, nám. Českých bratří 8; **Praha 3:** Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Řipská 23; **Praha 4:** Tiskárna Ministerstva vnitra, Bartůňkova 4; **Praha 9:** DOVOZ TISKU SUWECO CZ, Klečákova 347; **Praha 10:** BMSS START, s. r. o., Vinohradská 190, MONITOR CZ, s. r. o., Třebohostická 5, tel.: 283 872 605; **Ústí nad Labem:** PNS Grosso s. r. o., Havířská 327, tel.: 475 259 032, fax: 475 259 029, KARTOON, s. r. o., Klíšská 3392/37 – vazby sbírek tel. a fax: 475 501 773, e-mail: kartoon@kartoon.cz; **Zábřeh:** Mgr. Ivana Patková, Žižkova 45; **Žatec:** Jindřich Procházka, Bezděkov 89 – Vazby Sbírek, tel.: 415 712 904. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyzarovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. **Reklamace:** informace na tel. číslo 516 205 175. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právnícká osoba), rodné číslo (fyzická osoba). **Podávání novinových zásilek** povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpný závod Jižní Morava Ředitelství v Brně č. j. P/2-4463/95 ze dne 8. 11. 1995.