

Úradný vestník

Európskej únie

L 127



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 57

29. apríla 2014

Obsah

I Legislatívne akty

SMERNICE

- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/40/EÚ z 3. apríla 2014 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa výroby, prezen-tácie a predaja tabakových a súvisiacich výrobkov a o zrušení smernice 2001/37/ES ⁽¹⁾ 1**
- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/42/EÚ z 3. apríla 2014 o zaistení a konfiškácii prostriedkov a príjmov z trestnej činnosti v Európskej únii 39**
- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES ⁽¹⁾ 51**
- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/46/EÚ z 3. apríla 2014 o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá 129**
- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES ⁽¹⁾ 134**

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/40/EÚ

z 3. apríla 2014

o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa výroby, prezentácie a predaja tabakových a súvisiacich výrobkov a o zrušení smernice 2001/37/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 53 ods. 1 a články 62 a 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/37/ES ⁽⁴⁾ sa stanovujú pravidlá na úrovni Únie týkajúce sa tabakových výrobkov. S cieľom zohľadniť vedecký, trhový a medzinárodný vývoj by bolo potrebné vykonať podstatné zmeny v uvedenej smernici, a tá by sa preto mala zrušiť a nahradiť novou smernicou.
- (2) Komisia vo svojich správach z rokov 2005 a 2007 o uplatňovaní smernice 2001/37/ES označila oblasti, v ktorých sa pokladá za užitočné prijať ďalšie opatrenia pre hladké fungovanie vnútorného trhu. V rokoch 2008 a 2010 poskytol Vedecký výbor pre vznikajúce a novozistené zdravotné riziká (Scientific Committee on Emerging and Newly Identified Health Risks – SCENIHR) vedecké poradenstvo Komisii o bezdymových tabakových výrobkoch a prídavných látkach v tabaku. V roku 2010 sa konala obsiahla konzultácia zainteresovaných strán, po ktorej nasledovali cieľené konzultácie zainteresovaných strán sprevádzané štúdiami externých konzultantov. Počas tohto procesu sa konzultovalo s členskými štátmi. Európsky parlament a Rada opakovane vyzývali Komisiu na revíziu a aktualizáciu smernice 2001/37/ES.
- (3) V určitých oblastiach, na ktoré sa vzťahuje smernica 2001/37/ES, sa členským štátom znemožňuje právne alebo prakticky účinne prispôbovať ich právne predpisy novému vývoju. Ide najmä o pravidlá označovania, v prípade ktorých nesmú členské štáty zväčšovať rozsah zdravotných varovaní, meniť ich umiestnenie na jednotlivom balení (ďalej len „jednotkové balenie“) ani nahrádzať zavádzajúce varovania o úrovniach emisií dechtu, nikotínu a oxidu uhľnatého.

⁽¹⁾ Ú. v. C 327, 12.11.2013, s. 65.

⁽²⁾ Ú. v. C 280, 27.9.2013, s. 57.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 14. marca 2014.

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/37/ES z 5. júna 2001 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa výroby, prezentácie a predaja tabakových výrobkov (Ú. v. ES L 194, 18.7.2001, s. 26).

- (4) V iných oblastiach stále existujú podstatné rozdiely medzi zákonmi, inými právnymi predpismi a správnymi opatreniami členských štátov týkajúcimi sa výroby, prezentácie a predaja tabakových a súvisiacich výrobkov, ktoré predstavujú prekážky hladkého fungovaniu vnútorného trhu. Vzhľadom na vedecký, trhový a medzinárodný vývoj sa očakáva, že tieto rozdiely sa budú prehĺbovať. Vztahuje sa to aj na elektronické cigarety a plniace fľaštičky pre elektronické cigarety (ďalej len „plniace fľaštičky“), bylinné výrobky na fajčenie, zložky a emisie z tabakových výrobkov, určité aspekty označovania a balenia a na cezhraničný predaj tabakových výrobkov na diaľku.
- (5) Tieto prekážky by sa mali odstrániť a na tento účel by sa mali predpisy o výrobe, prezentácii a predaji tabakových výrobkov a súvisiacich výrobkov ďalej aproximovať.
- (6) Veľkosť vnútorného trhu s tabakovými a súvisiacimi výrobkami a narastajúca tendencia výrobcov tabakových výrobkov sústreďovať výrobu celej Únie iba do malého počtu výrobných závodov v Únii a z toho vyplývajúci významný cezhraničný obchod s tabakovými a súvisiacimi výrobkami si vyžaduje prijatie prísnejšieho legislatívneho opatrenia skôr na úrovni Únie než na vnútroštátnej úrovni s cieľom dosiahnuť hladké fungovanie vnútorného trhu.
- (7) Legislatívne opatrenie na úrovni Únie je tiež potrebné na vykonanie Rámcového dohovoru Svetovej zdravotníckej organizácie o kontrole tabaku (ďalej len „RDKT“) z mája 2003, ktorého ustanoveniami sú Únia a jej členské štáty viazané. Ustanovenia RDKT o regulácii obsahu tabakových výrobkov, regulácii zverejňovania informácií vo vzťahu k tabakovým výrobkom, balení a označovaní tabakových výrobkov, reklame a nezákonnom obchodovaní s tabakovými výrobkami sú osobitne dôležité. Zmluvné strany RDKT vrátane Únie a jej členských štátov prijali súbor usmernení na vykonávanie ustanovení RDKT na základe konsenzu počas rôznych konferencií.
- (8) V súlade s článkom 114 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) by sa za základ legislatívnych návrhov mala brať vysoká úroveň ochrany zdravia, a najmä by sa mal zohľadniť aktuálny vývoj založený na vedeckých faktoch. Tabakové výrobky nie sú bežné komodity a vzhľadom najmä na škodlivé účinky tabaku na ľudské zdravie by sa mal veľký význam pripisovať ochrane zdravia, predovšetkým zníženiu prevalencie fajčenia u mladých ľudí.
- (9) Aby sa zabezpečilo, že smernica sa bude vo všetkých členských štátoch vykonávať jednotne, je potrebné stanoviť viaceré nové vymedzenia. Keď sa na rôzne kategórie výrobkov uplatňujú rôzne povinnosti uložené touto smernicou a príslušný výrobok patrí do viac ako jednej z týchto kategórií (napr. fajka, tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet), mali by sa uplatňovať prísnejšie povinnosti.
- (10) Maximálne limity obsahu dechtu, nikotínu a oxidu uhoľnatého v cigaretách stanovené v smernici 2001/37/ES by sa mali tiež uplatňovať na cigarety, ktoré sa z Únie vyvážajú. Tieto maximálne limity a uvedený prístup zostávajú naďalej platné.
- (11) Pri meraní obsahu dechtu, nikotínu a oxidu uhoľnatého v cigaretách (ďalej len „úrovne emisií“) by sa malo odkazovať na príslušné medzinárodne uznávané normy ISO. Proces overovania by mal byť chránený pred vplyvom tabakového priemyslu využívaním nezávislých laboratórií vrátane štátnych laboratórií. Členské štáty by mali mať možnosť využívať laboratória nachádzajúce sa v iných členských štátoch Únie. V prípade iných emisií z tabakových výrobkov neexistujú medzinárodne dohodnuté normy ani testy na určenie maximálnych úrovní. Malo by sa podporovať úsilie, ktoré sa v súčasnosti vyvíja na medzinárodnej úrovni, o vytvorenie takýchto noriem alebo testov.
- (12) Pokiaľ ide o stanovenie maximálnych úrovní emisií, bolo by potrebné a vhodné úrovne emisií pre decht, nikotín a oxid uhoľnatý neskôr znížiť alebo stanoviť maximálne úrovne pre iné emisie z tabakových výrobkov, pričom sa zohľadní ich toxicita alebo návykovosť.

- (13) Na plnenie svojich regulačných úloh vyžadujú členské štáty a Komisia súhrnné informácie o zložkách a emisiách z tabakových výrobkov, aby mohli posúdiť atraktivnosť, návykovosť a toxicitu tabakových výrobkov a zdravotné riziká spojené so spotrebou takýchto výrobkov. Na tento účel by sa mali posilniť súčasné nahlasovacie povinnosti v súvislosti so zložkami a emisiami. Ďalšie rozšírené nahlasovacie povinnosti by sa mali stanoviť v súvislosti s prídavnými látkami, ktoré sú zahrnuté v zozname priorít, s cieľom posúdiť okrem iného ich toxicitu, návykovosť a karcinogénne, mutagenické alebo reprotoxické vlastnosti (ďalej len „KMR vlastnosti“), a to aj v ich zhorenej podobe. Zaťaženie v súvislosti s takýmito rozšírenými nahlasovacími povinnosťami by sa malo pre MSP čo najviac obmedziť. Takéto nahlasovacie povinnosti sa považujú za zlučiteľné so záväzkom Únie zabezpečovať vysokú úroveň ochrany ľudského zdravia.
- (14) Používanie odlišných formátov nahlasovania v súčasnosti sťažuje výrobcovi a dovozcom plnenie ich nahlasovacích povinností a členské štáty a Komisiu zaťažuje porovnávanie, analýza a vyvodzovanie záverov na základe informácií, ktoré dostávajú. Preto by mal existovať spoločný povinný formát nahlasovania zložiek a emisií. V prospech verejnosti by sa mala zabezpečiť čo najväčšia možná transparentnosť informácií o výrobkoch, pričom by sa zároveň malo zabezpečiť, aby boli náležite zohľadnené obchodné tajomstvá výrobcov tabakových výrobkov. Mali by sa zohľadniť existujúce systémy nahlasovania zložiek.
- (15) Chýbajúci harmonizovaný prístup, pokiaľ ide o reguláciu zložiek tabakových výrobkov, ovplyvňuje hladké fungovanie vnútorného trhu a má nepriaznivý dosah na voľný pohyb tovaru v Únii. Niektoré členské štáty prijali právne predpisy alebo uzatvorili záväzné dohody s výrobným odvetvím, ktoré povoľujú alebo zakazujú určité zložky. V dôsledku toho sú niektoré zložky v určitých členských štátoch regulované, v iných však nie. Členské štáty majú takisto odlišné prístupy, pokiaľ ide o prídavné látky v cigaretových filtroch, ako aj prídavné látky, ktoré farbia tabakový dym. Vzhľadom na vykonávanie RDKT a príslušných usmernení RDKT v rámci Únie a na skúsenosti získané v iných jurisdikciách mimo Únie sa očakáva, že bez harmonizácie sa prekážky hladkému fungovaniu vnútorného trhu budú v nasledujúcich rokoch zväčšovať. V usmerneniach RDKT týkajúcich sa regulácie obsahov tabakových výrobkov a regulácie zverejňovania informácií vo vzťahu k tabakovým výrobkom sa vyžaduje najmä odstránenie zložiek, ktoré zvýrazňujú chuť, vytvárajú dojem, že tabakové výrobky sú prospešné pre zdravie, spájajú sa s energiou a vitalitou alebo majú farbivé vlastnosti.
- (16) Pravdepodobnosť odlišnej regulácie ešte viac zvyšujú obavy týkajúce sa tabakových výrobkov, ktoré majú inú charakteristickú arómu ako tabak, ktorá by mohla uľahčiť začatie spotrebúvania tabaku alebo ovplyvniť spotrebiteľské správanie. Malo by sa zabrániť opatreniam zavádzajúcim neodôvodnené rozdiely v zaobchádzaní s rôznymi druhmi ochutených cigariet. Výrobky s charakteristickou arómou s vyšším objemom predaja by sa však mali vyradovať postupne počas dlhšieho časového obdobia, aby sa spotrebiteľom poskytol primeraný čas na to, aby prešli na iné výrobky.
- (17) Zákaz tabakových výrobkov s charakteristickými arómami nevylučuje používanie jednotlivých prídavných látok ako takých, ale ukladá výrobcovi povinnosť znížiť prídavnú látku alebo kombináciu prídavných látok v takom rozsahu, aby prídavné látky už viac nevedli ku charakteristickej aróme. Používanie prídavných látok potrebných na výrobu tabakových výrobkov, napríklad cukru na nahradenie cukru, ktorý sa stráca počas procesu sušenia, by sa malo povoliť, ak tieto látky nemajú za následok charakteristickú arómu alebo zvýšenie návykovosti, toxicity alebo KMR vlastností výrobku. Pri takomto rozhodovaní by mal pomáhať nezávislý európsky poradný panel. Uplatňovanie tejto smernice by nemalo viesť k diskriminácii medzi rôznymi druhmi tabaku ani brániť v rozlišovaní výrobkov.
- (18) Určité prídavné látky sa používajú na vytvorenie dojmu, že tabakové výrobky majú zdravotné prínosy, predstavujú znížené zdravotné riziká alebo zvyšujú duševnú bdelosť a fyzický výkon. Tieto prídavné látky, ako aj prídavné látky, ktoré majú KMR vlastnosti v nezohorenej podobe, by sa mali zakázať s cieľom zabezpečiť jednotné pravidlá v rámci celej Únie a vysokú úroveň ochrany ľudského zdravia. Zakázať by sa mali aj prídavné látky, ktoré zvyšujú návykovosť a toxicitu.

- (19) Vzhľadom na skutočnosť, že táto smernica sa zameriava na mladých ľudí, by sa tabakovým výrobkom s výnimkou cigariet a tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet mala udeliť výnimka z určitých požiadaviek týkajúcich sa zložiek, ak nedochádza k podstatným zmenám okolností v súvislosti s objemami predaja alebo spotrebiteľským správaním mladých ľudí.
- (20) Vzhľadom na všeobecný zákaz predaja tabaku na orálne použitie v Únii by za reguláciu zložiek tabaku na orálne použitie, čo si vyžaduje hlboké znalosti špecifických charakteristických znakov tohto výrobku a s ním súvisiaceho spotrebiteľského správania, malo byť v súlade so zásadou subsidiarity naďalej zodpovedné Švédsko, v ktorom je predaj tohto výrobku povolený podľa článku 151 aktu o pristúpení Rakúska, Fínska a Švédska.
- (21) V súlade s účelmi tejto smernice, a to hladkým fungovaním vnútorného trhu s tabakom a súvisiacimi výrobkami, pričom sa ako východisko zohľadní vysoká úroveň ochrany zdravia, najmä pokiaľ ide o mladých ľudí, ako aj v súlade s odporúčaním Rady 2003/54/ES ⁽¹⁾, by sa mali členské štáty nabádať na to, aby prostredníctvom prijatia vhodných opatrení stanovujúcich a presadzujúcich vekový limit zabránili predaju takýchto výrobkov deťom a dospievajúcim osobám.
- (22) Stále pretrvávajú rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi týkajúcimi sa označovania tabakových výrobkov, najmä pokiaľ ide o používanie kombinovaných zdravotných varovaní pozostávajúcich z obrázka a textu, informácie o službách pomoci pri odvykaní od fajčenia a reklamné prvky nachádzajúce sa v jednotkových baleniach a na jednotkových baleniach.
- (23) Takéto rozdiely môžu vytvárať bariéru obchodu a prekážať hladkému fungovaniu vnútorného trhu s tabakovými výrobkami, a preto by sa mali odstrániť. Je taktiež možné, že spotrebitelia v niektorých členských štátoch sú lepšie informovaní o zdravotných rizikách tabakových výrobkov ako spotrebitelia v iných členských štátoch. Bez ďalších opatrení na úrovni Únie sa existujúce rozdiely v nasledujúcich rokoch pravdepodobne zväčšia.
- (24) Je takisto potrebné upraviť ustanovenia o označovaní, aby sa zosúlادili pravidlá uplatňované na úrovni Únie s medzinárodným vývojom. Napríklad usmernenia RDKT o balení a označovaní tabakových výrobkov vyžadujú umiestnenie veľkých obrázkových varovaní na oboch hlavných zobrazovacích plochách, povinné informácie o odvykaní a prísne pravidlá o zavádzajúcich informáciách. Ustanovenia o zavádzajúcich informáciách doplnia celkový zákaz zavádzajúcich obchodných praktík podnikateľov voči spotrebiteľom ustanovený v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2005/29/ES ⁽²⁾.

Členské štáty, ktoré používajú na obaloch tabakových výrobkov kontrolné známky alebo vnútroštátne identifikačné označenia na daňové účely, budú možno v niektorých prípadoch nútené stanoviť, že tieto kontrolné známky a identifikačné označenia majú byť premiestnené, aby sa kombinované zdravotné varovania nachádzali vo vrchnej časti hlavných zobrazovacích plôch v súlade s touto smernicou a usmerneniami RDKT. Mali by sa zaviesť prechodné opatrenia, aby sa členským štátom umožnilo zachovať kontrolné známky alebo vnútroštátne identifikačné označenia používané na daňové účely vo vrchnej časti jednotkových balení počas určitého obdobia po transpozícii tejto smernice.

- (25) Ustanovenia o označovaní by sa tiež mali upraviť podľa nových vedeckých poznatkov. Napríklad uvedenie úrovni emisií pre decht, nikotín a oxid uhoľnatý na jednotkových baleniach cigariet sa ukázalo ako zavádzajúce, keďže vedie spotrebiteľov k domnienke, že určité cigarety sú menej škodlivé ako iné. Z poznatkov takisto vyplýva, že veľké kombinované zdravotné varovania pozostávajúce z textového varovania a súvisiacej farebnej fotografie sú účinnejšie ako varovania pozostávajúce iba z textu. V dôsledku toho by sa kombinované zdravotné varovania mali stať povinné v celej Únii a mali by pokrývať značné a viditeľné časti povrchu jednotkových balení. Mali by sa stanoviť minimálne rozmery zdravotných varovaní, aby sa zabezpečila ich viditeľnosť a účinnosť.

⁽¹⁾ Odporúčanie Rady 2003/54/ES z 2. decembra 2002 o prevencii fajčenia a iniciatívach na zlepšenie kontroly tabaku (Ú. v. ES L 22, 25.1.2003, s. 31).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/29/ES z 11. mája 2005 o nekalých obchodných praktikách podnikateľov voči spotrebiteľom na vnútornom trhu, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 84/450/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 („smernica o nekalých obchodných praktikách“) (Ú. v. EÚ L 149, 11.6.2005, s. 22).

- (26) Na tabakové výrobky na fajčenie, ktoré konzumujú najmä starší spotrebitelia a malé skupiny obyvateľstva, s výnimkou cigariet a tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet by malo byť možné naďalej udeľovať výnimku, pokiaľ ide o určité požiadavky na označovanie, ak nedochádza k podstatným zmenám okolností v súvislosti s objemami predaja alebo spotrebiteľským správaním mladých ľudí. Označovanie týchto ostatných tabakových výrobkov by sa malo riadiť pravidlami, ktoré sú pre ne špecifické. Mala by sa zabezpečiť viditeľnosť zdravotných varovaní na bezdymových tabakových výrobkoch. Zdravotné varovania by sa preto mali umiestňovať na dvoch hlavných povrchoch obalov bezdymových tabakových výrobkov. Pokiaľ ide o tabak do vodnej fajky, ktorý sa často považuje za menej škodlivý než tradičné tabakové výrobky na fajčenie, režim označovania by sa mal uplatňovať v plnom rozsahu, aby sa zabránilo zavádzaniu spotrebiteľov.
- (27) Tabakové výrobky alebo ich obaly by mohli zavádzať spotrebiteľov, najmä mladých ľudí, tým, že naznačujú, že tieto výrobky sú menej škodlivé. Je to tak napríklad v prípade použitia určitých slov alebo charakteristických znakov, ako sú „low-tar“ (s nízkym obsahom dechtu), „light“ (ľahké), „ultra-light“ (ultraľahké), „mild“ (jemné), „natural“ (prírodné), „organic“ (organické), „without additives“ (bez prídavných látok), „without flavours“ (bez arómy) alebo „slim“ (tenké), alebo určitých názvov, obrázkov, obrazových alebo iných znakov. Ďalšie zavádzajúce prvky môžu okrem iného zahŕňať vložené letáky alebo iný dodatočný materiál ako nálepky, samolepky, pripojené letáky, stieracie nálepky a puzdrá, alebo sa takéto zavádzajúce prvky môžu týkať tvaru samotného tabakového výrobku. Niektoré obaly a tabakové výrobky môžu tiež zavádzať spotrebiteľov tým, že by mohli naznačovať výhody, pokiaľ ide o chudnutie, sexuálnu príťažlivosť, sociálne postavenie, spoločenský život alebo vlastnosti, ako sú ženskosť, mužskosť alebo elegancia. Podobne aj veľkosť a vzhľad jednotlivých cigariet by mohla zavádzať spotrebiteľov vytváraním dojmu, že sú menej škodlivé. Jednotkové balenia tabakových výrobkov ani ich vonkajšie obaly by nemali zahŕňať tlačené poukážky, ponuky na zľavy, odkaz na výrobky zadarmo, dva výrobky za cenu jedného alebo iné podobné ponuky, ktoré by mohli spotrebiteľom ponúkať ekonomické výhody, a tak ich nabádať na kúpu týchto tabakových výrobkov.
- (28) S cieľom zabezpečiť integritu a viditeľnosť zdravotných varovaní a maximalizovať ich účinnosť by sa mali prijať ustanovenia týkajúce sa veľkosti zdravotných varovaní, ako aj určitých aspektov vzhľadu obalov jednotkových balení tabakových výrobkov vrátane tvaru a otváracieho mechanizmu. Ak sa predpisuje jednotkovému baleniu tvar kvádra, zaoblené alebo zošikmené hrany by sa mali považovať za prijateľné za predpokladu, že zdravotné varovanie pokrýva plochu povrchu, ktorá je rovnaká ako plocha povrchu na jednotkovom balení bez takýchto hrán. Členské štáty uplatňujú rozdielne pravidlá, pokiaľ ide o minimálny počet cigariet v jednotkovom balení. Tieto pravidlá by sa mali zosúladiť, aby sa zabezpečil voľný pohyb dotknutých výrobkov.
- (29) Na trh sa uvádza značný objem nezákonných výrobkov, ktoré nespĺňajú požiadavky stanovené v smernici 2001/37/ES, a existujú náznaky, že tento objem by sa ešte mohol zvýšiť. Tieto nezákonné výrobky narušajú voľný pohyb výrobkov, ktoré sú v súlade so smernicou, a ochranu, ktorú poskytujú právne predpisy v oblasti kontroly tabaku. Okrem toho RDKT vyžaduje od Únie, aby bojovala proti nezákonným tabakovým výrobkom vrátane tých, ktoré sa do Únie dovážajú nelegálne, v rámci komplexnej politiky Únie o kontrole tabaku. Malo by sa preto zaviesť ustanovenie, podľa ktorého by jednotkové balenia tabakových výrobkov boli označené jedinečným identifikátorom a bezpečnostnými prvkami a ich pohyby zaznamenávané tak, aby sa takéto výrobky mohli v Únii vyhľadávať a sledovať a aby sa ich súlad s touto smernicou mohol monitorovať a lepšie presadzovať. Takisto by sa malo stanoviť, aby sa zaviedli bezpečnostné prvky, ktoré uľahčia overenie autenticity tabakových výrobkov.
- (30) Mal by sa vytvoriť interoperabilný systém vyhľadávania a sledovania a bezpečnostné prvky na úrovni Únie. V počiatočnom období by predmetom tohto systému vyhľadávania a sledovania a bezpečnostných prvkov mali byť iba cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet. To by umožnilo výrobcovi ostatných tabakových výrobkov ťažiť zo získanej skúsenosti predtým, ako sa systém vyhľadávania a sledovania a bezpečnostné prvky začnú uplatňovať na tieto ostatné výrobky.
- (31) S cieľom zabezpečiť nezávislosť a transparentnosť systému vyhľadávania a sledovania by výrobcovia tabakových výrobkov mali uzatvoriť zmluvy o uchovávaní údajov s nezávislými tretími stranami. Komisia by mala schvaľovať vhodnosť uvedených nezávislých tretích strán a nezávislý externý audítor by mal monitorovať ich činnosti. Údaje týkajúce sa systému vyhľadávania a sledovania by sa mali viesť oddelene od ostatných údajov týkajúcich sa spoločností a mali by byť pod kontrolou príslušných orgánov z členských štátov a Komisie a mali by im byť kedykoľvek k dispozícii.

- (32) Smernicou Rady 89/622/EHS ⁽¹⁾ sa v členských štátoch zakázal predaj určitých typov tabaku na orálne použitie. Smernicou 2001/37/ES sa uvedený zákaz znovu potvrdil. Článok 151 aktu o pristúpení Rakúska, Fínska a Švédska povoľuje Švédsku výnimku z tohto zákazu. Zákaz predaja tabaku na orálne použitie by sa mal zachovať, aby sa v Únii (okrem Švédska) predišlo uvedeniu výrobku, ktorý je návykový a má nepriaznivé zdravotné účinky, na trh. V prípade ostatných bezdymových tabakových výrobkov, ktoré sa nevyrábajú pre masový trh, sa prísne ustanovenia týkajúce sa označovania a určité ustanovenia týkajúce sa ich zložiek považujú za dostatočné na to, aby obmedzili ich rozširovanie na trhu presahujúce ich tradičné používanie.
- (33) Cezhraničný predaj tabakových výrobkov na diaľku by mohol uľahčovať prístup k tabakovým výrobkom, ktoré nie sú v súlade s touto smernicou. Existuje aj zvýšené riziko, že mladí ľudia by mali prístup k tabakovým výrobkom. V dôsledku toho existuje riziko, že sa ohrozí účinnosť právnych predpisov v oblasti kontroly tabaku. Členským štátom by sa preto malo umožniť zakázať cezhraničný predaj na diaľku. Ak cezhraničný predaj na diaľku nie je zakázaný, spoločné pravidlá o registrácii maloobchodných predajní, ktoré sú zapojené do takéhoto predaja, sú vhodné na zabezpečenie účinnosti tejto smernice. Členské štáty by v súlade s článkom 4 ods. 3 Zmluvy o Európskej únii (Zmluva o EÚ) mali navzájom spolupracovať, aby uľahčili vykonávanie tejto smernice, najmä pokiaľ ide o opatrenia prijaté v súvislosti s cezhraničným predajom tabakových výrobkov na diaľku.
- (34) Všetky tabakové výrobky majú potenciál spôsobovať úmrtnosť, chorobnosť a zdravotné postihnutie a ich výroba, distribúcia a spotreba by sa mala regulovať. Je preto potrebné monitorovať vývoj v súvislosti s novými kategóriami tabakových výrobkov. Na výrobcov a dovozcov by sa mala vzťahovať povinnosť predložiť oznámenie o nových kategóriách tabakových výrobkov bez toho, aby bola dotknutá právomoc členských štátov zakázať alebo povoliť takéto nové kategórie výrobkov.
- (35) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky by nové kategórie tabakových výrobkov, ktoré sú tabakovými výrobkami podľa tejto smernice, mali spĺňať požiadavky tejto smernice.
- (36) Elektronické cigarety a plniace fľaštičky by sa mali regulovať touto smernicou, ak sa z dôvodu ich prezentácie alebo funkcie na ne nevzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/83/ES ⁽²⁾ alebo smernica Rady 93/42/EHS ⁽³⁾. Pokiaľ ide o tieto výrobky, v rámci členských štátov existujú rozdielne právne predpisy a postupy vrátane tých, ktoré sa týkajú bezpečnostných požiadaviek, čo si vyžaduje opatrenie na úrovni Únie zamerané na zlepšenie hladkého fungovania vnútorného trhu. Pri regulácii týchto výrobkov by sa mala zohľadniť vysoká úroveň ochrany verejného zdravia. S cieľom umožniť členským štátom vykonávanie ich úloh dohľadu a kontroly by sa od výrobcov a dovozcov elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek malo vyžadovať, aby predkladali oznámenia o príslušných výrobkoch pred ich uvedením na trh.
- (37) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby elektronické cigarety a plniace fľaštičky boli v súlade s požiadavkami tejto smernice. Ak výrobca príslušného výrobku nie je usadený v Únii, dovozca uvedeného výrobku by mal niesť zodpovednosť týkajúcu sa súladu uvedených výrobkov s touto smernicou.
- (38) Uvedenie tekutiny obsahujúcej nikotín na trh by sa malo povoliť podľa tejto smernice len vtedy, keď koncentrácia nikotínu nepresiahne 20 mg/ml. Táto koncentrácia umožňuje uvoľňovanie nikotínu, ktoré je podobné povolenej dávke nikotínu získanej zo štandardnej cigarety počas času potrebného na vyfajčenie takej cigarety. V záujme obmedzenia rizík spojených s nikotínom by sa mali stanoviť maximálne veľkosti plniacich fľaštičiek, nádržíek a zásobníkov.
- (39) V súlade s touto smernicou by sa malo povoliť uviesť na trh len elektronické cigarety, ktoré uvoľňujú dávky nikotínu na rovnomerných úrovniach. Uvoľňovanie dávok nikotínu na rovnomerných úrovniach v rámci obvyklých podmienok používania je nevyhnutné z hľadiska ochrany zdravia, bezpečnosti a kvality vrátane zabránenia riziku náhodnej spotreby vysokých dávok.
- (40) Elektronické cigarety a plniace fľaštičky by mohli znamenať zdravotné riziko, ak sa ocitnú v rukách detí. Preto je potrebné zabezpečiť, aby boli takéto výrobky odolné voči manipulácii deťmi a voči neoprávnenej manipulácii, a to aj prostredníctvom označenia, uzáverov a otváracích mechanizmov zameraných na zabránenie prístupu detí.

⁽¹⁾ Smernica Rady 89/622/EHS z 13. novembra 1989 o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa označovania tabakových výrobkov a zákazu obchodovania s určitými typmi tabaku určeného na vnútorné použitie (Ú. v. ES L 359, 8.12.1989, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/83/ES zo 6. novembra 2001, ktorou sa ustanovuje zákonník Spoločenstva o humánnych liekoch (Ú. v. ES L 311, 28.11.2001, s. 67).

⁽³⁾ Smernica Rady 93/42/EHS zo 14. júna 1993 o zdravotníckych pomôckach (Ú. v. ES L 169, 12.7.1993, s. 1).

- (41) Vzhľadom na to, že nikotín je toxická látka, a berúc do úvahy potenciálne zdravotné a bezpečnostné riziká vrátane rizík pre osoby, ktorým daný výrobok nie je určený, by sa tekutiny obsahujúce nikotín mali uvádzať na trh len v elektronických cigaretách alebo plniacich fľaštičkách, ktoré spĺňajú určité bezpečnostné a kvalitatívne požiadavky. Je dôležité zabezpečiť, aby sa elektronická cigareta počas používania nerozbila ani aby z nej neunikala náplň.
- (42) Označovanie a obal týchto výrobkov by mali poskytovať dostatočné a primerané informácie o ich bezpečnom použití, pričom v záujme ochrany ľudského zdravia a bezpečnosti by na nich mali byť zdravotné varovania a nemali by zahŕňať žiadne zavádzajúce prvky alebo znaky.
- (43) Rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi úpravami a postupmi súvisiacimi s reklamou a sponzorovaním v súvislosti s elektronickými cigaretami predstavujú prekážku voľnému pohybu tovaru a slobode poskytovania služieb, pričom spôsobujú značné narušenie hospodárskej súťaže. Bez ďalších opatrení na úrovni Únie sa tieto rozdiely v nadchádzajúcich rokoch pravdepodobne zväčšia, a to tiež vzhľadom na rastúci trh s elektronickými cigaretami a plniacimi fľaštičkami. Preto je potrebné aproximovať vnútroštátne ustanovenia týkajúce sa reklamy a sponzorovania týchto výrobkov, ktoré majú cezhraničné účinky, pričom východiskom by mala byť vysoká úroveň ochrany ľudského zdravia. Z elektronických cigariet sa môže stať prostriedok vedúci k vzniku závislosti od nikotínu a napokon k tradičnej spotrebe tabaku, keďže napodobňujú a normalizujú akt fajčenia. Z tohto dôvodu je vhodné zaujať restriktívny prístup k propagácii elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek.
- (44) Aby mohla Komisia a členské štáty plniť svoje regulačné úlohy, potrebujú komplexné informácie o vývoji na trhu, pokiaľ ide o elektronické cigarety a plniace fľaštičky. Na tieto účely by sa na výrobcov a dovozcov týchto výrobkov mali vzťahovať nahlasovacie povinnosti týkajúce sa objemov predaja, preferencie jednotlivých skupín spotrebiteľov a spôsobu predaja. Pre verejnosť by sa mala zabezpečiť dostupnosť týchto informácií, pričom náležite zohľadnia potrebu chrániť obchodné tajomstvá.
- (45) V záujme zabezpečenia primeraného dohľadu nad trhom členskými štátmi je potrebné, aby výrobcovia, dovozcovia a distribútori prevádzkovali vhodný systém na monitorovanie a zaznamenávanie podozrivých nepriaznivých účinkov a informovali príslušné orgány, aby sa mohli prijať vhodné opatrenia. Je oprávnené zaviesť bezpečnostnú doložku, ktorou sa členským štátom umožní konať s cieľom riešiť závažné riziká pre verejné zdravie.
- (46) V súvislosti so vznikajúcim trhom s elektronickými cigaretami je možné, že napriek súladu s touto smernicou by určité elektronické cigarety alebo plniace fľaštičky, alebo určitý typ elektronickej cigarety či plniacej fľaštičky, ktoré boli uvedené na trh, mohli predstavovať nepredvídané riziko pre ľudské zdravie. Preto je vhodné stanoviť postup na riešenie tohto rizika, ktorý by mal zahŕňať možnosť pre členský štát prijať dočasné primerané opatrenia. Takéto dočasné primerané opatrenia by mohli zahŕňať zákaz uviesť na trh určité elektronické cigarety alebo plniace fľaštičky, alebo určitý typ elektronickej cigarety či plniacej fľaštičky. V tejto súvislosti by Komisia mala byť oprávnená prijať delegované akty s cieľom zakázať uvedenie určitých elektronických cigariet alebo plniacich fľaštičiek, alebo určitého typu elektronickej cigarety či plniacej fľaštičky na trh. Komisia by mala byť oprávnená tak urobiť, ak aspoň tri členské štáty zakázali dotknuté výrobky na základe riadne opodstatnených dôvodov a je nevyhnutné rozšíriť tento zákaz na všetky členské štáty, aby sa zabezpečilo hladké fungovanie vnútorného trhu v prípade výrobkov, ktoré sú v súlade s touto smernicou, ale nepredstavujú rovnaké zdravotné riziká. Komisia by mala predložiť správu o potenciálnych rizikách spojených s elektronickými cigaretami s obnoviteľnou náplňou do 20. mája 2016.
- (47) Touto smernicou sa neharmonizujú všetky aspekty elektronických cigariet ani plniacich fľaštičiek. Napríklad zodpovednosť za prijatie pravidiel týkajúcich sa arómu sa ponecháva na členské štáty. Pre členské štáty by mohlo byť užitočné zväziť, či umožnia uvádzať výrobky s arómou na trh. Mali by mať pritom na mysli potenciálnu atraktivnosť takých výrobkov pre mladých ľudí a nefajčiarov. Akýkoľvek zákaz takýchto výrobkov s arómou by musel byť odôvodnený a oznámenie o tom predložené v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES⁽¹⁾.

(¹) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37).

- (48) Okrem toho sa touto smernicou neharmonizujú ani pravidlá týkajúce sa nefajčiarskych priestorov alebo vnútroštátnych mechanizmov predaja alebo vnútroštátnej reklamy či použitia značky na iné výrobky (brand stretching), ani sa ňou nezavádza vekový limit v prípade elektronických cigariet alebo plniacich fľaštičiek. V každom prípade by prezentovanie a reklama týchto výrobkov nemali viesť k podporovaniu konzumácie tabaku alebo spôsobovať zamieňanie s tabakovými výrobkami. Členské štáty majú možnosť regulovať tieto záležitosti v rámci vlastnej právomoci, na čo sa aj nabadajú.
- (49) Regulácia bylinných výrobkov na fajčenie sa v jednotlivých členských štátoch líši a tieto výrobky sa často vnímajú ako neškodné alebo menej škodlivé napriek zdravotnému riziku vyplývajúcemu z ich horenia. Spotrebiteľia často nepoznajú obsah týchto výrobkov. S cieľom zabezpečiť hladké fungovanie vnútorného trhu a zlepšiť informovanosť spotrebiteľov by sa na úrovni Únie mali zaviesť spoločné pravidlá označovania a nahlasovanie zložiek týchto výrobkov.
- (50) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o stanovenie a aktualizáciu prioritného zoznamu prídavných látok pre rozšírené nahlasovanie, stanovenie a aktualizáciu formátu pre nahlasovanie zložiek a pre šírenie uvedených informácií, určovanie, či tabakový výrobok má charakteristickú arómu alebo zvýšené úrovne toxicity, návykovosti alebo KMR vlastností, metodiku na určenie, či má tabakový výrobok charakteristickú arómu, postupy pre zriadenie a fungovanie nezávislého poradného panelu na určovanie tabakových výrobkov s charakteristickou arómou, presné umiestnenie zdravotných varovaní na balíčkoch tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet, technické špecifikácie pre grafický nákras, dizajn a tvar kombinovaných zdravotných varovaní, technické normy na zriadenie a prevádzku systému vyhľadávania a sledovania, technické normy na zabezpečenie kompatibility systémov pre jedinečné identifikátory a bezpečnostné prvky, ako aj vytvorenie spoločného formátu na oznamovanie elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek a technické normy pre plniace mechanizmy pre takéto výrobky. Tieto vykonávacie právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (51) S cieľom zabezpečiť, aby táto smernica bola plne funkčná a aby zodpovedala technickému, vedeckému a medzinárodnému vývoju vo výrobe, v spotrebe a regulácii tabaku, by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEU, pokiaľ ide o prijatie a úpravu maximálnych úrovní emisií a metód ich merania, stanovenie maximálnych úrovní pre prídavné látky, ktoré majú za následok charakteristickú arómu alebo zvyšujú toxicitu, alebo návykovosť, odňatie určitých výnimiek udelených tabakovým výrobkom s výnimkou cigariet a tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet, úpravu zdravotných varovaní, vytvorenie a úpravy obrázkovej knižnice, vymedzenie kľúčových prvkov zmlúv o uchovávaní údajov, ktoré sa majú uzatvárať na účely systému vyhľadávania a sledovania, a rozširovanie opatrení prijatých členskými štátmi na celú Úniu v súvislosti s určitými elektronickými cigaretami alebo plniacimi fľaštičkami alebo určitým typom elektronickej cigarety alebo plniacej fľaštičky. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (52) Komisia by mala monitorovať vývoj, pokiaľ ide o implementáciu a dosah tejto smernice, a predložiť správu do 21. mája 2021 a potom podľa potreby, aby sa posúdilo, či sú potrebné zmeny tejto smernice. Správa by mala obsahovať informácie o povrchoch jednotkových balení tabakových výrobkov, na ktoré sa nevzťahuje táto smernica, vývoji na trhu v súvislosti s novými kategóriami tabakových výrobkov, vývoji na trhu, ktorý predstavuje podstatnú zmenu okolností, vývoji na trhu v súvislosti s tenkými cigaretami, tabakom do vodnej fajky a elektronickými cigaretami a plniacimi fľaštičkami a ich vnímaním spotrebiteľmi.

Komisia by mala vypracovať správu o uskutočniteľnosti, výhodách a vplyve európskeho systému na reguláciu zložiek používaných v tabakových výrobkoch, a to vrátane uskutočniteľnosti a výhod vytvorenia zoznamu zložiek

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

na úrovni Únie, ktoré sa môžu používať v tabakových výrobkoch, byť v nich prítomné alebo sa do nich pridávať (tzv. pozitívny zoznam). Pri vypracúvaní uvedenej správy by Komisia mala okrem iného vyhodnotiť existujúce vedecké dôkazy o toxických a návykových účinkoch zložiek.

- (53) Tabakové výrobky a súvisiace výrobky, ktoré sú v súlade s touto smernicou, môžu využívať výhody voľného pohybu tovaru. Vzhľadom na rôznu mieru harmonizácie dosiahnutej touto smernicou by si však členské štáty v záujme ochrany verejného zdravia mali za určitých podmienok ponechať právomoc stanoviť v určitých ohľadoch ďalšie požiadavky. Týka sa to prezentovania a obalov tabakových výrobkov vrátane farieb a s výnimkou zdravotných varovaní, pre ktoré táto smernica poskytuje prvý súbor základných spoločných pravidiel. Členské štáty by tak mohli napríklad zaviesť ustanovenia, ktoré zabezpečujú ďalšiu štandardizáciu balení tabakových výrobkov, pod podmienkou, že tieto ustanovenia sú v súlade so ZFEÚ, so záväzkami WTO a nemajú vplyv na úplné uplatňovanie tejto smernice.
- (54) S cieľom zohľadniť prípadný budúci vývoj trhu by členské štáty mali mať okrem toho možnosť zakázať určitú kategóriu tabakových alebo súvisiacich výrobkov z dôvodov súvisiacich so špecifickou situáciou v dotknutom členskom štáte a s podmienkou, že ustanovenia sú odôvodnené potrebou ochrany verejného zdravia vzhľadom na vysokú úroveň ochrany dosiahnutú prostredníctvom tejto smernice. Členské štáty by mali o takýchto prísnejších vnútroštátnych ustanoveniach informovať Komisiu.
- (55) Členský štát by mal mať naďalej možnosť zachovať si alebo zaviesť vnútroštátne právne predpisy uplatniteľné na všetky výrobky uvedené na jeho vnútroštátny trh, pokiaľ ide o aspekty, ktoré nie sú upravené touto smernicou, ak sú zlučiteľné so ZFEÚ a neohrozujú úplné uplatňovanie tejto smernice. V súlade s tým a za týchto podmienok by členský štát mohol okrem iného regulovať alebo zakázať prísľusenstvo používané pre tabakové výrobky (vrátane vodných fajok) a pre bylinné výrobky na fajčenie, ako aj regulovať alebo zakázať výrobky, ktoré svojim vzhľadom pripomínajú určitý druh tabaku alebo súvisiaci výrobok. V prípade vnútroštátnych technických predpisov sa vyžaduje predchádzajúce oznámenie podľa smernice 98/34/ES.
- (56) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa osobné údaje spracúvali výhradne v súlade s pravidlami a zárukami stanovenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES⁽¹⁾.
- (57) Touto smernicou nie je dotknuté právo Únie upravujúce používanie a označovanie geneticky modifikovaných organizmov.
- (58) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom⁽²⁾ sa členské štáty zaväzujú pripojiť v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozičných opatreniach jeden dokument alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a príslušnými časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že postúpenie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (59) Touto smernicou sa nemení povinnosť dodržiavať základné práva a právne zásady zakotvené v Charte základných práv Európskej únie. Touto smernicou je dotknutých niekoľko základných práv. Preto je potrebné zabezpečiť, aby povinnosti uložené výrobcom, dovozcom a distribútorom tabakových a súvisiacich výrobkov zaručili nielen vysokú úroveň ochrany zdravia a spotrebiteľov, ale aby zároveň chránili všetky ostatné základné práva a boli primerané s ohľadom na hladké fungovanie vnútorného trhu. Pri uplatňovaní tejto smernice by sa malo dodržiavať právo Únie a príslušné medzinárodné záväzky.
- (60) Keďže ciele tejto smernice, a to aproximáciu zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov týkajúcich sa výroby, prezentácie a predaja tabakových a súvisiacich výrobkov nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov (Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o EÚ. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

HLAVA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet

Cieľom tejto smernice je aproximovať zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia členských štátov týkajúce sa:

- a) zložiek a emisií tabakových výrobkov a súvisiacich nahlasovacích povinností vrátane maximálnych úrovní emisií dechtu, nikotínu a oxidu uhoľnatého v prípade cigariet;
- b) určitých aspektov označovania a balenia tabakových výrobkov vrátane zdravotných varovaní, ktoré sa musia uvádzať na jednotlivých baleniach tabakových výrobkov a každom vonkajšom obale, ako aj výsledovateľnosti a bezpečnostných prvkov, ktoré sa uplatňujú na tabakové výrobky v záujme zabezpečenia ich súladu s touto smernicou;
- c) zákazu uvádzania tabaku na orálne použitie na trh;
- d) cezhraničného predaja tabakových výrobkov na diaľku;
- e) povinnosti podať oznámenie o nových kategóriách tabakových výrobkov;
- f) uvádzania na trh a označovania určitých výrobkov súvisiacich s tabakovými výrobkami, najmä elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek a bylinných výrobkov na fajčenie,

aby sa uľahčilo hladké fungovanie vnútorného trhu s tabakovými a súvisiacimi výrobkami, pričom by sa malo vychádzať z vysokej úrovne ochrany ľudského zdravia, najmä pokiaľ ide o mladých ľudí, a aby boli splnené záväzky Únie vyplývajúce z Rámcového dohovoru Svetovej zdravotníckej organizácie o kontrole tabaku (ďalej len „RDKT“).

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „tabak“ znamená listy a iné prírodné spracované alebo nespracované časti tabakových rastlín vrátane expandovaného a rekonštituovaného tabaku;
2. „fajkový tabak“ je tabak, ktorý sa môže spotrebúvať počas procesu horenia a ktorý je výhradne určený na použitie vo fajke;
3. „tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet“ je tabak, ktorý môžu spotrebitelia alebo maloobchodné predajne použiť na výrobu cigariet;
4. „tabakové výrobky“ sú výrobky, ktoré sa môžu spotrebúvať a pozostávajú, hoci len čiastočne, z tabaku, a to tiež geneticky modifikovaného;
5. „bezdymový tabakový výrobok“ je tabakový výrobok, ktorý sa nespotrebuje počas procesu horenia, vrátane žuvacieho tabaku, šnupavého tabaku a tabaku na orálne použitie;
6. „žuvací tabak“ je bezdymový tabakový výrobok určený výhradne na účely žuvania;
7. „šnupavý tabak“ je bezdymový tabakový výrobok, ktorý sa môže spotrebúvať nosom;
8. „tabak na orálne použitie“ sú všetky tabakové výrobky na orálne použitie okrem tých, ktoré sú určené na inhalovanie alebo žuvanie, vyrobené úplne alebo čiastočne z tabaku, vo forme prášku alebo častíc, alebo v kombinácii týchto foriem, najmä tie, ktoré sa uvádzajú v podobe porcií vo vrecúškach alebo v poréznych vrecúškach;
9. „tabakové výrobky na fajčenie“ sú tabakové výrobky s výnimkou bezdymového tabakového výrobku;

10. „cigareta“ je tabakový povrazec, ktorý sa môže spotrebúvať počas procesu horenia a je bližšie vymedzený v článku 3 ods. 1 smernice Rady 2011/64/EÚ ⁽¹⁾;
11. „cigara“ je tabakový povrazec, ktorý sa môže spotrebúvať počas procesu horenia a je bližšie vymedzený v článku 4 ods. 1 smernice Rady 2011/64/EÚ;
12. „cigarka“ je malý typ cigary a je bližšie vymedzená v článku 8 ods. 1 smernice Rady 2007/74/ES ⁽²⁾;
13. „tabak do vodnej fajky“ je tabakový výrobok, ktorý sa môže spotrebúvať prostredníctvom vodnej fajky. Na účely tejto smernice sa tabak do vodnej fajky považuje za tabakový výrobok na fajčenie. Ak výrobok možno používať prostredníctvom vodných fajok a aj ako tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet, považuje sa za tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet.
14. „nová kategória tabakových výrobkov“ je tabakový výrobok, ktorý:
 - a) nepatrí ani do jednej z týchto kategórií: cigarety, tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet, fajkový tabak, tabak do vodnej fajky, cigary, cigarky, žuvací tabak, šnupavý tabak alebo tabak na orálne použitie a
 - b) uvedie sa na trh po 19. máji 2014;
15. „bylinný výrobok na fajčenie“ je výrobok na základe rastlín, bylín alebo ovocia, ktorý neobsahuje tabak a ktorý sa môže spotrebúvať počas procesu horenia;
16. „elektronická cigareta“ je výrobok, ktorý možno použiť na konzumáciu výparov obsahujúcich nikotín prostredníctvom náustku, alebo akákoľvek zložka uvedeného výrobku vrátane zásobníka, nádržky a zariadenia bez zásobníka alebo nádržky. Elektronické cigarety môžu byť jednorazové alebo opätovne naplniteľné pomocou plniacej fľaštičky a nádržky alebo opätovne naplniteľné pomocou jednorazových zásobníkov;
17. „plniaca fľaštička“ je nádobka, ktorá obsahuje tekutinu obsahujúcu nikotín, ktorú možno použiť na opätovné naplnenie elektronickej cigarety;
18. „zložka“ je tabak, prídavná látka, ako aj akákoľvek látka alebo prvok prítomné v konečnom tabakovom alebo súvisiacom výrobku vrátane papiera, filtra, atramentov, kapsúl a lepidiel;
19. „nikotín“ sú nikotínové alkaloidy;
20. „decht“ je surový bezvodý beznikotínový kondenzát dymu;
21. „emisie“ sú látky, ktoré sa uvoľňujú pri spotrebe tabakového alebo súvisiaceho výrobku určeným spôsobom, ako sú látky nachádzajúce sa v dyme alebo látky uvoľňované počas procesu používania bezdymových tabakových výrobkov;
22. „maximálna úroveň“ alebo „maximálna úroveň emisií“ je maximálny obsah alebo emisia, vrátane nulových, určitej látky v tabakovom výrobku merané v miligramoch;
23. „prídavná látka“ je iná látka než tabak, ktorá sa pridá do tabakového výrobku, jeho jednotkového balenia alebo akéhokoľvek vonkajšieho obalu;
24. „aróma“ je prídavná látka, ktorá dodáva vôňu a/alebo chuť;
25. „charakteristická aróma“ je jasne zreteľná vôňa alebo chuť s výnimkou tabakovej, ktorú výrobku dodáva prídavná látka alebo kombinácia prídavných látok okrem iného vrátane ovocia, korenia, bylín, alkoholu, cukroviniek, mentolu alebo vanilky a ktorú možno rozpoznať pred alebo počas spotreby tabakového výrobku;
26. „návykovosť“ je farmakologický potenciál látky spôsobiť závislosť, t. j. stav, ktorý ovplyvňuje schopnosť jedinca kontrolovať svoje správanie obvykle tým, že má odmeňujúci účinok a/alebo poskytuje úľavu od abstinenčných príznakov;

⁽¹⁾ Smernica Rady 2011/64/EÚ z 21. júna 2011 o štruktúre a sadzbách spotrebnej dane z tabakových výrobkov (Ú. v. EÚ L 176, 5.7.2011, s. 24).

⁽²⁾ Smernica Rady 2007/74/ES z 20. decembra 2007 o oslobodení tovaru, ktorý dovážajú osoby cestujúce z tretích krajín, od dane z pridanej hodnoty a spotrebnej dane (Ú. v. EÚ L 346, 29.12.2007, s. 6).

27. „toxická“ je miera, v akej môže mať látka v ľudskom organizme škodlivé účinky vrátane účinkov prejavujúcich sa po čase, zvyčajne po opakovanej alebo nepretržitej spotrebe alebo expozícii;
28. „podstatná zmena okolností“ je zvýšenie objemu predaja určitej kategórie výrobkov najmenej o 10 % minimálne v piatich členských štátoch na základe údajov o predaji predložených v súlade s článkom 5 ods. 8 alebo zvýšenie miery prevalencie užívania v skupine spotrebiteľov do 25 rokov veku najmenej o 5 percentuálnych bodov minimálne v piatich členských štátoch v prípade príslušnej kategórie výrobkov, pričom sa vychádza z osobitnej správy Eurobarometra 385 z mája 2012 alebo z ekvivalentných štúdií o prevalencii; v každom prípade sa za podstatnú zmenu okolností nepovažuje, ak objemy predaja kategórie výrobkov na maloobchodnej úrovni nepresahuje 2,5 % celkového predaja tabakových výrobkov na úrovni Únie;
29. „vonkajší obal“ je každý vonkajší obal, v ktorom sa tabakové alebo súvisiace výrobky uvádzajú na trh a ktorý obsahuje jednotkové balenie alebo súbor jednotkových balení; transparentné obaly sa nepovažujú za vonkajší obal;
30. „jednotkové balenie“ je najmenšie individuálne balenie tabakového alebo súvisiaceho výrobku, ktorý sa uvádza na trh;
31. „balíček“ je jednotkové balenie tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet vo forme obdĺžnikového vrečka s prehnutou časťou, ktorá zakrýva otvor, alebo vo forme stojaceho balíčka;
32. „zdravotné varovanie“ je varovanie týkajúce sa nepriaznivých účinkov výrobku na ľudské zdravie alebo iných nežiaducich dôsledkov jeho spotreby, zahŕňajúce textové varovania, kombinované zdravotné varovania, všeobecné varovania a informačné odkazy, ako sa stanovuje v tejto smernici;
33. „kombinované zdravotné varovanie“ je zdravotné varovanie, ktoré pozostáva z kombinácie textového varovania a zodpovedajúcej fotografie alebo ilustrácie, ako je stanovené v tejto smernici;
34. „cezhraničný predaj na diaľku“ je predaj spotrebiteľom na diaľku, pri ktorom sa spotrebiteľ v čase objednávky výrobku z maloobchodnej predajne nachádza v inom členskom štáte, ako je členský štát alebo tretia krajina, kde má uvedená maloobchodná predajňa sídlo; usudzuje sa, že maloobchodná predajňa má sídlo v členskom štáte:
- a. prípade fyzickej osoby, ak má miesto svojho podnikania v uvedenom členskom štáte;
 - b. ostatných prípadoch: ak má maloobchodná predajňa svoje registrované sídlo, ústredie alebo miesto podnikania vrátane pobočky, zastúpenia alebo akejkoľvek inej prevádzkarne v uvedenom členskom štáte;
35. „spotrebiteľ“ je fyzická osoba, ktorá koná na účely, ktoré nesúvisia s jej obchodovaním, podnikaním, remeslom ani povolaním;
36. „systém overovania veku“ je počítačový systém, ktorý elektronicky jednoznačne potvrdí vek spotrebiteľa v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami;
37. „výrobca“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá vyrába výrobok alebo má výrobok navrhnutý alebo vyrobený a ktorá tento výrobok uvádza na trh pod svojím menom alebo obchodnou značkou;
38. „dovoz tabakových alebo súvisiacich výrobkov“ je vstup takýchto výrobkov na územie Únie, pokiaľ nie sú výrobky prepustené do colného režimu s podmieneným oslobodením od cla pri ich vstupe do Únie, ako aj prepustenie týchto výrobkov z colného režimu s podmieneným oslobodením od cla;

39. „dovozca tabakových alebo súvisiacich výrobkov“ je vlastník tabakových alebo súvisiacich výrobkov alebo osoba, ktorá má právo zaobchádzať s tabakovými alebo súvisiacimi výrobkami dovezenými na územie Únie;
40. „uvádzanie na trh“ je sprístupnenie výrobkov bez ohľadu na miesto ich výroby spotrebiteľom, ktorí sa nachádzajú v Únii, odplatne alebo bezodplatne, a to aj predajom na diaľku; v prípade cezhraničného predaja na diaľku sa výrobok považuje za uvedený na trh v členskom štáte, v ktorom sa nachádza spotrebiteľ;
41. „maloobchodná predajňa“ je každá predajňa, kde sa tabakové výrobky uvádzajú na trh, a to aj fyzickou osobou;

HLAVA II

TABAKOVÉ VÝROBKY

KAPITOLA I

Zložky a emisie

Článok 3

Maximálne úrovne emisií pre decht, nikotín, oxid uhoľnatý a iné látky

1. Úrovně emisií z cigariet uvedených na trh alebo vyrobených v členských štátoch (ďalej len „maximálne úrovne emisií“) nesmú obsahovať viac ako:
- a) 10 mg dechtu na cigaretu;
 - b) 1 mg nikotínu na cigaretu;
 - c) 10 mg oxidu uhoľnatého na cigaretu.
2. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom znížiť maximálne úrovne emisií stanovené v odseku 1, ak je to potrebné na základe medzinárodne uznávaných noriem.
3. Členské štáty oznámia Komisii všetky maximálne úrovne emisií, ktoré stanovia pre iné emisie z cigariet, než sú emisie uvedené v odseku 1 a pre emisie z tabakových výrobkov s výnimkou cigariet.
4. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom začleniť do práva Únie normy odsúhlasené zmluvnými stranami Rámcového dohovoru o kontrole tabaku alebo WHO, ktoré sa týkajú maximálnych úrovní emisií pre iné emisie z cigariet, než sú emisie uvedené v odseku 1 a pre emisie z tabakových výrobkov s výnimkou cigariet.

Článok 4

Metódy merania

1. Hodnoty emisií dechtu, nikotínu a oxidu uhoľnatého z cigariet sa merajú podľa normy ISO 4387 pre decht, normy ISO 10315 pre nikotín a normy ISO 8454 pre oxid uhoľnatý.

Presnosť meraní dechtu, nikotínu a oxidu uhoľnatého sa určuje podľa normy ISO 8243.

2. Merania uvedené v odseku 1 overujú laboratóriá, ktoré schválili a monitorujú príslušné orgány členských štátov.

Uvedené laboratóriá nesmú byť priamo či nepriamo vlastnené ani kontrolované tabakovým priemyslom.

Členské štáty oznámia Komisii zoznam schválených laboratórií, pričom uvedú kritériá používané pri schvaľovaní a uplatňované metódy monitorovania a po každej zmene uvedený zoznam aktualizujú. Komisia tieto zoznamy schválených laboratórií zverejní.

3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom upraviť metódy merania emisií dechtu, nikotínu a oxidu uhoľnatého, ak je to potrebné na základe vedeckého a technického vývoja alebo medzinárodne uznávaných noriem.

4. Členské štáty oznamujú Komisii všetky metódy merania, ktoré používajú pre iné emisie z cigariet, než sú emisie uvedené v odseku 3, a pre emisie z tabakových výrobkov s výnimkou cigariet.
5. Komisia prijíma delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom začleniť do práva Únie normy odsúhlasené zmluvnými stranami Rámcového dohovoru o kontrole tabaku alebo WHO pre metódy merania.
6. Členské štáty môžu výrobcom a dovozcom tabakových výrobkov účtovať za overenie meraní uvedených v odseku 1 tohto článku primerané poplatky.

Článok 5

Nahlasovanie zložiek a emisií

1. Členské štáty vyžadujú, aby výrobcovia a dovozcovia tabakových výrobkov predložili príslušným orgánom tieto informácie podľa značky a typu:
 - a) zoznam všetkých zložiek a ich množstiev používaných pri výrobe tabakových výrobkov v zostupnom poradí podľa hmotnosti každej zložky obsiahnutej v tabakových výrobkoch;
 - b) úrovne emisií uvedené v článku 3 ods. 1 a 4;
 - c) ak sú k dispozícii, informácie o ďalších emisiách a ich úrovniach.

V prípade výrobkov, ktoré sa už uviedli na trh, sa uvedené informácie poskytnú do 20. novembra 2016.

Výrobcovia alebo dovozcovia tiež informujú príslušné orgány dotknutých členských štátov, ak došlo k zmene zloženia výrobku spôsobom, ktorý ovplyvňuje informácie poskytované podľa tohto článku.

V prípade nového alebo zmeneného tabakového výrobku sa informácie požadované podľa tohto článku predkladajú pred uvedením takýchto výrobkov na trh.

2. K zoznamu zložiek uvedenému v odseku 1 písm. a) sa priloží vyhlásenie, v ktorom sa uvádzajú dôvody na použitie týchto zložiek v dotknutých tabakových výrobkoch. Uvedený zoznam uvádza aj status zložiek vrátane skutočnosti, či boli registrované podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ⁽¹⁾, ako aj ich klasifikáciu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1272/2008 ⁽²⁾.
3. K zoznamu uvedenému v odseku 1 písm. a) sa priložia aj príslušné toxikologické údaje, ktoré sa týkajú zložiek v zhorenej alebo nezhojenej podobe, a odkazujú najmä na ich účinky na zdravie spotrebiteľov, pričom sa okrem iného zohľadnia aj všetky návykové účinky.

Okrem toho, pokiaľ ide o cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet, výrobca alebo dovozca predloží technický dokument, v ktorom uvedie všeobecný opis použitých prídavných látok a ich vlastností.

Pri poskytovaní iných informácií než informácií týkajúcich sa dechtu, nikotínu, oxidu uhoľnatého a emisií uvedených v článku 4 ods. 4 výrobcovia a dovozcovia uvedú použité metódy merania emisií. Členské štáty môžu takisto žiadať od výrobcov alebo dovozcov tabaku, aby vykonávali štúdie, ktoré môžu stanovovať príslušné orgány, s cieľom posúdiť účinky zložiek na zdravie, pričom sa okrem iného zohľadní ich návykovosť a toxicita.

4. Členské štáty zabezpečujú sprístupnenie informácií predložených v súlade s odsekom 1 tohto článku a článku 6 verejnosti na webovej stránke. Členské štáty pri sprístupňovaní uvedených informácií verejnosti náležite zohľadnia potrebu chrániť obchodné tajomstvá. Členské štáty od výrobcov a dovozcov požadujú, aby pri predkladaní informácií podľa odseku 1 tohto článku a článku 6 spresnili, ktoré informácie považujú za obchodné tajomstvá.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 z 18. decembra 2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemických látok (REACH) a o zriadení Európskej chemickej agentúry, o zmene a doplnení smernice 1999/45/ES a o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 793/93 a nariadenia Komisie (ES) č. 1488/94, smernice Rady 76/769/EHS a smerníc Komisie 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Ú. v. EÚ L 396, 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1272/2008 zo 16. decembra 2008 o klasifikácii, označovaní a balení látok a zmesí, o zmene, doplnení a zrušení smerníc 67/548/EHS a 1999/45/ES a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 1907/2006 (Ú. v. EÚ L 353, 31.12.2008, s. 1).

5. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví a v prípade potreby aktualizuje formát na predkladanie informácií uvedených v odsekoch 1 a 6 tohto článku a článku 6 a ich sprístupnenie verejnosti. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

6. Členské štáty od výrobcov a dovozcov vyžadujú, aby predložili interné a externé štúdie, ktoré majú k dispozícii o výskume trhu a preferenciách rôznych skupín spotrebiteľov vrátane mladých ľudí a súčasných fajčiarov v súvislosti so zložkami a emisiami, ako aj prehľadný súhrn akýchkoľvek trhových prieskumov, ktoré vykonávajú pri uvádzaní nových výrobkov. Členské štáty od výrobcov a dovozcov takisto vyžadujú, aby každoročne poskytovali údaje o ich objemoch predaja jednotlivých výrobkov podľa značky a typu, v kusoch alebo v kilogramoch za každý členský štát, a to od 1. januára 2015. Členské štáty poskytnú akékoľvek ďalšie údaje o objeme predaja, ktoré majú k dispozícii.

7. Všetky údaje a informácie, ktoré sa majú poskytnúť členským štátom a ktoré majú poskytnúť členské štáty podľa tohto článku a podľa článku 6, sa poskytujú v elektronickej podobe. Členské štáty uchovávajú informácie elektronicke a zabezpečujú, aby Komisia a ostatné členské štáty mali prístup k uvedeným informáciám na účely uplatňovania tejto smernice. Členské štáty a Komisia zabezpečujú, aby sa s obchodnými tajomstvami a inými dôvernými informáciami zaobchádzalo dôverným spôsobom.

8. Členské štáty môžu výrobcom a dovozcom tabakových výrobkov účtovať primerané poplatky za prijímanie, uchovávanie, spracúvanie, analyzovanie a uverejňovanie informácií, ktoré im boli poskytnuté podľa tohto článku.

Článok 6

Prioritný zoznam prídavných látok a rozšírené nahlasovacie povinnosti

1. Okrem nahlasovacích povinností uvedených v článku 5 sa na prídavné látky obsiahnuté v cigaretách a v tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet, ktoré sú uvedené v prioritnom zozname, vzťahujú rozšírené nahlasovacie povinnosti. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých sa stanoví a následne aktualizuje prioritný zoznam prídavných látok. Tento zoznam obsahuje prídavné látky:

- a) v prípade ktorých existujú v iných jurisdikciách počiatočné indície, výskum alebo regulácia naznačujúce, že majú jednu z vlastností stanovených v písmenách a) až d) odseku 2 tohto článku, a
- b) ktoré patria medzi najbežnejšie používané prídavné látky podľa hmotnosti alebo počtu na základe nahlásenia zložiek podľa článku 5 ods. 1 a 3.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25. Prvý zoznam prídavných látok sa prijme do 20. mája 2016 a bude obsahovať najmenej 15 prídavných látok.

2. Členské štáty vyžadujú od výrobcov a dovozcov cigariet a tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet obsahujúcich prídavnú látku, ktorá je uvedená v prioritnom zozname stanovenom v odseku 1, aby vykonávali komplexné štúdie, v rámci ktorých sa pre každú prídavnú látku preskúma, či:

- a) prispieva k toxicite alebo návykovosti dotknutých výrobkov a či to vedie k významnému alebo merateľnému zvýšeniu toxicity alebo návykovosti niektorého z dotknutých výrobkov;
- b) má za následok charakteristickú arómu;
- c) uľahčuje inhaláciu alebo vstrebávanie nikotínu alebo
- d) vedie k tvorbe látok, ktoré majú KMR vlastnosti, aké sú ich množstvá a či to má za následok významné alebo merateľné zvýšenie KMR vlastností niektorého z dotknutých výrobkov.

3. V uvedených štúdiách sa zohľadní zamýšľané použitie dotknutých výrobkov a preskúmajú sa najmä emisie vyplývajúce z procesu horenia zahŕňajúce dotknutú prídavnú látku. V štúdiách sa zároveň preskúma vzájomné pôsobenie uvedenej prídavnej látky s inými zložkami nachádzajúcimi sa v dotknutých výrobkoch. Výrobcovia a dovozcovia, ktorí vo svojich tabakových výrobkoch používajú rovnakú prídavnú látku, môžu uskutočniť spoločnú štúdiu, ak danú prídavnú látku používajú vo výrobkoch s podobným zložením.

4. Výrobcovia a dovozcovia vypracujú správu o výsledkoch týchto štúdií. Takáto správa obsahuje prehľadný súhrn a komplexný prehľad, v ktorom je zhrnutá dostupná vedecká literatúra o tejto prídavnej látke a v ktorom sú zosumarizované interné údaje o účinkoch tejto prídavnej látky.

Výrobcovia alebo dovozcovia predkladajú tieto správy Komisii a ich kópiu príslušným orgánom tých členských štátov, v ktorých sa tabakový výrobok obsahujúci túto prídavnú látku uvedie na trh, najneskôr do 18 mesiacov po tom, čo bola dotknutá prídavná látka zaradená do prioritného zoznamu vytvoreného podľa odseku 1. Komisia a dotknuté členské štáty môžu tiež požadovať od výrobcov alebo dovozcov doplnujúce informácie týkajúce sa dotknutej prídavnej látky. Tieto doplnujúce informácie sú súčasťou správy.

Komisia a dotknuté členské štáty môžu vyžadovať, aby tieto správy boli predmetom partnerského preskúmania nezávislým vedeckým subjektom, najmä pokiaľ ide o ich komplexnosť, metodiku a závery. Získané informácie pomáhajú Komisii a členským štátom pri prijímaní rozhodnutí podľa článku 7. Členské štáty a Komisia môžu výrobcom a dovozcom tabakových výrobkov účtovať primerané poplatky za uvedené partnerské preskúmania.

5. Malé a stredné podniky vymedzené v odporúčaní Komisie 2003/361/ES ⁽¹⁾ sú oslobodené od povinností podľa tohto článku, ak správu o danej prídavnej látke vypracuje iný výrobca alebo dovozca.

Článok 7

Regulácia zložiek

1. Členské štáty zakazujú uvádzanie tabakových výrobkov s charakteristickou arómou na trh.

Členské štáty nezakazujú používanie prídavných látok, ktoré sú nevyhnutné na výrobu tabakových výrobkov, napríklad cukru, ktorým sa nahrádza cukor stratený počas procesu sušenia, pokiaľ tieto prídavné látky nedodávajú výrobku charakteristickú arómu a nezvyšujú vo významnej alebo merateľnej miere návykovosť, toxicitu alebo KMR vlastnosti výrobku.

Členské štáty oznámia Komisii opatrenia, ktoré prijali podľa tohto odseku.

2. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy určí prostredníctvom vykonávacích aktov, či tabakový výrobok patrí do rozsahu pôsobnosti odseku 1. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

3. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce jednotné pravidlá pre postupy, ktoré umožňujú určiť, či tabakový výrobok patrí do rozsahu pôsobnosti odseku 1. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

4. Zriadi sa nezávislý poradný výbor na úrovni Únie. Členské štáty a Komisia sa pred prijímaním opatrení podľa odsekov 1 a 2 tohto článku môžu s týmto výborom radiť. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce postupy na zriadenie a fungovanie tohto výboru.

Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

5. V prípade, že úroveň obsahu alebo koncentrácia určitých prídavných látok alebo ich kombinácie vedie k zákazom podľa odseku 1 tohto článku najmenej v troch členských štátoch, Komisia má právomoc prijať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom stanoviť maximálne úrovne obsahu pre tie prídavné látky alebo kombinácie prídavných látok, ktoré majú za následok charakteristickú arómu.

6. Členské štáty zakazujú uvádzať na trh tabakové výrobky obsahujúce tieto prídavné látky:

- a) vitamíny alebo iné prídavné látky, ktoré vytvárajú dojem, že tabakový výrobok je prospešný pre zdravie alebo predstavuje znížené zdravotné riziká;
- b) kofeín alebo taurín, alebo iné prídavné látky a stimulujúce zložky, ktoré sa spájajú s energiou a vitalitou;
- c) prídavné látky, ktorých vlastnosti spôsobujú sfarbenie emisií;

⁽¹⁾ Odporúčanie Komisie 2003/361/ES zo 6. mája 2003 týkajúce sa vymedzenia mikropodnikov, malých a stredných podnikov (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36).

- d) v prípade tabakových výrobkov na fajčenie prídavné látky, ktoré uľahčujú inhaláciu a vstrebávanie nikotínu, a
- e) prídavné látky, ktoré majú KMR vlastnosti v nezhorenej podobe.

7. Členské štáty zakazujú uvádzať na trh tabakové výrobky obsahujúce arómy v akýchkoľvek ich zložkách, ako napríklad vo filtroch, papieroch, baleniach, kapsuliach, alebo akékoľvek technické prvky umožňujúce zmenu vône alebo chuti dotknutých tabakových výrobkov alebo ich intenzity dymu. Filtre, papiere a kapsuly nesmú obsahovať tabak ani nikotín.

8. Členské štáty zabezpečia, aby sa na tabakové výrobky náležite použili ustanovenia a podmienky stanovené v nariadení (ES) č. 1907/2006.

9. Členské štáty na základe vedeckých poznatkov zakážu uvádzať na trh tabakové výrobky obsahujúce prídavné látky v množstvách, ktoré významne alebo v merateľnej miere zvyšujú toxický alebo návykový účinok alebo KMR vlastnosti tabakového výrobku počas konzumácie.

Členské štáty oznamujú Komisii opatrenia, ktoré prijali podľa tohto odseku.

10. Komisia na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy určí prostredníctvom vykonávacieho aktu, či tabakový výrobok patrí do rozsahu pôsobnosti odseku 9. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25 a vychádzajú z najnovších vedeckých poznatkov.

11. Ak sa preukázalo, že určitá prídavná látka alebo určité množstvo tejto prídavnej látky zosilňuje toxický alebo návykový účinok tabakového výrobku, a ak to viedlo k zákazom podľa odseku 9 tohto článku minimálne v troch členských štátoch, Komisia má právomoc prijať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom stanoviť maximálne úrovne obsahu pre tieto prídavné látky. V takomto prípade sa maximálna úroveň obsahu stanoví na najnižšiu maximálnu úroveň, ktorá viedla k jednému z vnútroštátnych zákazov uvedených v tomto odseku.

12. Na iné tabakové výrobky ako cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet sa nevzťahujú zákazy stanovené v odsekoch 1 a 7. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom zrušiť uvedenú výnimku pre konkrétnu kategóriu výrobkov, ak dôjde podľa správy Komisie k podstatnej zmene okolností.

13. Členské štáty a Komisia môžu výrobcom a dovozcom tabakových výrobkov účtovať primerané poplatky za posúdenie toho, či má tabakový výrobok charakteristickú arómu, či sa použili zakázané prídavné látky alebo arómy a či tabakový výrobok obsahuje prídavné látky v množstvách, ktoré významne a merateľne zvyšujú toxický alebo návykový účinok alebo KMR vlastnosti dotknutého tabakového výrobku.

14. V prípade tabakových výrobkov s charakteristickou arómou, ktorých objem predaja v rámci celej Únie predstavuje minimálne 3 % konkrétnej kategórie výrobkov, ustanovenia tohto článku sa uplatňujú od 20. mája 2020.

15. Tento článok sa nepoužije na tabak na orálne použitie.

KAPITOLA II

Označovanie a balenie

Článok 8

Všeobecné ustanovenia

1. Na každom jednotkovom balení tabakového výrobku a každom vonkajšom obale sa uvádzajú zdravotné varovania stanovené v tejto kapitole v úradnom jazyku alebo jazykoch členského štátu, v ktorom sa výrobok uvádza na trh.
2. Zdravotné varovania pokrývajú celý povrch jednotkového balenia alebo vonkajšieho obalu, ktorý je pre ne vyhradený, a nesmú sa komentovať, parafrázovať ani sa na ne nemožno žiadnym spôsobom odvolávať.
3. Členské štáty zabezpečia, aby zdravotné varovania na jednotkových baleniach a každom vonkajšom obale výrobkov boli neodstrániteľne vytlačené, nezmazateľné a plne viditeľné a počas uvádzania tabakových výrobkov na trh neboli čiastočne alebo úplne zakryté alebo prerušené kontrolnými známami, cenovými etiketami, bezpečnostnými prvkami, obalmi, puzdrami, škatuľkami alebo inými prostriedkami. Na jednotlivých baleniach iných tabakových výrobkov ako cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet v balíčkoch sa môžu zdravotné varovania pripevniť pomocou

nálepiek, a to s podmienkou, že tieto nálepky sú neodstrániteľné. Zdravotné varovania musia zostať neporušené otvorením jednotkového balenia s výnimkou balení s odklápacím viečkom, v prípade ktorých sa zdravotné varovanie môže otvorením balenia rozdeliť, ale iba spôsobom, ktorý zabezpečuje grafickú integritu a viditeľnosť textu, fotografií a informácií o odvykaní od fajčenia.

4. Zdravotné varovania nezakrývajú ani neprerušujú kontrolné známky, cenové etikety, značky určené na vyhľadávanie a sledovanie alebo bezpečnostné prvky na jednotkových baleniach.

5. Rozmery zdravotných varovaní podľa článkov 9, 10, 11 a 12 sa vypočítajú vo vzťahu k danému povrchu, keď je balenie uzatvorené.

6. Zdravotné varovania sa ohraničujú čiernym okrajom s hrúbkou 1 mm vnútri plochy povrchu vyhradenej na tieto varovania s výnimkou zdravotných varovaní podľa článku 11.

7. Pri úprave zdravotného varovania podľa článku 9 ods. 5, článku 10 ods. 3 a článku 12 ods. 3 Komisia zabezpečí, aby táto úprava bola faktická alebo aby si členské štáty mohli vybrať z dvoch varovaní, z ktorých jedno je faktické.

8. Obrázky jednotkových balení a akýchkoľvek vonkajších obalov, ktoré sú určené spotrebiteľom v Únii, musia byť v súlade s ustanoveniami tejto kapitoly.

Článok 9

Všeobecné varovania a informačné odkazy na tabakových výrobkoch na fajčenie

1. Na každom jednotkovom balení a vonkajšom obale tabakových výrobkov na fajčenie sa uvádza jedno z týchto všeobecných varovaní:

„Fajčenie zabíja – prestaňte hneď fajčiť!“

alebo

„Fajčenie zabíja.“

Členské štáty určia, ktoré zo všeobecných varovaní uvedených v prvom pododseku sa použije.

2. Na každom jednotkovom balení a vonkajšom obale tabakových výrobkov na fajčenie sa uvádza tento informačný odkaz:

„Tabakový dym obsahuje viac ako 70 látok, ktoré preukázateľne spôsobujú rakovinu.“

3. V prípade balení cigariet a tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet v baleniach tvaru kvádra sa všeobecné varovanie nachádza na dolnej časti jedného z bočných povrchov jednotkových balení a informačný odkaz sa nachádza na dolnej časti druhého bočného povrchu. Tieto zdravotné varovania majú šírku najmenej 20 mm.

Pokiaľ ide o balenia v tvare ramenného puzdra s upevneným viečkom, ktorý pri otvorení balenia spôsobuje rozdelenie bočného povrchu na dve časti, sa všeobecné varovanie a informačný odkaz nachádzajú v celom ich rozsahu na väčších častiach týchto rozdelených povrchov. Všeobecné varovanie sa umiestni tiež na vnútornej strane vrchnej časti povrchu, ktorá je viditeľná, keď je balíček otvorený.

Bočné strany tohto typu balenia majú výšku minimálne 16 mm.

V prípade tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet predávaného v balíčkoch sa všeobecné varovanie a informačný odkaz nachádzajú na povrchoch, ktoré zabezpečujú úplnú viditeľnosť týchto zdravotných varovaní. Pokiaľ ide o tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet v baleniach cylindrického tvaru, všeobecné varovanie sa nachádza na vonkajšom povrchu viečka a informačný odkaz na vnútornom povrchu viečka.

Všeobecné varovanie aj informačný odkaz pokrývajú 50 % povrchu, na ktorom sú vytlačené.

4. Všeobecné varovanie a informačný odkaz, ktoré sú uvedené v odsekoch 1 a 2, sú:
- a) vytlačené čiernym tučným písmom typu Helvetica na bielom podklade. Aby členské štáty vyhovelí jazykovým požiadavkám, môžu určiť veľkosť písma za predpokladu, že veľkosť písma stanovená vo vnútroštátnom práve zabezpečuje, že príslušný text zaberá čo najväčšiu časť plochy vyhradenej pre tieto zdravotné varovania, a
 - b) umiestnené v strede plochy pre ne vyhradenej a na baleniach tvaru kvádra a každom vonkajšom obale sú rovnobežné s bočným okrajom jednotkového balenia alebo vonkajšieho obalu.
5. Komisia je oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom upraviť znenie informačného odkazu stanoveného v odseku 2 podľa vedeckého vývoja a vývoja trhu.
6. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov určí presné umiestnenie všeobecného varovania a informačného odkazu na tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet predávanom v balíčkoch, pričom zohľadní rôzne tvary balíčkov.

Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

Článok 10

Kombinované zdravotné varovania pre tabakové výrobky na fajčenie

1. Na každom jednotkovom balení a vonkajšom obale tabakového výrobku na fajčenie sa uvádzajú kombinované zdravotné varovania. Kombinované zdravotné varovania:
- a) obsahujú jednu z textových varovaní uvedených v prílohe I a zodpovedajúcu farebnú fotografiu uvedenú v obrázkovej knižnici v prílohe II;
 - b) obsahujú informácie o odvykaní od fajčenia, ako sú telefónne čísla, e-mailové adresy alebo webové stránky určené na informovanie spotrebiteľov o dostupných programoch na podporu osôb, čo chcú prestať fajčiť;
 - c) pokrývajú 65 % vonkajšej plochy predného aj zadného povrchu jednotkového balenia a akéhokoľvek vonkajšieho obalu. Na baleniach cylindrického tvaru sa nachádzajú dve kombinované zdravotné varovania v rovnomernej vzdialenosti od seba a každé zdravotné varovanie pokrýva 65 % svojej príslušnej polovice zaobleného povrchu;
 - d) zobrazujú rovnaké textové varovanie a príslušnú farebnú fotografiu na oboch stranách jednotkových balení a každom vonkajšom obale;
 - e) sa nachádzajú na hornom okraji jednotkového balenia a akéhokoľvek vonkajšieho obalu a sú umiestnené v rovnakom smere ako akékoľvek ďalšie informácie uvedené na tomto povrchu obalu. V členských štátoch, v ktorých sú naďalej povinné kontrolné známky alebo vnútroštátne identifikačné označenia používané na daňové účely, sa môžu uplatňovať prechodné výnimky z tejto povinnosti umiestnenia kombinovaných zdravotných varovaní:
 - i) v prípadoch, keď sa kontrolné známky alebo vnútroštátne identifikačné označenia používané na daňové účely pripevnia na hornom okraji jednotkového balenia vyrobeného z kartónu, môže sa kombinované zdravotné varovanie, ktoré sa má nachádzať na zadnom povrchu, umiestniť priamo pod kolkom alebo vnútroštátnym identifikačným označením;
 - ii) v prípade, že jednotkové balenie je vyrobené z mäkkého materiálu, členské štáty môžu povoliť, aby bola pre kontrolné známky alebo vnútroštátne identifikačné označenia používané na daňové účely vyhradená obdĺžniková plocha s výškou nepresahujúcou 13 mm medzi horným okrajom balenia a horným okrajom kombinovaných zdravotných varovaní.

Výnimky uvedené v bodoch i) a ii) sa uplatňujú počas obdobia troch rokov od 20. mája 2016. Nad zdravotné varovania sa nesmú umiestňovať názvy značiek ani logá;

- f) sa reprodukovujú v súlade s formátom, grafickým nákrešom, dizajnom a rozmermi stanovenými Komisiou v súlade s odsekom 3;

g) v prípade jednotkových balení cigariet dodržia tieto rozmery:

i) výška: minimálne 44 mm;

ii) šírka: minimálne 52 mm.

2. Kombinované zdravotné varovania sú zoskupené do troch skupín, ako sa stanovuje v prílohe II, a každá skupina sa používa v danom roku a každoročne sa strieda. Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade každej značky tabakových výrobkov každé kombinované zdravotné varovanie dostupné na používanie v danom roku zobrazovalo v miere, v akej je to možné, v rovnakých počtoch.

3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom:

a) upraviť textové varovania uvedené v prílohe I k tejto smernici, pričom sa zohľadní vedecký vývoj a vývoj trhu;

b) stanoviť a upraviť obrázkovú knižnicu uvedenú v odseku 1 písm. a) tohto článku, pričom sa zohľadní vedecký vývoj a vývoj trhu.

4. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov vymedzí technické špecifikácie pre grafický nákras, dizajn a tvar kombinovaných zdravotných varovaní, pričom zohľadní rôzne tvary balení.

Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

Článok 11

Označovanie tabakových výrobkov na fajčenie s výnimkou cigariet, tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet a tabaku do vodnej fajky

1. Členské štáty môžu tabakové výrobky na fajčenie s výnimkou cigariet, tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet a tabak do vodnej fajky vyňať z povinnosti uvádzať informačný odkaz stanovený v článku 9 ods. 2 a kombinované zdravotné varovania stanovené v článku 10. V uvedenom prípade sa okrem všeobecného varovania uvedeného v článku 9 ods. 1 na každom jednotkovom balení a vonkajšom obale takýchto výrobkov uvádza jedno z textových varovaní uvedených v prílohe I. Všeobecné varovanie uvedené v článku 9 ods. 1 obsahuje odkaz na služby pomoci pri odvykaní od fajčenia uvedené v článku 10 ods. 1 písm. b).

Všeobecné varovanie sa musí nachádzať na najviditeľnejšom povrchu jednotkového balenia a na každom vonkajšom obale.

Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade každej značky týchto výrobkov každé textové varovanie zobrazovalo v miere, v akej je to možné, v rovnakých počtoch. Textové varovania sa musia nachádzať na druhom najviditeľnejšom povrchu jednotkového balenia a každom vonkajšom obale.

V prípade jednotkových balení s upevneným viečkom je druhým najviditeľnejším povrchom ten, ktorý sa stáva viditeľným, keď je balenie otvorené.

2. Všeobecné varovanie uvedené v odseku 1 pokrýva 30 % príslušného povrchu jednotkového balenia a každého vonkajšieho obalu. Tento podiel sa zvýši na 32 % v prípade členských štátov s dvoma úradnými jazykmi a na 35 % v prípade členských štátov s viac ako dvoma úradnými jazykmi.

3. Textové varovanie uvedené v odseku 1 pokrýva 40 % príslušného povrchu jednotkového balenia a každého vonkajšieho obalu. Tento podiel sa zvýši na 45 % v prípade členských štátov s dvoma úradnými jazykmi a na 50 % v prípade členských štátov s viac ako dvoma úradnými jazykmi.

4. Ak sa majú zdravotné varovania uvedené v odseku 1 nachádzať na povrchu presahujúcom 150 cm², varovania pokrývajú plochu 45 cm². Táto plocha sa zvýši na 48 cm² v prípade členských štátov s dvoma úradnými jazykmi a na 52,5 cm² v prípade členských štátov s viac ako dvoma úradnými jazykmi.

5. Zdravotné varovania uvedené v odseku 1 musia spĺňať požiadavky uvedené v článku 9 ods. 4. Text zdravotných varovaní sa uvádza rovnobežne s hlavným textom na povrchu vyhradenom na tieto varovania.

Zdravotné varovania sú ohraničené čiernym okrajom s hrúbkou najmenej 3 mm a najviac 4 mm. Tento okraj sa nachádza mimo povrchu vyhradeného na zdravotné varovania.

6. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom zrušiť možnosť udeliť výnimky pre akúkoľvek z jednotlivých kategórií výrobkov uvedených v odseku 1, ak v prípade dotknutej kategórie výrobkov dôjde podľa správy Komisie k podstatnej zmene okolností.

Článok 12

Označovanie bezdymových tabakových výrobkov

1. Na každom jednotkovom balení a každom vonkajšom obale bezdymových tabakových výrobkov sa uvádza toto zdravotné varovanie:

„Tento tabakový výrobok poškodzuje vaše zdravie a je návykový.“

2. Zdravotné varovanie stanovené v odseku 1 je v súlade s požiadavkami uvedenými v článku 9 ods. 4. Text zdravotných varovaní sa uvádza rovnobežne s hlavným textom na povrchu vyhradenom na tieto varovania.

Okrem toho:

- a) sa nachádza na dvoch najväčších povrchoch jednotkového balenia a každého vonkajšieho obalu;
- b) pokrýva 30 % povrchov jednotkového balenia a každého vonkajšieho obalu. Tento podiel sa zvýši na 32 % v prípade členských štátov s dvoma úradnými jazykmi a na 35 % v prípade členských štátov s viac ako dvoma úradnými jazykmi.
- 3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom upraviť znenie zdravotného varovania stanoveného v odseku 1 podľa vedeckého vývoja.

Článok 13

Prezentácia výrobku

1. Označovanie jednotkových balení a každého vonkajšieho obalu a samotného tabakového výrobku nezahŕňa žiadny prvok ani charakteristický znak, ktorý:

- a) podporuje tabakový výrobok alebo nabáda na jeho spotrebu vytvorením mylného dojmu o jeho charakteristikách, zdravotných účinkoch, rizikách alebo emisiách; v označeniach sa neuvádzajú žiadne informácie o obsahu nikotínu, dechtu ani oxidu uhoľnatého v tabakovom výrobku;
- b) naznačuje, že určitý tabakový výrobok je menej škodlivý ako iné alebo že jeho účelom je znížiť účinky niektorých škodlivých zložiek dymu, alebo má vitalizačné, energizujúce, liečiace, omladzujúce, prírodné, organické vlastnosti alebo iné pozitívne účinky na zdravie alebo životný štýl;
- c) odkazuje na chuť, vôňu, akékoľvek arómy alebo iné prídavné látky alebo na ich neprítomnosť;
- d) sa podobá potravinovému alebo kozmetickému výrobku;
- e) naznačuje, že niektoré tabakové výrobky majú zlepšenú biologickú odbúrateľnosť alebo iné environmentálne prínosy.

2. Jednotkové balenia a žiadny vonkajší obal nesmú naznačovať žiadne ekonomické výhody tým, že by obsahovali tlačené poukážky, ponúkali zľavy, výrobky zadarmo, dva výrobky za cenu jedného alebo iné podobné ponuky.

3. Prvky alebo charakteristické znaky, ktoré sú zakázané podľa odsekov 1 a 2, môžu okrem iného zahŕňať texty, symboly, názvy, obchodné značky, názorné alebo iné symboly.

Článok 14

Vzhľad a obsah jednotkových balení

1. Jednotkové balenie cigariet má tvar kvádra. Jednotkové balenia tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet majú kvádrový alebo cylindrický tvar alebo tvar balíčka. Jednotkové balenie cigariet obsahuje minimálne 20 cigariet. Jednotkové balenie tabaku na vlastnoručné zhotovenie cigariet obsahuje tabak vážiaci minimálne 30 g.

2. Jednotkové balenie cigariet môže pozostávať z kartónu alebo z mäkkého materiálu a nesmie – s výnimkou odklápacieho viečka a ramenného puzdra s upevneným viečkom – mať akýkoľvek iný uzáver, ktorý by po jeho prvom otvorení umožňoval jeho opätovné uzavretie alebo zalepenie. Pri baleniach s odklápacím viečkom a upevneným viečkom je viečko balenia cigariet upevnené iba k zadnej strane jednotkového balenia.

Článok 15

Vysledovateľnosť

1. Členské štáty zabezpečia, aby boli všetky jednotkové balenia tabakových výrobkov označené jedinečným identifikátorom. S cieľom zabezpečiť integritu jedinečného identifikátora musí byť neodstrániteľne vytlačený alebo upevnený, nezmazateľný a nesmie byť žiadnym spôsobom zakrytý alebo prerušený, a to ani kontrolnými značkami alebo cenovými etiketami, alebo pri otvorení jednotkového balenia. V prípade tabakových výrobkov vyrábaných mimo Únie sa povinnosti stanovené v tomto článku uplatňujú iba na výrobky, ktoré sú určené na trh Únie alebo sa naň uvádzajú.

2. Jedinečný identifikátor umožňuje určiť:

- a) dátum a miesto výroby;
- b) výrobné zariadenie;
- c) stroj použitý na výrobu tabakových výrobkov;
- d) výrobnú zmenu alebo čas výroby;
- e) opis výrobku;
- f) trh, na ktorom sa tabakový výrobok plánuje maloobchodne predávať;
- g) predpokladanú trasu prepravy;
- h) v prípade potreby dovozcu do Únie;
- i) skutočnú trasu prepravy od výrobného podniku po prvú maloobchodnú predajňu vrátane všetkých použitých veľkoskladov, ako aj dátum prepravy, miesto určenia prepravy, miesto odchodu a príjemcu;
- j) identitu všetkých nákupcov od výrobcu po prvú maloobchodnú predajňu a
- k) faktúru, číslo objednávky a záznamy o platbách všetkých nákupcov od výrobcu po prvú maloobchodnú predajňu.

3. Informácie uvedené v písmenách a), b), c), d), e), f), g) a prípadne h) odseku 2 tvoria súčasť jedinečného identifikátora.

4. Členské štáty zabezpečia, aby informácie uvedené v písmenách i), j) a k) odseku 2 boli dostupné v elektronickej podobe prostredníctvom prepojenia na jedinečný identifikátor.

5. Členské štáty zabezpečia, aby všetky hospodárske subjekty, ktoré sú zapojené do obchodu s tabakovými výrobkami, od výrobcu po posledný hospodársky subjekt, ktorý predchádza prvej maloobchodnej predajni, zaznamenávali prevzatie všetkých jednotkových balení do svojej držby, ako aj všetky pohyby medzitým a konečný výstup jednotkových balení z ich držby. Túto povinnosť možno splniť prostredníctvom označenia a záznamu súhrnného obalu, ako sú napríklad kartóny, debny alebo palety, ak bude naďalej umožnené vyhľadávanie a sledovanie všetkých jednotkových balení.

6. Členské štáty zabezpečia, aby si všetky fyzické a právnické osoby zapojené do dodávateľského reťazca tabakových výrobkov uchovávali úplné a presné záznamy o všetkých príslušných transakciách.

7. Členské štáty zabezpečia, aby výrobcovia tabakových výrobkov poskytovali všetkým hospodárskym subjektom zapojeným do obchodu s tabakovými výrobkami, od výrobcu po posledný hospodársky subjekt, ktorý predchádza prvej maloobchodnej predajni, vrátane dovozcov, veľkoskladov a prepravných spoločností, vybavenie potrebné na zaznamenávanie kúpy, predaja uskladnenia a prepravy tabakových výrobkov alebo iného zaobchádzania s nimi. Toto vybavenie je schopné prečítať a postúpiť zaznamenané údaje elektronicky do zariadenia na uchovávanie údajov podľa odseku 8.

8. Členské štáty zabezpečia, aby výrobcovia a dovozcovia tabakových výrobkov uzatvorili zmluvy o uchovávaní údajov s nezávislou tretou stranou na účely spravovania zariadenia na uchovávanie všetkých príslušných údajov. Zariadenie na uchovávanie údajov sa fyzicky nachádza na území Únie. Vhodnosť tretej strany, najmä jej nezávislosť a technické schopnosti, ako aj zmluvu o uchovávaní údajov schvaľuje Komisia.

Činnosť tretej strany monitoruje externý audítor, ktorého navrhne a platí výrobca tabaku a schvaľuje Komisia. Externý audítor predkladá výročnú správu príslušným orgánom a Komisii, v ktorej posudzuje najmä akékoľvek nezrovnalosti v súvislosti s prístupom.

Členské štáty zabezpečia, aby Komisia, príslušné orgány členských štátov a externý audítor mali plný prístup do zariadenia na uchovávanie údajov. V riadne odôvodnených prípadoch Komisia alebo členské štáty môžu poskytnúť výrobcovi alebo dovozcom prístup k uchovávaným údajom, ak obchodne citlivé informácie budú naďalej adekvátne chránené v súlade s príslušným právom Únie a vnútroštátnym právom.

9. Zaznamenané údaje nesmie žiadny hospodársky subjekt zapojený do obchodu s tabakovými výrobkami zmeniť ani vymazať.

10. Členské štáty zabezpečia, aby osobné údaje boli spracované výhradne v súlade s pravidlami a zárukami stanovenými v smernici 95/46/ES.

11. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov:

- a) určí technické normy na vytvorenie a fungovanie systémov vyhľadávania a sledovania, ako sa stanovuje v tomto článku, a to vrátane označovania jedinečným identifikátorom, zaznamenávania, prenosu, spracovania a uchovávaní údajov a prístupu k uchovávaným údajom;
- b) určí technické normy, aby sa zabezpečilo, že systémy použité pre jedinečný identifikátor a súvisiace funkcie sú navzájom v rámci Únie úplne kompatibilné.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

12. Komisia je oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom vymedziť kľúčové prvky zmlúv o uchovávaní údajov uvedených v odseku 8 tohto článku, ako napríklad čas trvania, obnoviteľnosť, požadované odborné znalosti alebo dôvernosť vrátane pravidelného monitorovania a hodnotenia týchto zmlúv.

13. Odseky 1 až 10 tohto článku sa uplatňujú na cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet od 20. mája 2019 a na iné tabakové výrobky ako cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet od 20. mája 2024.

Článok 16

Bezpečnostný prvok

1. Členské štáty vyžadujú, aby sa okrem jedinečného identifikátora uvedeného v článku 15 na všetkých jednotkových baleniach tabakových výrobkov, ktoré sa uvádzajú na trh, nachádzal nesfalšovateľný bezpečnostný prvok pozostávajúci z viditeľného a neviditeľného prvku. Tento bezpečnostný prvok musí byť neodstrániteľne vytlačený alebo pripevnený, nezmazateľný a nesmie byť žiadnym spôsobom zakrytý ani prerušený, a to ani kontrolnými známami, cenovými etiketami alebo inými prvkami vyžadovanými v právnych predpisoch.

Členské štáty vyžadujúce kontrolné známky alebo vnútroštátne identifikačné označenia používané na daňové účely môžu povoliť, aby sa využili ako bezpečnostný prvok s podmienkou, že kontrolné známky alebo vnútroštátne identifikačné označenia spĺňajú všetky technické normy a funkcie, ktoré sa vyžadujú v tomto článku.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov vymedzí technické normy pre bezpečnostné prvky a ich prípadné striedanie a prispôsobí ich vedeckému vývoju, vývoju na trhu a technickému vývoju.

Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

3. Odsek 1 sa uplatňuje na cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet od 20. mája 2019 a na iné tabakové výrobky ako cigarety a tabak na vlastnoručné zhotovenie cigariet od 20. mája 2024.

KAPITOLA III

Tabak na orálne použitie, cezhraničný predaj tabakových výrobkov na diaľku a nové kategórie tabakových výrobkov

Článok 17

Tabak na orálne použitie

Bez toho, aby bol dotknutý článok 151 aktu o pristúpení Rakúska, Fínska a Švédska, členské štáty zakazujú uvádzanie tabaku na orálne použitie na trh.

Článok 18

Cezhraničný predaj tabakových výrobkov na diaľku

1. Členské štáty môžu zakázať cezhraničný predaj tabakových výrobkov spotrebiteľom na diaľku. Členské štáty spolupracujú s cieľom zabrániť takémuto predaju. Maloobchodné predajne, ktoré sa zapájajú do cezhraničného predaja tabakových výrobkov na diaľku, nesmú zásobovať takýmito výrobkami spotrebiteľov v členských štátoch, v ktorých je takýto predaj zakázaný. Členské štáty, ktoré takýto predaj nezakázali, požadujú, aby sa maloobchodné predajne, ktoré majú v úmysle zapojiť sa do cezhraničného predaja na diaľku spotrebiteľom nachádzajúcim sa v Únii, zaregistrovali v príslušných orgánoch v členskom štáte, v ktorom má daná maloobchodná predajňa sídlo, a v členskom štáte, v ktorom sa skutočný alebo potenciálny spotrebiteľ nachádza. Od maloobchodných predajní so sídlom mimo Únie sa vyžaduje, aby sa zaregistrovali v príslušných orgánoch v členskom štáte, v ktorom sa skutočný alebo potenciálny spotrebiteľ nachádza. Všetky maloobchodné predajne, ktoré majú v úmysle zapojiť sa do cezhraničného predaja na diaľku, predložia príslušným orgánom pri registrácii aspoň tieto informácie:

- a) meno alebo obchodné meno a trvalú adresu miesta činnosti, z ktorého sa tabakové výrobky budú dodávať;
- b) dátum začatia činnosti spočívajúcej v ponúkaní tabakových výrobkov na cezhraničný predaj na diaľku spotrebiteľom prostredníctvom služieb informačnej spoločnosti v zmysle článku 1 bodu 2 smernice 98/34/ES;
- c) adresu webovej stránky alebo webových stránok používaných na tento účel a všetky relevantné informácie potrebné na identifikáciu tejto webovej stránky.

2. Príslušné orgány členských štátov zabezpečia, aby spotrebiteľia mali prístup k zoznamu všetkých maloobchodných predajní, ktoré sú u nich zaregistrované. Pri sprístupňovaní uvedeného zoznamu členské štáty zabezpečia, aby sa dodržiavali pravidlá a bezpečnostné opatrenia stanovené v smernici 95/46/ES. Maloobchodné predajne môžu začať uvádzať tabakové výrobky na trh prostredníctvom cezhraničného predaja na diaľku len od okamihu, keď dostali potvrdenie o svojej registrácii od príslušného orgánu.

3. Členské štáty určenia tabakových výrobkov predávaných prostredníctvom cezhraničného predaja na diaľku môžu vyžadovať, aby dodávateľská maloobchodná predajňa určila fyzickú osobu zodpovednú za overovanie, či tieto tabakové výrobky predtým, než sa dostanú k spotrebiteľovi, spĺňajú vnútroštátne ustanovenia prijaté podľa tejto smernice v členskom štáte určenia, pokiaľ je takéto overenie nevyhnutné z hľadiska zabezpečenia súladu a uľahčenia vynucovania.

4. Maloobchodné predajne zapojené do cezhraničného predaja na diaľku musia používať systém overovania veku, pomocou ktorého možno v čase predaja overiť, či kupujúci spotrebiteľ spĺňa požiadavku minimálneho veku stanovenú vo vnútroštátnom práve členského štátu určenia. Maloobchodná predajňa alebo fyzická osoba určená podľa odseku 3 poskytne príslušným orgánom uvedeného členského štátu opis podrobností a fungovania systému overovania veku.

5. Maloobchodné predajne spracúvajú len osobné údaje spotrebiteľa v súlade so smernicou 95/46/ES a uvedené údaje nesmú byť oznámené výrobcovi tabakových výrobkov ani spoločnostiam, ktoré tvoria súčasť tej istej skupiny spoločností, ani iným tretím stranám. Osobné údaje sa nepoužívajú ani neprenášajú na iné účely, než je konkrétny nákup. Platí to tiež v prípade, keď je maloobchodná predajňa súčasťou výrobcu tabakových výrobkov.

Článok 19

Oznamovanie nových kategórií tabakových výrobkov

1. Členské štáty vyžadujú, aby výrobcovia a dovozcovia novej kategórie tabakových výrobkov predložili príslušným orgánom členských štátov oznámenie o každom takom výrobku, ktorý chcú uviesť na dotknutý vnútroštátny trh. Oznámenie sa predloží v elektronickej podobe šesť mesiacov pred predpokladaným uvedením na trh. Dopĺňa ho podrobný opis dotknutej novej kategórie tabakového výrobku, ako aj pokyny na jeho používanie a informácie o zložkách a emisiách v súlade s článkom 5. Pri predkladaní oznámenia o novej kategórii tabakového výrobku výrobcovia a dovozcovia príslušným orgánom poskytnú takisto:

- a) dostupné vedecké štúdie o toxicite, návykovosti a atraktivnosti novej kategórie tabakového výrobku, najmä pokiaľ ide o zložky a emisie;
- b) dostupné štúdie, ich prehľadné súhrny a výskum trhu o preferenciách rôznych skupín spotrebiteľov vrátane mladých ľudí a súčasných fajčiarov;
- c) ostatné dostupné a relevantné informácie vrátane analýzy pomeru rizika a prínosu výrobku, jeho očakávaný vplyv na odvykanie od konzumovania tabaku, jeho očakávaný vplyv na rozhodnutie začať konzumovať tabak a prognózy týkajúce sa ich vnímania spotrebiteľmi.

2. Členské štáty vyžadujú, aby výrobcovia a dovozcovia novej kategórie tabakových výrobkov poskytli ich príslušným orgánom akékoľvek nové alebo aktualizované informácie o štúdiách, výskume a ďalších informáciách uvedených v odseku 1 písm. a) až c). Členské štáty môžu od výrobcov a dovozcov novej kategórie tabakových výrobkov požadovať, aby vykonávali dodatočné skúšky alebo predkladali dodatočné informácie. Členské štáty sprístupnia Komisii všetky informácie získané podľa tohto článku.

3. Členské štáty môžu zaviesť systém pre povoľovanie nových kategórií tabakových výrobkov. Členské štáty môžu od výrobcov a dovozcov vyberať primerané poplatky za toto povolenie.

4. Nové kategórie tabakových výrobkov uvádzané na trh musia spĺňať požiadavky tejto smernice. Ktoré z ustanovení tejto smernice sa uplatnia na nové kategórie tabakových výrobkov, závisí od toho, či sa na uvedené výrobky vzťahuje vymedzenie bezdymového tabakového výrobku, alebo vymedzenie tabakového výrobku na fajčenie.

HLAVA III

ELEKTRONICKÉ CIGARETY A BYLINNÉ VÝROBKY NA FAJČENIE

Článok 20

Elektronické cigarety

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa elektronické cigarety a plniace fľaštičky uvádzali na trh len vtedy, keď sú v súlade s touto smernicou a všetkými ostatnými príslušnými právnymi predpismi Únie.

Táto smernica sa neuplatňuje na elektronické cigarety a plniace fľaštičky, na ktoré sa vzťahuje požiadavka udeliť povolenie podľa smernice 2001/83/ES alebo požiadavky stanovené v smernici 93/42/EHS.

2. Výrobcovia a dovozcovia elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek predložia príslušným orgánom členských štátov oznámenie o akýchkoľvek takýchto výrobkoch, ktoré plánujú uviesť na trh. Oznámenie sa predloží elektronicky šesť mesiacov pred zamýšľaným uvedením na trh. V prípade elektronických cigariet alebo plniacich fľaštičiek, ktoré sú už k 20. máju 2016 uvedené na trh, sa oznámenie predloží do šiestich mesiacov od tohto dátumu. V prípade každej podstatnej úpravy výrobku sa predloží nové oznámenie.

V závislosti od toho, či je výrobok elektronickou cigaretou, alebo plniacou fľaštičkou, oznámenie obsahuje tieto informácie:

- a) názov a kontaktné údaje výrobcu, zodpovednej právnickej alebo fyzickej osoby v Únii a prípadne dovozcu do Únie;
- b) zoznam všetkých zložiek obsiahnutých vo výrobku a emisií vznikajúcich v dôsledku používania výrobku, a to podľa obchodnej značky a typu, vrátane ich množstiev;
- c) toxikologické údaje týkajúce sa týchto zložiek výrobku a emisií aj v zohriatom stave najmä vzhľadom na ich účinky na zdravie spotrebiteľov pri inhalácii a berúc do úvahy okrem iného akýkoľvek návykový účinok;
- d) informácie o dávkach nikotínu a jeho vstrebávaní pri konzumácii za obvyklých alebo odôvodnene predvídateľných podmienok;
- e) opis komponentov výrobku, v uplatniteľnom prípade vrátane otváracieho a plniaceho mechanizmu elektronickej cigarety alebo plniacich fľaštičiek;
- f) opis výrobného procesu vrátane toho, či výrobný proces zahŕňa sériovú výrobu a vyhlásenie, že v súvislosti s výrobným procesom je zabezpečený súlad s požiadavkami uvedenými v tomto článku;
- g) vyhlásenie, že výrobca a dovozca nesú plnú zodpovednosť za kvalitu a bezpečnosť výrobku pri jeho uvedení na trh a používaní za obvyklých a odôvodnene predvídateľných podmienok.

Ak členské štáty dospejú k záveru, že poskytnuté informácie sú neúplné, majú právo požadovať doplnenie príslušných informácií.

Členské štáty môžu výrobcom a dovozcom tabakových výrobkov účtovať primerané poplatky za prijatie a uchovávanie informácií, ktoré im boli predložené, zaobchádzanie s týmito informáciami a ich analýzu.

3. Členské štáty zabezpečia:

- a) aby sa tekutina obsahujúca nikotín uvádzala na trh v plniacich fľaštičkách určených na tento účel, ktorých objem nepresahuje 10 ml, v jednorazových elektronických cigaretách alebo jednorazových zásobníkoch a aby uvedené zásobníky alebo nádržky neprekračovali objem 2 ml;
- b) aby tekutina obsahujúca nikotín neobsahovala nikotín v množstve viac ako 20 mg/ml;
- c) aby tekutina obsahujúca nikotín neobsahovala prídavné látky uvedené v článku 7 ods. 6;
- d) aby sa pri výrobe tekutiny obsahujúcej nikotín používali iba zložky vysokej čistoty. Iné látky než zložky uvedené v odseku 2 druhého pododseku písm. b) tohto článku smú byť v tekutine obsahujúcej nikotín prítomné len v stopových množstvách, ak sa výskytu takýchto stopových množstiev nedá počas výroby technicky zabrániť;

- e) aby sa v tekutine obsahujúcej nikotín okrem nikotínu používali iba zložky, ktoré v zohriatom či nezohriatom stave nepredstavujú riziko pre ľudské zdravie;
- f) aby elektronické cigarety uvoľňovali dávky nikotínu na rovnomerných úrovniach za obvyklých podmienok;
- g) aby elektronické cigarety a plniace fľaštičky boli odolné voči manipulácii deťmi a voči neoprávnenej manipulácii; aby boli chránené proti rozbitiu a úniku náplne a aby mali mechanizmus zabezpečujúci opätovné plnenie bez úniku náplne.

4. Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) jednotkové balenia elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek obsahovali leták s informáciami o:
 - i) používaní a skladovaní výrobku vrátane upozornenia, že sa neodporúča, aby výrobok používali mladí ľudia a nefajčiari;
 - ii) kontraindikáciách;
 - iii) varovaniach pre konkrétne rizikové skupiny;
 - iv) možných nepriaznivých účinkoch;
 - v) návykovosti a toxicite a
 - vi) kontaktných údajoch výrobcu a dovozcu, ako aj právnickej alebo fyzickej osoby v Únii;
- b) sa na jednotkových baleniach a akýchkoľvek vonkajších obaloch elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek:
 - i) uvádzal v zostupnom poradí zoznam všetkých zložiek nachádzajúcich sa vo výrobku podľa hmotnosti, ako aj obsah nikotínu vo výrobku a príjem nikotínu v jednej dávke, číslo šarže a odporúčanie, aby sa výrobok uchovával mimo dosahu detí;
 - ii) bez toho, aby bol dotknutý bod i) tohto písmena, neuvádzali prvky ani znaky stanovené v článku 13 s výnimkou jeho odseku 1 písm. a) a c) v súvislosti s informáciou o obsahu nikotínu a o arómach a
 - iii) uvádzalo jedno z týchto zdravotných varovaní:

„Tento výrobok obsahuje nikotín, ktorý je vysoko návykovou látkou. Neodporúča sa, aby ho používali nefajčiari.“

alebo

„Tento výrobok obsahuje nikotín, ktorý je vysoko návykovou látkou.“

Členské štáty určia, ktoré z týchto zdravotných varovaní sa má použiť;

- c) boli zdravotné varovania v súlade s požiadavkami uvedenými v článku 12 ods. 2.

5. Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) komerčné oznamy v rámci služieb informačnej spoločnosti v tlači a iných tlačенých publikáciách, ktorých cieľom alebo priamym či nepriamym účinkom je propagovanie elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek, boli zakázané s výnimkou publikácií, ktoré sú určené výlučne profesionálom v obchode s elektronickými cigaretami a plniacimi fľaštičkami, a publikácií, ktoré sa tlačia a uverejňujú v tretích krajinách, ak tieto publikácie nie sú v zásade určené pre trh Únie;
- b) komerčné oznamy v rádiu, ktorých cieľom alebo priamym či nepriamym účinkom je propagovanie elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek, boli zakázané;

- c) bola zakázaná akákoľvek forma verejného alebo súkromného príspevku do rozhlasových programov, ktorého cieľom alebo priamym či nepriamym účinkom je propagovanie elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek;
- d) bola zakázaná akákoľvek forma verejného alebo súkromného príspevku pre akékoľvek podujatie, činnosť alebo jednotlivca s cieľom alebo priamym či nepriamym účinkom propagovať elektronické cigarety a plniace fľaštičky, ak sa týka viacerých členských štátov alebo sa uskutočňuje vo viacerých členských štátoch, alebo má iným spôsobom cezhraničné účinky;
- e) audiovizuálne komerčné oznamy, na ktoré sa uplatňuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/13/EÚ⁽¹⁾, boli v prípade elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek zakázané.

6. Článok 18 tejto smernice sa uplatňuje na cezhraničné predaje elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek.

7. Členské štáty od výrobcov a dovozcov elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek vyžadujú, aby každoročne predkladali príslušným orgánom:

- i) komplexné údaje o objeme predaja podľa obchodnej značky a typu výrobku;
- ii) informácie o preferenciách rôznych skupín spotrebiteľov vrátane mladých ľudí, nefajčiarov a hlavných typov súčasných používateľov;
- iii) informácie o spôsobe predaja výrobkov a
- iv) prehľadné súhrny akýchkoľvek trhových prieskumov vykonaných v súvislosti s uvedenými skupinami vrátane ich prekladu do angličtiny.

Členské štáty monitorujú vývoj trhu týkajúci sa elektronických cigariet, ako aj plniacich fľaštičiek vrátane akýchkoľvek dôkazov o tom, že ich používanie vedie k nikotínovej závislosti a v konečnom dôsledku aj konzumácii tradičného tabaku medzi mladými ľuďmi a nefajčiarimi.

8. Členské štáty zabezpečia, aby informácie prijaté podľa odseku 2 tohto článku boli sprístupnené verejnosti na webovej stránke. Členské štáty pri zverejňovaní týchto informácií náležite zohľadnia potrebu chrániť obchodné tajomstvá.

Členské štáty na požiadanie sprístupnia Komisii a iným členským štátom všetky informácie prijaté podľa tohto článku. Členské štáty a Komisia zabezpečia, aby sa s obchodnými tajomstvami a inými dôvernými informáciami zaobchádzalo dôverne.

9. Členské štáty od výrobcov, dovozcov a distribútorov elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek vyžadujú, aby vytvorili a udržiavali systém na zber informácií o všetkých nepriaznivých účinkoch týchto výrobkov na ľudské zdravie, v súvislosti s ktorými existuje podozrenie, že existujú.

Ak sa ktorýkoľvek z týchto hospodárskych subjektov domnieva alebo ak má dôvod domnievať sa, že elektronické cigarety alebo plniace fľaštičky, ktoré má v držbe a ktoré majú byť uvedené na trh alebo sa uvádzajú na trh, nie sú bezpečné ani dobrej kvality alebo inak nie sú v súlade s touto smernicou, uvedený hospodársky subjekt bezodkladne prijme nápravné opatrenia potrebné na to, aby bol tento dotknutý výrobok uvedený do súladu s touto smernicou alebo stiahnutý, alebo vrátený. V takých prípadoch sa od hospodárskeho subjektu tiež vyžaduje, aby bezodkladne informoval orgány dohľadu nad trhom v členských štátoch, v ktorých sa výrobok sprístupňuje alebo má byť sprístupnený, a poskytol podrobné informácie najmä o riziku pre ľudské zdravie a bezpečnosť, ďalej o všetkých prijatých nápravných opatreniach a o ich výsledkoch.

Členské štáty môžu od hospodárskych subjektov vyžadovať aj doplňujúce informácie napríklad o aspektoch bezpečnosti a kvality alebo o akýchkoľvek nepriaznivých účinkoch elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek.

10. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o potenciálnych rizikách pre verejné zdravie spojených s používaním elektronických cigariet s obnoviteľnou náplňou do 20. mája 2016 a potom, keď je to potrebné.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/13/EÚ z 10. marca 2010 o koordinácii niektorých ustanovení upravených zákonom, iným právnym predpisom alebo správnym opatrením v členských štátoch týkajúcich sa poskytovania audiovizuálnych mediálnych služieb (smernica o audiovizuálnych mediálnych službách) (Ú. v. EÚ L 95, 15.4.2010, s. 1).

11. V prípade elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v tomto článku, ak príslušný orgán zistí alebo má opodstatnené dôvody domnievať sa, že určité elektronické cigarety alebo plniace fľaštičky, alebo určitý typ elektronickej cigarety či plniacej fľaštičky by mohol predstavovať závažné riziko pre ľudské zdravie, môže prijať primerané dočasné opatrenia. Bezodkladne informuje Komisiu a príslušné orgány ostatných členských štátov o prijatých opatreniach a oznámi všetky podporné údaje. Komisia čo najskôr po tom, ako sú jej doručené uvedené informácie, určí, či je dočasné opatrenie odôvodnené. Komisia informuje dotknutý členský štát o svojich záveroch, aby tomuto členskému štátu umožnila prijať vhodné nadväzujúce opatrenia.

Ak na základe uplatnenia prvého pododseku tohto odseku bolo uvedenie na trh určitých elektronických cigariet alebo plniacich fľaštičiek, alebo určitého typu elektronickej cigarety či plniacej fľaštičky zakázané na základe riadne opodstatnených dôvodov najmenej tromi členskými štátmi, Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom rozšíriť takýto zákaz na všetky členské štáty, ak je takéto rozšírenie odôvodnené a primerané.

12. Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 27 s cieľom upraviť znenie zdravotného varovania uvedeného v odseku 4 písm. b). Komisia zabezpečí, aby úprava tohto zdravotného varovania bola vecná.

13. Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu stanoví spoločný formát pre oznamovanie podľa odseku 2 a technické normy pre mechanizmus dopĺňania náplne podľa odseku 3 písm. g).

Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 25.

Článok 21

Bylinné výrobky na fajčenie

1. Na každom jednotkovom balení a každom vonkajšom obale bylinných výrobkov na fajčenie sa uvádza toto zdravotné varovanie:

„Fajčenie tohto výrobku poškodzuje vaše zdravie.“

2. Zdravotné varovanie musí byť vytlačené na prednom a zadnom povrchu jednotkového balenia a na každom vonkajšom obale.

3. Zdravotné varovanie musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 9 ods. 4. Pokrýva 30 % plochy príslušného povrchu jednotkového balenia a každého vonkajšieho obalu. Tento podiel sa zvýši na 32 % v prípade členských štátov s dvoma úradnými jazykmi a na 35 % v prípade členských štátov s viac ako dvoma úradnými jazykmi.

4. Jednotkové balenia ani žiadny vonkajší obal bylinných výrobkov na fajčenie nesmú obsahovať prvky ani charakteristické znaky stanovené v článku 13 ods. 1 písm. a), b) a d) a nesmie sa na nich uvádzať, že výrobok neobsahuje prídavné látky ani arómy.

Článok 22

Nahlasovanie zložiek bylinných výrobkov na fajčenie

1. Členské štáty od výrobcov a dovozcov bylinných výrobkov na fajčenie požadujú, aby podľa názvu značky a druhu predložili svojim príslušným orgánom zoznam všetkých zložiek a ich množstiev, ktoré sa používajú pri výrobe takýchto výrobkov. Výrobcovia alebo dovozcovia tiež informujú príslušné orgány dotknutých členských štátov, ak sa zloženie výrobku zmení spôsobom, ktorý ovplyvní informácie poskytnuté podľa tohto článku. Informácie vyžadované podľa tohto článku sa predložia pred uvedením nového alebo upraveného bylinného výrobku na fajčenie na trh.

2. Členské štáty zabezpečia, aby informácie predložené v súlade s odsekom 1 boli sprístupnené verejnosti na webovej stránke. Členské štáty pri zverejňovaní týchto informácií náležite zohľadnia potrebu ochrany obchodných tajomstiev. Hospodárske subjekty presne uvedú, ktoré informácie považujú za obchodné tajomstvo.

HLAVA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 23

Spolupráca a presadzovanie

1. Členské štáty zabezpečia, aby výrobcovia a dovozcovia tabakových a súvisiacich výrobkov poskytovali Komisii a príslušným orgánom členských štátov úplné a správne informácie požadované v zmysle tejto smernice a v nej stanovených lehotách. Ak je výrobca usadený v Únii, povinnosť poskytnúť požadované informácie má prvotne tento výrobca. Ak je výrobca usadený mimo Únie a dovozca je usadený v Únii, povinnosť poskytnúť požadované informácie má prvotne dovozca. Ak sú výrobca aj dovozca usadení mimo Únie, povinnosť poskytnúť požadované informácie majú výrobca aj dovozca.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa na trh neuvádzali tabakové a súvisiace výrobky, ktoré nie sú v súlade s touto smernicou a s vykonávacími a delegovanými aktmi, ktoré sú v nej stanovené. Členské štáty zabezpečia, aby sa tabakové a súvisiace výrobky neuviedli na trh, ak nie sú splnené nahlasovacie povinnosti stanovené v tejto smernici.
3. Členské štáty stanovia pravidlá pre sankcie uplatniteľné na porušenia vnútroštátnych právnych predpisov prijatých podľa tejto smernice a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich presadzovania. Stanovené sankcie sú účinné, primerané a odrádzajúce. Akékoľvek finančné správne sankcie, ktoré môžu byť uložené za zámerné porušenie, môžu vyrovnávať ekonomickú výhodu získanú na základe porušenia.
4. Príslušné orgány členských štátov spolupracujú navzájom, ako aj s Komisiou, a to s cieľom zabezpečiť riadne uplatňovanie a náležité presadzovanie tejto smernice, pričom si navzájom zasielajú všetky informácie potrebné na jej jednotné uplatňovanie.

Článok 24

Voľný pohyb

1. Členské štáty nesmú z dôvodov súvisiacich s aspektmi regulovanými touto smernicou a s výhradou odsekov 2 a 3 tohto článku zakázať ani obmedziť uvádzanie tabakových alebo súvisiacich výrobkov, ktoré sú v súlade s touto smernicou, na trh.
2. Táto smernica nemá vplyv na právo členského štátu zachovávať alebo zavádzať ďalšie požiadavky uplatniteľné na všetky výrobky uvádzané na jeho trh v súvislosti so štandardizáciou obalov tabakových výrobkov, ak je to odôvodnené ochranou verejného zdravia vzhľadom na vysokú úroveň ochrany ľudského zdravia dosiahnutú touto smernicou. Takéto opatrenia sú primerané a nesmú predstavovať prostriedok svojvoľnej diskriminácie ani skrytého obmedzovania obchodu medzi členskými štátmi. Tieto opatrenia sa oznámia Komisii spolu s dôvodmi ich zachovania alebo zavedenia.
3. Členský štát tiež môže zakázať určitú kategóriu tabakových alebo súvisiacich výrobkov z dôvodov súvisiacich so špecifickou situáciou v tomto členskom štáte a s podmienkou, že tieto ustanovenia sú odôvodnené potrebou ochrany verejného zdravia, berúc pritom do úvahy vysokú úroveň ochrany ľudského zdravia dosiahnutú prostredníctvom tejto smernice. Takéto vnútroštátne ustanovenia sa oznámia Komisii spolu s dôvodmi ich zavedenia. Komisia do šiestich mesiacov od dátumu prijatia oznámenia stanoveného v tomto odseku schváli alebo zamietne vnútroštátne ustanovenia po tom, čo s ohľadom na vysokú úroveň ochrany ľudského zdravia dosiahnutú prostredníctvom tejto smernice overí, či sú tieto ustanovenia odôvodnené, alebo nie, či sú potrebné a primerané ich cieľu a či sú, alebo nie sú prostriedkom svojvoľnej diskriminácie alebo skrytého obmedzenia obchodu medzi členskými štátmi. Ak Komisia v rámci obdobia šiestich mesiacov nerozhodne, vnútroštátne ustanovenia sa pokladajú za schválené.

Článok 25

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. V prípade, že sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, takýto postup sa ukončí bez výsledku, keď o tom v lehote určenej na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo keď o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.
4. Keď výbor nedoručí žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 26

Príslušné orgány

Členské štáty určia do troch mesiacov od 20. mája 2016 príslušné orgány zodpovedné za vykonávanie a presadzovanie povinností stanovených v tejto smernici. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o identite takto určených orgánov. Komisia tieto informácie uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 27

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 3 ods. 2 a 4, článku 4 ods. 3 a 5, článku 7 ods. 5, 11 a 12, článku 9 ods. 5, článku 10 ods. 3, článku 11 ods. 6, článku 12 ods. 3, článku 15 ods. 12, článku 20 ods. 11 a 12 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 19. mája 2014. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 3 ods. 2 a 4, článku 4 ods. 3 a 5, článku 7 ods. 5, 11 a 12, článku 9 ods. 5, článku 10 ods. 3, článku 11 ods. 6, článku 12 ods. 3, článku 15 ods. 12, článku 20 ods. 11 a 12 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 3 ods. 2 a 4, článku 4 ods. 3 a 5, článku 7 ods. 5, 11 a 12, článku 9 ods. 5, článku 10 ods. 3, článku 11 ods. 6, článku 12 ods. 3, článku 15 ods. 12, článku 20 ods. 11 a 12 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 28

Správa

1. Najneskôr päť rokov od 20. mája 2016 a potom vždy podľa potreby Komisia predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o uplatňovaní tejto smernice.

Pri vypracúvaní návrhu správy Komisii pomáhajú vedeckí a technickí odborníci, tak aby mala k dispozícii všetky potrebné informácie.

2. V správe Komisia uvedie najmä aspekty smernice, ktoré by sa mali preskúmať alebo prispôsobiť vzhľadom na vedecký a technický vývoj vrátane vypracovania medzinárodne schválených pravidiel a noriem pre tabakové a súvisiace výrobky. Komisia venuje zvláštnu pozornosť:

- a) získaným skúsenostiam so zreteľom na dizajn povrchov balenia, na ktoré sa táto smernica nevzťahuje, pričom sa zohľadní vnútroštátny, medzinárodný, právny, hospodársky a vedecký vývoj;
- b) vývoju trhu týkajúceho sa nových kategórií tabakových výrobkov, pričom sa okrem iného zväžia oznámenia prijaté podľa článku 19;
- c) vývoju trhu, ktorý predstavuje podstatnú zmenu okolností;
- d) uskutočniteľnosti, výhodám a možnému vplyvu európskeho systému regulácie zložiek používaných v tabakových výrobkoch, a to vrátane vytvorenia zoznamu zložiek na úrovni Únie, ktoré sa môžu používať v tabakových výrobkoch, sú v nich prítomné alebo sa do nich pridávajú, berúc do úvahy okrem iného informácie zhromaždené v súlade s článkami 5 a 6;
- e) vývoju trhu týkajúceho sa cigariet, ktoré majú priemer menej ako 7,5 mm, a vnímaniu ich škodlivosti spotrebiteľmi, ako aj zavádzajúcej povahe takýchto cigariet;
- f) uskutočniteľnosti, výhodám a možnému vplyvu databázy Únie obsahujúcej informácie o zložkách a emisiách z tabakových výrobkov zozbieraných v súlade s článkami 5 a 6;
- g) vývoju trhu týkajúceho sa elektronických cigariet a plniacich fľaštičiek, okrem iného aj s ohľadom na informácie zozbierané v súlade s článkom 20 vrátane informácií o začatí konzumovania takýchto výrobkov mladými ľuďmi a nefajčiarmi a vplyvu takýchto výrobkov na úsilie prestať s ich konzumáciou, ako aj na opatrenia, ktoré prijali členské štáty v súvislosti s arómami;
- h) vývoju trhu a spotrebiteľským preferenciám v súvislosti s tabakom do vodnej fajky s osobitným zameraním na jeho arómy.

Členské štáty poskytujú Komisii pomoc a všetky dostupné informácie na vykonávanie posúdenia a prípravu správy.

3. Na správu nadväzujú návrhy na zmeny tejto smernice, ktoré Komisia považuje za potrebné na jej prispôbenie vývoju v oblasti tabakových a súvisiacich výrobkov v rozsahu nevyhnutnom na hladké fungovanie vnútorného trhu a na zohľadnenie nového vývoja založeného na vedeckých faktoch a vývoji týkajúcom sa medzinárodne uznávaných noriem pre tabakové a súvisiace výrobky.

Článok 29

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 20. mája 2016. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty tieto opatrenia uplatňujú od 20. mája 2016 bez toho, aby bol dotknutý článok 7 ods. 14, článok 10 ods. 1 písm. e), článok 15 ods. 13 a článok 16 ods. 3.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Zahrnú tiež vyhlásenie, že odkazy v existujúcich zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu, ktorá sa touto smernicou zrušuje, sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a spôsobe formulácie tohto vyhlásenia určia členské štáty.

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

Článok 30

Prechodné ustanovenie

Členské štáty môžu povoliť, aby sa do 20. mája 2017 uvádzali na trh tieto výrobky, ktoré nie sú v súlade s touto smernicou:

- a) tabakové výrobky vyrobené alebo uvedené do voľného obehu a označené v súlade so smernicou 2001/37/ES pred 20. májom 2016;
- b) elektronické cigarety a plniace fľaštičky vyrobené alebo uvedené do voľného obehu pred 20. novembrom 2016;
- c) bylinné výrobky na fajčenie vyrobené alebo uvedené do voľného obehu pred 20. májom 2016.

Článok 31

Zrušenie

Smernica 2001/37/ES sa týmto zrušuje s účinnosťou od 20. mája 2016 bez toho, aby boli dotknuté záväzky členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu uvedenej smernice do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III k tejto smernici.

Článok 32

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 33

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 3. apríla 2014

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predseda

D. KOURKOULAS

PRÍLOHA I

ZOZNAM TEXTOVÝCH VAROVANÍ**(podľa článku 10 a článku 11 ods. 1)**

Fajčenie je príčinou 9 z 10 prípadov rakoviny pľúc.

Fajčenie spôsobuje rakovinu úst a hrdla.

Fajčenie vám poškodzuje pľúca.

Fajčenie spôsobuje infarkt.

Fajčenie spôsobuje mŕtvicu a zdravotné postihnutie.

Fajčenie vám upcháva tepny.

Fajčenie zvyšuje riziko slepoty.

Fajčenie vám poškodzuje zuby a ďasná.

Fajčenie môže zabiť vaše nenarodené dieťa.

Dym z vašej cigarety škodí vašim deťom, rodine a priateľom.

U detí fajčiarov je vyššia pravdepodobnosť, že začnú fajčiť.

Prestaňte fajčiť – zostaňte nažive pre vašich blízkych!

Fajčenie znižuje plodnosť.

Fajčenie zvyšuje riziko impotencie.

PRÍLOHA II

OBRÁZKOVÁ KNIŽNICA

(PODĽA ČLÁNKU 10 ODS. 1)

[Stanoví ju Komisia podľa článku 10 ods. 3 písm. b)]

PRÍLOHA III

TABUĽKA ZHODY

Smernica 2001/37/EC	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2	článok 2
článok 3 ods. 1	článok 3 ods. 1
článok 3 ods. 2 a 3	—
článok 4 ods. 1	článok 4 ods. 1
článok 4 ods. 2	článok 4 ods. 2
článok 4 ods. 3 až 5	—
článok 5 ods. 1	—
článok 5 ods. 2 písm. a)	článok 9 ods. 1
článok 5 ods. 2 písm. b)	článok 10 ods. 1 písm. a) a článok 10 ods. 2, článok 11 ods. 1
článok 5 ods. 3	článok 10 ods. 1
článok 5 ods. 4	článok 12
článok 5 ods. 5 prvý pododsek	článok 9 ods. 3 piaty pododsek, článok 11 body 2 a 3, článok 12 ods. 2 písm. b)
článok 5 ods. 5 druhý pododsek	článok 11 ods. 4
článok 5 ods. 6 písm. a)	článok 9 ods. 4 písm. a)
článok 5 ods. 6 písm. b)	—
článok 5 ods. 6 písm. c)	článok 9 ods. 4 písm. b)
článok 5 ods. 6 písm. d)	článok 8 ods. 6 a článok 11 ods. 5 druhý pododsek
článok 5 ods. 6 písm. e)	článok 8 ods. 1
článok 5 ods. 7	článok 8 ods. 3 a 4
článok 5 ods. 8	—

Smernica 2001/37/EC	Táto smernica
článok 5 ods. 9 prvý pododsek	článok 15 ods. 1 a 2
článok 5 ods. 9 druhý pododsek	článok 15 ods. 11
článok 6 ods. 1 prvý pododsek	článok 5 ods. 1 prvý pododsek
článok 6 ods. 1 druhý pododsek	článok 5 ods. 2 a 3
článok 6 ods. 1 tretí pododsek	—
článok 6 ods. 2	článok 5 ods. 4
článok 6 ods. 3 a 4	—
článok 7	článok 13 ods. 1 písm. b)
článok 8	článok 17
článok 9 ods. 1	článok 4 ods. 3
článok 9 ods. 2	článok 10 ods. 2 a 3 písm. a)
článok 9 ods. 3	článok 16 ods. 2
článok 10 ods. 1	článok 25 ods. 1
článok 10 ods. 2 a 3	článok 25 ods. 2
článok 11 prvý a druhý odsek	článok 28 ods. 1 prvý a druhý pododsek
článok 11 tretí odsek	článok 28 ods. 2 prvý pododsek
článok 11 štvrtý odsek	článok 28 ods. 3
článok 12	—
článok 13 ods. 1	článok 24 ods. 1
článok 13 ods. 2	článok 24 ods. 2
článok 13 ods. 3	
článok 14 ods. 1 prvý pododsek	článok 29 ods. 1 prvý pododsek

Smernica 2001/37/EC	Táto smernica
článok 14 ods. 1 druhý pododsek	článok 29 ods. 2
článok 14 ods. 2 a 3	článok 30 písm. a)
článok 14 ods. 4	článok 29 ods. 3
článok 15	článok 31
článok 16	článok 32
článok 17	článok 33
príloha I (Zoznam dodatočných zdravotných výstrah)	príloha I (Zoznam textových varovaní)
príloha II (Lehoty pre transponovanie a uplatnenie zrušených smerníc)	—
príloha III (Tabuľka zhody)	príloha III (Tabuľka zhody)

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/42/EÚ**z 3. apríla 2014****o zaistení a konfiškácii prostriedkov a príjmov z trestnej činnosti v Európskej únii**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 82 ods. 2 a článok 83 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Hlavným motívom cezhraničnej organizovanej trestnej činnosti vrátane zločineckých organizácií mafiánskeho druhu je finančný zisk. Príslušným orgánom by sa preto mali poskytnúť prostriedky na vyhľadávanie, zaistenie, správu a konfiškáciu príjmov z trestnej činnosti. Účinná prevencia a boj proti organizovanej trestnej činnosti by sa však mali dosiahnuť neutralizáciou príjmov z trestnej činnosti a mali by sa v určitých prípadoch rozšíriť aj na všetok majetok nadobudnutý prostredníctvom činností trestnej povahy.
- (2) Organizované zločinecké skupiny vyvíjajú svoju činnosť bez ohľadu na hranice a čoraz častejšie nadobúdajú majetok v iných členských štátoch, než v ktorých majú svoju základňu, a v tretích krajinách. Narastá tak potreba účinnej medzinárodnej spolupráce, pokiaľ ide o vymáhanie majetku a vzájomnú právnu pomoc.
- (3) Medzi najúčinnnejšie prostriedky na boj proti organizovanej trestnej činnosti patrí stanovenie závažných právnych následkov za spáchanie takejto činnosti, ako aj účinné odhaľovanie, a zaistenie a konfiškácia prostriedkov na páchanie trestnej činnosti a príjmov z nej.
- (4) Hoci sú k dispozícii len obmedzené štatistické údaje, zdá sa, že objem súm vymožených v Únii z príjmov z trestnej činnosti je v porovnaní s odhadovanými príjmami nedostatočný. Zo štúdií vyplýva, že hoci sú postupy konfiškácie upravené právom Únie aj právom členských štátov, sú naďalej málo používané.
- (5) Prijatím minimálnych pravidiel sa aproximujú režimy členských štátov v oblasti zaistovania a konfiškácie, čím sa posilní vzájomná dôvera a účinná cezhraničná spolupráca.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 299, 4.10.2012, s. 128.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 391, 18.12.2012, s. 134.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 25. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 14. marca 2014.

- (6) V Štokholmskom programe a v záveroch Rady pre spravodlivosť a vnútorné veci o konfiškácii a vyhľadávaní majetku z júna 2010 sa zdôrazňuje význam účinnejšej identifikácie, konfiškácie a opätovného využitia majetku pochádzajúceho z trestnej činnosti.
- (7) Súčasný právny rámec Únie upravujúci zaistenie, zhabanie a konfiškáciu majetku pozostáva z jednotnej akcie 98/699/SVV ⁽¹⁾, rámcového rozhodnutia Rady 2001/500/SVV ⁽²⁾, rámcového rozhodnutia Rady 2003/577/SVV ⁽³⁾, rámcového rozhodnutia Rady 2005/212/SVV ⁽⁴⁾ a rámcového rozhodnutia Rady 2006/783/SVV ⁽⁵⁾.
- (8) Zo správ Komisie o vykonávaní rámcových rozhodnutí 2003/577/SVV, 2005/212/SVV a 2006/783/SVV vyplýva, že existujúce režimy rozšírenej konfiškácie a vzájomného uznávania príkazov na zaistenie a konfiškáciu nie sú úplne účinné. Konfiškáciu komplikujú rozdiely v práve členských štátov.
- (9) Cieľom tejto smernice je zmeniť a rozšíriť ustanovenia rámcových rozhodnutí 2001/500/SVV a 2005/212/SVV. Uvedené rámcové rozhodnutia by sa mali čiastočne nahradiť pre členské štáty viazané touto smernicou.
- (10) Členské štáty môžu začať konanie o konfiškácii, ktoré je spojené s trestnou vecou, na ktoromkoľvek príslušnom súde.
- (11) Je potrebné objasniť existujúcu koncepciu príjmov z trestnej činnosti tak, aby zahŕňala priame príjmy z trestnej činnosti a všetky nepriame výnosy vrátane následných opätovných investícií alebo premeny priamych príjmov. Príjmy tak môžu zahŕňať akýkoľvek majetok vrátane majetku, ktorý bol úplne alebo čiastočne premenený na iný majetok a ktorý bol zmiešaný s majetkom získaným z legitímnych zdrojov, a to až do určenej hodnoty zmiešaných príjmov. Môžu tiež zahŕňať príjem alebo iné výhody plynúce z príjmov z trestnej činnosti alebo z majetku, na ktorý boli takéto príjmy premenené alebo s ktorým boli takéto príjmy zmiešané.
- (12) V tejto smernici sa stanovuje široké vymedzenie pojmu majetok, na ktorý sa môže vzťahovať zaistenie alebo konfiškácia. Uvedené vymedzenie zahŕňa právne listiny alebo nástroje, ktoré potvrdzujú vlastnícke alebo iné právo k tomuto majetku. Takéto listiny alebo nástroje by mohli zahŕňať napríklad finančné nástroje alebo listiny, ktoré môžu viesť k nárokom veriteľov a zvyčajne sa nachádzajú u osoby, ktorej sa príslušné konanie týka. Touto smernicou nie sú dotknuté existujúce vnútroštátne konania na účely uchovania právnych listín alebo nástrojov, ktoré potvrdzujú vlastnícke alebo iné právo k majetku, vedené príslušnými vnútroštátnymi orgánmi alebo orgánmi verejnej moci v súlade s vnútroštátnym právom.
- (13) Zaistenie a konfiškácia podľa tejto smernice sú samostatnými inštitútmi, ktoré by nemali členským štátom brániť vo vykonávaní tejto smernice prostredníctvom nástrojov, ktoré by sa v súlade s vnútroštátnym právom považovali za sankcie alebo iné druhy opatrení.

⁽¹⁾ Jednotná akcia 98/699/SVV z 3. decembra 1998 prijatá Radou na základe článku K.3 Zmluvy o Európskej únii o praní špinavých peňazí, identifikácii, vyhľadávaní, zmrazení, zhabaní a konfiškácii prostriedkov a ziskov z trestnej činnosti (Ú. v. ES L 333, 9.12.1998, s. 1).

⁽²⁾ Rámcové rozhodnutie Rady 2001/500/SVV z 26. júna 2001 o praní špinavých peňazí, identifikácii, vyhľadávaní, zmrazení, zaistení a konfiškácii prostriedkov a príjmov z trestnej činnosti (Ú. v. ES L 182, 5.7.2001, s. 1).

⁽³⁾ Rámcové rozhodnutie Rady 2003/577/SVV z 22 júla 2003 o vykonaní príkazu na zaistenie majetku alebo dôkazov v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 196, 2.8.2003, s. 45).

⁽⁴⁾ Rámcové rozhodnutie Rady 2005/212/SVV z 24. februára 2005 o konfiškácii príjmov, nástrojov a majetku z trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 68, 15.3.2005, s. 49).

⁽⁵⁾ Rámcové rozhodnutie Rady 2006/783/SVV zo 6. októbra 2006 o uplatňovaní zásady vzájomného uznávania na príkazy na konfiškáciu (Ú. v. EÚ L 328, 24.11.2006, s. 59).

- (14) Na účely konfiškácie prostriedkov a príjmov z trestnej činnosti na základe konečného rozhodnutia súdu a konfiškácie majetku v hodnote zodpovedajúcej týmto prostriedkom a príjmom by sa mala uplatňovať široká koncepcia trestných činov, na ktoré sa vzťahuje táto smernica. Podľa rámcového rozhodnutia 2001/500/SVV majú členské štáty povinnosť umožniť konfiškáciu prostriedkov a príjmov z trestnej činnosti na základe konečného odsudzujúceho rozsudku a umožniť konfiškáciu majetku v hodnote zodpovedajúcej takýmto prostriedkom a príjmom. Pre trestné činy, na ktoré sa nevzťahuje táto smernica, by sa mali tieto povinnosti zachovať a koncepcia príjmov, ako ju vymedzuje táto smernica, by sa mala vykladať podobným spôsobom aj vo vzťahu k trestným činom, na ktoré sa táto smernica nevzťahuje. Členské štáty môžu vymedziť konfiškáciu majetku v zodpovedajúcej hodnote ako subsidiárnu alebo alternatívnu k priamej konfiškácii, ako je vhodnejšie podľa vnútroštátneho práva.
- (15) Za podmienky konečného odsudzujúceho rozsudku za trestný čin by sa malo umožniť konfiškovať prostriedky a príjmy z trestnej činnosti alebo majetok v hodnote zodpovedajúcej takýmto prostriedkom alebo príjmom. Takýto konečný odsudzujúci rozsudok môže byť tiež výsledkom konania v neprítomnosti. Skonfiškovať prostriedky a príjmy by však malo byť za určitých okolností možné aj vtedy, keď nie je možná konfiškácia na základe konečného odsudzujúceho rozsudku, a to aspoň v prípadoch nevyhovujúceho zdravotného stavu alebo úteku podozrivej alebo obvinenej osoby. Existencia konania v neprítomnosti v členských štátoch by ale bola dostatočná na splnenie tejto povinnosti v takýchto prípadoch nevyhovujúceho zdravotného stavu a úteku. Ak je podozrivá alebo obvinená osoba na úteku, členské štáty by mali podniknúť všetky primerané kroky a môžu žiadať, aby bola dotknutá osoba predvolaná alebo aby bola informovaná o konaní o konfiškácii.
- (16) Na účely tejto smernice by sa nevyhovujúcim zdravotným stavom mala chápať nespôsobilosť podozrivej alebo obvinenej osoby zúčastňovať sa po dlhšiu dobu trestného konania, v dôsledku čoho nemôže konanie za normálnych okolností pokračovať. Podozrivú alebo obvinenú osobu možno vyzvať, aby nevyhovujúci zdravotný stav preukázala, napríklad lekárskou správou, na ktorú súd nemusí prihliadať, ak ju nepovažuje za dostatočnú. Tým by nemalo byť dotknuté právo tejto osoby na právne zastúpenie v konaní.
- (17) Pri vykonávaní tejto smernice v súvislosti s konfiškáciou majetku v hodnote zodpovedajúcej prostriedkom by sa príslušné ustanovenia mohli uplatňovať v prípadoch, keď je takéto opatrenie vzhľadom na osobitné okolnosti prípadu primerané, pričom sa zohľadní najmä hodnota dotknutých prostriedkov. Členské štáty tiež môžu zohľadniť, či a v akom rozsahu je odsúdená osoba zodpovedná za to, že nie je možné prostriedky skonfiškovať.
- (18) Pri vykonávaní tejto smernice môžu členské štáty ustanoviť, že za výnimočných okolností by sa konfiškácia nemala nariadiť, pokiaľ by to podľa vnútroštátneho práva neprimerane zaťažilo dotknutú osobu z dôvodu okolností danej konkrétnej veci, ktoré by mali byť rozhodujúce. Členské štáty by mali túto možnosť využívať vo veľmi obmedzenej miere a mali by mať možnosť stanoviť, že konfiškácia sa nemá nariadiť, len v takých prípadoch, ak by to pre dotknutú osobu znamenalo situáciu, ktorú by mohla len ťažko prežiť.
- (19) Zločinecké skupiny sa podieľajú na širokom spektre trestnej činnosti. V záujme účinného boja proti organizovanej trestnej činnosti môže byť v niektorých situáciách vhodné, aby na základe odsúdenia v trestnom konaní nedochádzalo len ku konfiškácii majetku spojeného s konkrétnym trestným činom, ale aj ďalšieho majetku, ktorý súd označí za príjem z iných trestných činov. Tento prístup sa označuje ako rozšírená konfiškácia. V rámcovom rozhodnutí 2005/212/SVV sa stanovujú tri rozdielne súbory minimálnych požiadaviek, ktoré si členské štáty môžu zvoliť na účely uplatnenia rozšírenej konfiškácie. Členské štáty si tak následne v procese transpozície uvedeného rámcového rozhodnutia vybrali rozdielne možnosti, čo viedlo k rozdielnym koncepciám rozšírenej konfiškácie v národných jurisdikciách. Tieto rozdiely sťažujú cezhraničnú spoluprácu v súvislosti s prípadmi konfiškácie. Je preto potrebné pristúpiť k harmonizácii ustanovení upravujúcich rozšírenú konfiškáciu stanovením jednotnej minimálnej normy.
- (20) Pri rozhodovaní o tom, či trestný čin mohol viesť k vzniku hospodárskeho zisku, môžu členské štáty zohľadniť *modus operandi* napríklad, ak je podmienkou trestného činu jeho spáchanie v súvislosti s organizovanou trestnou činnosťou alebo s úmyslom zabezpečiť pravidelný príjem z trestnej činnosti. Tým by však vo všeobecnosti nemala byť dotknutá možnosť vykonať rozšírenú konfiškáciu.

- (21) Rozšírená konfiškácia by mala byť možná v prípadoch, keď je súd presvedčený, že dotknutý majetok pochádza z trestnej činnosti. To neznamená, že sa musí preukázať, že dotknutý majetok pochádza z trestnej činnosti. Členské štáty môžu stanoviť, že by napríklad postačovalo, ak súd zváži pravdepodobnosť alebo sa odôvodnene domnieva, že je značne pravdepodobnejšie, že dotknutý majetok bol získaný z trestnej činnosti ako z inej činnosti. V tejto súvislosti musí súd zvážiť konkrétne okolnosti veci vrátane skutočností a dostupných dôkazov, na základe ktorých možno vydať rozhodnutie o rozšírení konfiškácie. Skutočnosť, že majetok osoby je neprimeraný k jeho zákonnému príjmu, by mohla spolu s ostatnými skutočnosťami viesť k záveru súdu, že majetok pochádza z trestnej činnosti. Členské štáty by tiež mohli stanoviť požiadavku týkajúcu sa určitého obdobia, počas ktorého by sa majetok mohol považovať za majetok pochádzajúci z trestnej činnosti.
- (22) V tejto smernici sa ustanovujú minimálne pravidlá. To nebráni členským štátom, aby vo svojom vnútroštátnom práve stanovili širšie právomoci, napríklad aj vo vzťahu k svojim normám o dokazovaní.
- (23) Táto smernica sa vzťahuje na trestné činy, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nástrojov v nej uvedených. V rámci rozsahu pôsobnosti týchto nástrojov by členské štáty mali uplatňovať rozšírenú konfiškáciu aspoň na niektoré trestné činy vymedzené v tejto smernici.
- (24) Podozrivé alebo obvinené osoby čoraz častejšie prevádzajú majetok na informované tretie osoby s cieľom vyhnúť sa konfiškácii. Súčasný právny rámec Únie neobsahuje záväzné pravidlá upravujúce konfiškáciu majetku prevedeného na tretie osoby. Stále naliehavejšou sa tak stáva potreba umožniť konfiškáciu majetku prevedeného na tretie osoby alebo nadobudnutého tretími osobami. Nadobudnutím treťou osobou sa myslia napríklad situácie, keď tretia osoba nadobudla majetok priamo alebo nepriamo, napríklad prostredníctvom sprostredkovateľa, od podozrivej alebo obvinenej osoby vrátane situácií, keď sa trestný čin spáchal v ich mene alebo v ich prospech a keď obvinená osoba nemá majetok, ktorý by sa mohol skonfiškovať. Takáto konfiškácia by mala byť možná aspoň v prípadoch, keď tretia osoba vedela alebo mala vedieť, že účelom prevodu alebo nadobudnutia bolo predísť konfiškácii, a to na základe konkrétnych skutočností a okolností vrátane toho, že prevod sa uskutočnil bezodplatne alebo za protihodnotu, ktorá bola podstatne nižšia ako trhová hodnota. Ustanovenia o konfiškácii majetku tretích osôb by sa mali rozšíriť tak na fyzické, ako aj právnické osoby. V žiadnom prípade by však nemali byť dotknuté práva tretích osôb konajúcich v dobrej viere.
- (25) Členské štáty môžu vymedziť konfiškáciu majetku tretích osôb ako subsidiárnu alebo alternatívnu k priamej konfiškácii, ako je vhodnejšie podľa vnútroštátneho práva.
- (26) Konfiškácia vedie ku konečnému odňatiu majetku. Zachovanie majetku však môže byť predpokladom konfiškácie a môže byť dôležité pre vykonanie príkazu na konfiškáciu. Zachovanie majetku sa dosiahne zaistením. S cieľom zabrániť strate majetku pred vydaním príkazu na zaistenie by príslušné orgány členských štátov mali byť oprávnené prijať okamžité opatrenie na zabezpečenie tohto majetku.
- (27) Keďže účelom zachovania majetku je často uskutočnenie konfiškácie, zaistenie a konfiškácia sú úzko prepojené. V niektorých právnych systémoch sa zaistenie na účely konfiškácie považuje za samostatné procesné opatrenie predbežnej povahy, po ktorom môže nasledovať príkaz na konfiškáciu. Bez toho, aby boli dotknuté rôzne vnútroštátne právne systémy a rámcové rozhodnutie 2003/577/SVV, touto smernicou by sa mali aproximovať niektoré prvky vnútroštátnych systémov zaisťovania na účely konfiškácie.
- (28) Opatreniami na zaistenie nie je dotknutá možnosť, aby sa konkrétny majetok považoval v konaní za dôkaz, za predpokladu, že napokon bude k dispozícii na účinné vykonanie príkazu na konfiškáciu.

- (29) Majetok možno zaistiť v rámci trestného konania aj v záujme jeho prípadného následného navrátenia alebo s cieľom zabezpečiť náhradu škody spôsobenej trestným činom.
- (30) Podozrivé alebo obvinené osoby často ukrývajú majetok počas celého trvania trestného konania. Príkazy na konfiškáciu tak nie je možné vykonať a osoby, ktorých majetok sa mal na základe príkazov skonfiškovať, môžu po výkone svojich trestov so svojím majetkom voľne nakladať. Je preto potrebné umožniť určenie presného rozsahu majetku, ktorý sa má skonfiškovať, a to aj po vynesení konečného odsudzujúceho rozsudku v trestnej veci, aby bolo možné plne vykonať príkazy na konfiškáciu v prípadoch, keď nebol pôvodne zistený žiaden majetok alebo bol zistený len nedostatočný majetok a príkaz na konfiškáciu nebol vykonaný.
- (31) Keďže príkazy na zaistenie obmedzujú vlastnícke právo, tieto predbežné opatrenia by nemali platiť dlhšie, než je nevyhnutné na zachovanie dostupnosti majetku na účely prípadnej následnej konfiškácie. S cieľom zaistiť, aby stále plnili svoj účel zabrániť strate majetku, môže byť potrebné ich preskúmanie súdom.
- (32) Majetok, ktorý bol zaistený na účely prípadnej následnej konfiškácie, by sa mal náležite spravovať, aby neustrácal ekonomickú hodnotu. Členské štáty by mali prijať potrebné opatrenia vrátane možnosti predaja alebo prevodu majetku, aby takéto škody minimalizovali. Členské štáty by mali prijať príslušné opatrenia, napríklad zriadenie národných centralizovaných úradov pre správu majetku, súboru špecializovaných úradov alebo rovnocenných mechanizmov, aby sa zaistila účinná správa majetku, ktorý bol zaistený pred konfiškáciou, a zachovala jeho hodnota až do rozhodnutia súdu.
- (33) Táto smernica podstatným spôsobom zasahuje do práv osôb, a to nielen podozrivých alebo obvinených osôb, ale aj do práv tretích osôb, ktoré nie sú trestne stíhané. Je preto potrebné stanoviť osobitné záruky a prostriedky súdnej nápravy, aby sa zaručila ochrana ich základných práv pri vykonávaní tejto smernice. To zahŕňa právo byť vypočutý pre tretie osoby, ktoré tvrdia, že sú vlastníkami dotknutého majetku alebo ktoré tvrdia, že k nemu majú iné majetkové práva („vecné práva“), ako napríklad *ususfructus*. Príkaz na zaistenie by sa dotknutej osobe mal oznámiť čo najskôr po jeho vykonaní. Príslušné orgány však môžu odložiť oznámenie takýchto príkazov dotknutej osobe z dôvodov týkajúcich sa potrieb vyšetrovania.
- (34) Účelom oznámenia príkazu na zaistenie je okrem iného umožniť dotknutej osobe napadnutie tohto príkazu. Preto by sa v oznámení mali aspoň v skrátenej forme uviesť dôvody vydania predmetného príkazu, pričom odôvodnenie môže byť veľmi stručné.
- (35) Členské štáty by mali zvážiť prijatie opatrení, ktoré by umožnili použitie skonfiškovaného majetku vo verejnom záujme alebo na sociálne účely. Takým opatrením by mohlo byť okrem iného určenie takéhoto majetku na projekty zamerané na presadzovanie práva a prevenciu trestnej činnosti, ako aj na iné projekty verejného záujmu a spoločenského významu. Z tejto povinnosti zvážiť prijatie opatrení vyplýva členským štátom procesná povinnosť, napríklad vypracovanie právnej analýzy alebo prerokovanie výhod a nevýhod zavedenia opatrení. Pri spravovaní zaisteného majetku a pri prijímaní opatrení týkajúcich sa skonfiškovaného majetku by členské štáty mali prijať vhodné opatrenia na predchádzanie zločinnej alebo protiprávnej infiltrácii.
- (36) Spoľahlivé zdroje údajov o zaisťovaní a konfiškácii príjmov z trestnej činnosti sú veľmi vzácne. Na účely hodnotenia tejto smernice je potrebné zhromaždiť porovnateľný minimálny súbor vhodných štatistických údajov o zaisťovaní a konfiškácii majetku, vyhľadávaní majetku, činnosti súdov a nakladaní s majetkom.

- (37) Členské štáty by sa mali usilovať zbierať údaje pre určité štatistiky na ústrednej úrovni na účely ich zaslania Komisii. To znamená, že členské štáty by na zber dotknutých údajov mali vynaložiť primerané úsilie. To však neznamená, že členské štáty majú povinnosť dopracovať sa k výsledku zberu údajov, ak to dotknutému členskému štátu spôsobuje neprimerané administratívne zaťaženie alebo vysoké náklady.
- (38) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané v Charte základných práv Európskej únie (ďalej len „charta“) a Európskom dohovore o ochrane ľudských práv a základných slobôd (ďalej len „EDLP“), ako ich v judikatúre vykladá Európsky súd pre ľudské práva. Táto smernica by sa mala vykonávať v súlade s týmito právami a zásadami. Touto smernicou by nemali byť dotknuté vnútroštátne právne predpisy týkajúce sa právnej pomoci, ani sa ňou nestanovujú žiadne povinnosti pre systémy právnej pomoci členských štátov, ktoré by sa mali uplatňovať v súlade s chartou a EDLP.
- (39) Mali by sa zaviesť konkrétne záruky s cieľom zabezpečiť, aby sa vo všeobecnosti príkazy na konfiškáciu odôvodňovali, okrem prípadu, keď sa dotknutá osoba v zjednodušenom trestnom konaní v menej závažných prípadoch vzdala svojho práva na poskytnutie odôvodnenia.
- (40) Pri vykonávaní tejto smernice by sa mali zohľadniť ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ⁽¹⁾, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/13/EÚ⁽²⁾ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2013/48/EÚ⁽³⁾ týkajúce sa procesných práv v trestnom konaní.
- (41) Keďže cieľ tejto smernice, a to uľahčenie konfiškácie majetku v trestných veciach, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa v článku 5 Zmluvy o Európskej únii (Zmluva o EÚ). V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (42) V súlade s článkom 3 a článkom 4a ods. 1 Protokolu (č. 21) o postavení Spojeného kráľovstva a Írska s ohľadom na priestor slobody, bezpečnosti a spravodlivosti, ktorý je pripojený k Zmluve o EÚ a Zmluve o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), Írsko oznámilo svoje želanie zúčastniť sa na prijatí a uplatňovaní tejto smernice. V súlade s uvedeným protokolom Írsko má byť viazané touto smernicou len v súvislosti s trestnými činmi, na ktoré sa vzťahujú nástroje, ktorými je viazané.
- (43) V súlade s článkami 1 a 2 a článkom 4a ods. 1 Protokolu (č. 21) o postavení Spojeného kráľovstva a Írska s ohľadom na priestor slobody, bezpečnosti a spravodlivosti, ktorý je pripojený k Zmluve o EÚ a k ZFEÚ, a bez toho, aby bol dotknutý článok 4 uvedeného protokolu, sa Spojené kráľovstvo nezúčastňuje na prijatí tejto smernice, nie je ňou viazané ani nepodlieha jej uplatňovaniu. Za predpokladu jeho účasti v súlade s článkom 4 uvedeného protokolu Spojené kráľovstvo má byť viazané touto smernicou len v súvislosti s trestnými činmi, na ktoré sa vzťahujú nástroje, ktorými je viazané.
- (44) V súlade s článkami 1 a 2 Protokolu (č. 22) o postavení Dánska, ktorý je pripojený k Zmluve o EÚ a k ZFEÚ, sa Dánsko nezúčastňuje na prijatí tejto smernice, nie je ňou viazané ani nepodlieha jej uplatňovaniu,

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/64/EÚ z 20. októbra 2010 o práve na tlmočenie a preklad v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 280, 26.10.2010, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/13/EÚ z 22. mája 2012 o práve na informácie v trestnom konaní (Ú. v. EÚ L 142, 1.6.2012, s. 1).

⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/48/EÚ z 22. októbra 2013 o práve na prístup k obhajcovi v trestnom konaní a v konaní o európskom zatykači a o práve na informovanie tretej osoby po pozbavení osobnej slobody a na komunikáciu s tretími osobami a s konzulárnymi úradmi po pozbavení osobnej slobody (Ú. v. EÚ L 294, 6.11.2013, s. 1).

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Touto smernicou sa ustanovujú minimálne pravidlá pre zaistovanie majetku na účely prípadnej následnej konfiškácie a pre konfiškáciu majetku v trestných veciach.
2. Touto smernicou nie sú dotknuté konania, ktoré môžu členské štáty použiť na konfiškáciu daného majetku.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „príjmy“ sú akýkoľvek hospodársky prospech pochádzajúci priamo alebo nepriamo z trestnej činnosti; môžu pozostávať z majetku v akejkoľvek podobe a zahŕňajú všetky následné opätovné investície alebo premenu priamych príjmov a akýkoľvek majetkový prospech;
2. „majetok“ je majetok akéhokoľvek druhu bez ohľadu na to, či je hmotný alebo nehmotný, hnuťelný alebo nehnuteľný, a právne listiny alebo nástroje, ktoré potvrdzujú vlastnícke alebo iné právo k tomuto majetku;
3. „prostriedky“ sú akýkoľvek majetok, ktorý bol akýmkoľvek spôsobom, celkom alebo sčasti, použitý alebo určený na spáchanie trestného činu alebo trestných činov;
4. „konfiškácia“ je konečné odňatie majetku nariadené súdom v súvislosti s trestným činom;
5. „zaistenie“ je dočasný zákaz prevodu, zničenia alebo premeny majetku, nakladania s majetkom alebo presunu majetku, alebo dočasné prevzatie majetku do úschovy či prevzatie kontroly nad majetkom;
6. „trestný čin“ je čin, na ktorý sa vzťahuje ktorýkoľvek z aktov uvedených v článku 3.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

Táto smernica sa vzťahuje na trestné činy, na ktoré sa vzťahujú:

- a) dohovor o boji proti korupcii úradníkov Európskych spoločenstiev alebo úradníkov členských štátov Európskej únie ⁽¹⁾ vypracovaný na základe článku K.3 ods. 2 písm. c) Zmluvy o Európskej únii (ďalej len „dohovor o boji proti korupcii úradníkov“);
- b) rámcové rozhodnutie Rady 2000/383/SVV z 29. mája 2000 o zvýšenej ochrane pred falšovaním prostredníctvom pokút a ďalších trestných sankcií v súvislosti so zavádzaním eura ⁽²⁾;
- c) rámcové rozhodnutie Rady 2001/413/SVV z 28. mája 2001 o boji proti podvodom a falšovaniu bezhotovostných platobných prostriedkov ⁽³⁾;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 195, 25.6.1997, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 140, 14.6.2000, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 149, 2.6.2001, s. 1.

- d) rámcové rozhodnutie Rady 2001/500/SVV z 26. júna 2001 o praní špinavých peňazí, identifikácii, vyhľadávaní, zmrazení, zaistení a konfiškácii prostriedkov a príjmov z trestnej činnosti ⁽¹⁾;
- e) rámcové rozhodnutie Rady 2002/475/SVV z 13. júna 2002 o boji proti terorizmu ⁽²⁾;
- f) rámcové rozhodnutie Rady 2003/568/SVV z 22. júla 2003 o boji proti korupcii v súkromnom sektore ⁽³⁾;
- g) rámcové rozhodnutie Rady 2004/757/SVV z 25. októbra 2004, ktorým sa stanovujú minimálne ustanovenia o znakoch skutkových podstat trestných činov a trestov v oblasti nezákonného obchodu s drogami ⁽⁴⁾;
- h) rámcové rozhodnutie Rady 2008/841/SVV z 24. októbra 2008 o boji proti organizovanému zločinu ⁽⁵⁾;
- i) smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/36/EÚ z 5. apríla 2011 o prevencii obchodovania s ľuďmi a boji proti nemu a o ochrane obetí obchodovania, ktorou sa nahrádza rámcové rozhodnutie Rady 2002/629/SVV ⁽⁶⁾;
- j) smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/93/EÚ z 13. decembra 2011 o boji proti sexuálnemu zneužívaniu a sexuálnemu vykorisťovaniu detí a proti detskej pornografii, ktorou sa nahrádza rámcové rozhodnutie Rady 2004/68/SVV ⁽⁷⁾;
- k) smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/40/EÚ z 12. augusta 2013 o útokoch na informačné systémy, ktorou sa nahrádza rámcové rozhodnutie Rady 2005/222/SVV ⁽⁸⁾,

ako aj ďalšie právne nástroje, pokiaľ sa v nich výslovne stanovuje, že táto smernica sa vzťahuje na trestné činy v nich harmonizované.

Článok 4

Konfiškácia

1. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, ktoré umožnia úplnú alebo čiastočnú konfiškáciu prostriedkov a príjmov alebo majetku v hodnote zodpovedajúcej takýmto prostriedkom alebo príjmom, a to za predpokladu konečného odsudzujúceho rozsudku v trestnej veci, ktorý môže byť tiež výsledkom konania v neprítomnosti.
2. Ak konfiškácia na základe odseku 1 nie je možná, a to aspoň v prípadoch, keď je táto nemožnosť spôsobená nevyhovujúcim zdravotným stavom alebo útekom podozrivej alebo obvinenej osoby, členské štáty prijímú potrebné opatrenia, aby umožnili konfiškáciu prostriedkov a príjmov v prípadoch, keď sa začalo trestné konanie vo veci trestného činu, ktorý pravdepodobne priamo alebo nepriamo viedol k hospodárskemu prospechu a takéto konanie mohlo viesť k odsúdeniu v trestnom konaní, ak by sa podozrivá alebo obvinená osoba mohla zúčastniť konania.

Článok 5

Rozšírená konfiškácia

1. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, ktoré umožnia úplnú alebo čiastočnú konfiškáciu majetku vo vlastníctve osoby odsúdennej za trestný čin, ktorý môže viesť priamo alebo nepriamo k hospodárskemu prospechu, ak je súd na základe okolností prípadu vrátane konkrétnych skutočností a dostupných dôkazov, ako napríklad, že hodnota majetku je neprimeraná k zákonnému príjmu odsúdennej osoby, presvedčený, že dotknutý majetok je získaný z trestnej činnosti.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 182, 5.7.2001, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 164, 22.6.2002, s. 3.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 192, 31.7.2003, s. 54.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 335, 11.11.2004, s. 8.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 300, 11.11.2008, s. 42.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 101, 15.4.2011, s. 1.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 335, 17.12.2011, s. 1.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 218, 14.8.2013, s. 8.

2. Na účely odseku 1 tohto článku zahŕňa pojem „trestný čin“ aspoň:

- a) aktívnu a pasívnu korupciu v súkromnom sektore podľa článku 2 rámcového rozhodnutia 2003/568/SVV, ako aj aktívnu a pasívnu korupciu úradníkov inštitúcií Únie alebo členských štátov stanovenú v článkoch 2 a 3 dohovoru o boji proti korupcii úradníkov;
- b) trestné činy týkajúce sa účasti v zločineckej organizácii podľa článku 2 rámcového rozhodnutia 2008/841/SVV aspoň v prípadoch, keď spáchanie trestného činu viedlo k získaniu hospodárskeho prospechu;
- c) spôsobenie účasti dieťaťa na pornografických predstaveniach alebo jeho získanie na účasť na nich, alebo získanie prospechu z dieťaťa, alebo jeho iné vykorisťovanie na takéto účely v prípade, že dieťa prekročilo vek spôsobilosti dať súhlas na sexuálne aktivity podľa článku 4 ods. 2 smernice 2011/93/EÚ; distribúcia, šírenie alebo ďalšie postupovanie detskej pornografie podľa článku 5 ods. 4 uvedenej smernice; ponúkanie, dodávanie alebo sprístupňovanie detskej pornografie podľa článku 5 ods. 5 uvedenej smernice; výroba detskej pornografie podľa článku 5 ods. 6 uvedenej smernice;
- d) protiprávny zásah do systému a protiprávny zásah do údajov podľa článkov 4 a 5 smernice 2013/40/EÚ, ak bolo použitím nástroja stanoveného v článku 7 uvedenej smernice, ktorý bol určený alebo prispôbený primárne na tento účel, dotknuté významné množstvo informačných systémov; úmyselná výroba, predaj, obstarávanie na použitie, dovoz, distribúcia alebo akékoľvek sprístupnenie nástrojov používaných na páchanie trestných činov, a to aspoň v prípadoch, ktoré nie sú menej závažné, podľa článku 7 uvedenej smernice;
- e) trestný čin, za ktorý možno v súlade s príslušným aktom v článku 3, alebo ak predmetný akt neobsahuje hranicu trestu, v súlade s rozhodným vnútroštátnym právom, uložiť trest odňatia slobody s hornou sadzbou najmenej štyri roky.

Článok 6

Konfiškácia majetku tretích osôb

- 1. Členské štáty prijímajú potrebné opatrenia, aby umožnili konfiškáciu príjmov alebo iného majetku v hodnote zodpovedajúcej príjmom, ktoré podozrivá alebo obvinená osoba priamo alebo nepriamo previedla na tretie osoby alebo ktoré tretie osoby získali od podozrivej alebo obvinenej osoby, aspoň v prípadoch, keď táto tretia osoba vedela alebo mala vedieť, že účelom prevodu alebo nadobudnutia bolo predísť konfiškácii, a to na základe konkrétnych skutočností a okolností vrátane toho, že prevod alebo nadobudnutie sa uskutočnilo bezodplatne alebo za protihodnotu, ktorá bola podstatne nižšia ako tržná hodnota.
- 2. Odsekom 1 nie sú dotknuté práva tretích osôb konajúcich v dobrej viere.

Článok 7

Zaistenie

- 1. Členské štáty prijímajú potrebné opatrenia, ktoré umožnia zaistenie majetku na účely prípadnej následnej konfiškácie. Uvedené opatrenia, ktoré môže nariadiť príslušný orgán, zahŕňajú naliehavé opatrenie, ktoré sa v prípade potreby prijme s cieľom zachovať majetok.
- 2. Zaisťovacie opatrenia na účely prípadnej následnej konfiškácie sa môžu vzťahovať na majetok v držbe tretej osoby v zmysle článku 6.

Článok 8

Ochranné opatrenia

1. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, ktorými osobám dotknutým opatreniami stanovenými v tejto smernici na účely ochrany ich práv zaistia právo na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý súdny proces.
2. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, ktorými zabezpečia, aby sa príkaz na zaistenie oznámil dotknutej osobe čo najskôr po jeho vykonaní. V takomto oznámení sa aspoň v skrátenej forme uvedú dôvody vydania daného príkazu. Ak je to potrebné na to, aby nebolo ohrozené vyšetrovanie trestného činu, príslušné orgány môžu odložiť oznámenie príkazu na zaistenie dotknutej osobe.
3. Príkaz na zaistenie ostane v platnosti len dovtedy, kým je to nevyhnutné na zachovanie majetku na účely prípadnej následnej konfiškácie.
4. Členské štáty zaistia osobe, ktorej majetok je dotknutý, účinnú možnosť napadnúť príkaz na zaistenie na súde v súlade s postupmi stanovenými vo vnútroštátnom práve. V rámci takýchto postupov sa môže požadovať, aby sa v prípade, keď pôvodný príkaz na zaistenie vydal iný príslušný orgán ako justičný orgán, musel takýto príkaz pred tým, ako sa môže napadnúť na súde, predložiť na potvrdenie alebo preskúmanie justičnému orgánu.
5. Zaistený majetok, ktorý nie je následne skonfiškovaný, sa bezodkladne vráti. Podmienky alebo procesné pravidlá, na základe ktorých sa tento majetok vráti, sa stanovujú vo vnútroštátnom práve.
6. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, ktorými zaistia, aby každý príkaz na konfiškáciu bol odôvodnený a oznámený dotknutej osobe. Členské štáty zaistia osobe, proti ktorej bola nariadená konfiškácia, účinnú možnosť napadnúť príkaz na konfiškáciu na súde.
7. Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2012/13/EÚ a smernica 2013/48/EÚ, osoby, ktorých majetok je dotknutý príkazom na konfiškáciu, majú v priebehu konania o konfiškácii v súvislosti s určením príjmov a prostriedkov právo na prístup k právnomu zástupcovi na účely ochrany svojich práv. Dotknuté osoby musia byť o tomto práve poučené.
8. V rámci konania uvedeného v článku 5 má dotknutá osoba účinnú možnosť namietať voči okolnostiam prípadu vrátane konkrétnych skutočností a dostupných dôkazov, na základe ktorých sa dotknutý majetok považuje za majetok pochádzajúci z trestnej činnosti.
9. Tretie osoby majú právo domáhať sa titulu vlastníckeho alebo iného majetkového práva, a to aj v prípadoch uvedených v článku 6.
10. Ak majú obeť v dôsledku spáchania trestného činu nároky voči osobe, voči ktorej bolo prijaté opatrenie na konfiškáciu podľa tejto smernice, členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby opatrenie na konfiškáciu nebránilo týmto obetiam domáhať sa splnenia ich nárokov.

Článok 9

Účinná konfiškácia a výkon

Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, ktoré umožnia odhaliť a vyhľadať majetok, ktorý sa má zaistiť a skonfiškovať, a to aj po konečnom odsudzujúcom rozsudku v trestnej veci alebo v nadväznosti na konanie pri uplatňovaní článku 4 ods. 2, ako aj zaistiť účinné vykonanie príkazu na konfiškáciu, ak sa takýto príkaz už vydal.

Článok 10

Správa zaisteného a skonfiškovaného majetku

1. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, napríklad zriadenie centralizovaných úradov, sústavy špecializovaných úradov alebo rovnocenných mechanizmov, aby sa zaistila primeraná správa majetku, ktorý bol zaistený, na účely prípadnej následnej konfiškácie.
2. Členské štáty zaistia, aby opatrenia uvedené v odseku 1 zahŕňali možnosť predaja v prípade potreby.
3. Členské štáty zväžia prijatie opatrení, ktoré umožnia použitie skonfiškovaného majetku vo verejnom záujme alebo na sociálne účely.

Článok 11

Štatistiky

1. Členské štáty pravidelne zbierajú a uchovávajú komplexné štatistické údaje získané od príslušných orgánov. Zhromaždené štatistické údaje sa každoročne zasielajú Komisii a zahŕňajú:
 - a) počet vykonaných príkazov na zaistenie;
 - b) počet vykonaných príkazov na konfiškáciu;
 - c) odhadovanú hodnotu zaisteného majetku, a to aspoň majetku zaisteného na účely prípadnej následnej konfiškácie v čase zaistenia;
 - d) odhadovanú hodnotu vymoženého majetku v čase konfiškácie.
2. Ak sú dostupné na ústrednej úrovni v dotknutom členskom štáte, zašlú členské štáty Komisii každoročne aj tieto štatistiky:
 - a) počet žiadostí o vykonanie príkazov na zaistenie v inom členskom štáte;
 - b) počet žiadostí o vykonanie príkazov na konfiškáciu v inom členskom štáte;
 - c) hodnotu alebo odhadovanú hodnotu majetku vymoženého na základe výkonu v inom členskom štáte.
3. Členské štáty sa usilujú zbierať údaje uvedené v odseku 2 na ústrednej úrovni.

Článok 12

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 4. októbra 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.
2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.
3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 13

Podávanie správ

Komisia do 4. októbra 2018 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej posúdi vplyv existujúceho vnútroštátneho práva na konfiškáciu a vymáhanie majetku, a podľa potreby k nej pripojí vhodné návrhy.

Komisia v uvedenej správe tiež posúdi, či je potrebné revidovať zoznam trestných činov uvedený v článku 5 ods. 2.

Článok 14

Nahradenie jednotnej akcie 98/699/SVV a niektorých ustanovení rámcových rozhodnutí 2001/500/SVV a 2005/212/SVV

1. Jednotná akcia 98/699/SVV, článok 1 písm. a) a články 3 a 4 rámcového rozhodnutia 2001/500/SVV a prvé štyri zarážky článku 1 a článok 3 rámcového rozhodnutia 2005/212/SVV sa nahrádzajú touto smernicou pre členské štáty viazané touto smernicou bez toho, aby boli dotknuté povinnosti týchto členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu uvedených rámcových rozhodnutí do vnútroštátneho práva.
2. Pre členské štáty viazané touto smernicou sa odkazy na jednotnú akciu 98/699/SVV a ustanovenia rámcových rozhodnutí 2001/500/SVV a 2005/212/SVV uvedené v odseku 1 považujú za odkazy na túto smernicu.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 16

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom v súlade so zmluvami.

V Bruseli 3. apríla 2014

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
D. KOURKOULAS

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/45/EÚ**z 3. apríla 2014****o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Komisia v bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ stanovuje cieľ „nulovej vízie“, v rámci ktorého by Únia mala do roku 2050 znížiť počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. S ohľadom na dosiahnutie tohto cieľa sa očakáva, že technológia vozidiel vo veľkej miere prispeje k zvýšeniu bezpečnosti cestnej dopravy.
- (2) Komisia vo svojom oznámení s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ navrhla do roku 2020 ďalšie zníženie celkového počtu úmrtí na cestách Únie o polovicu, so začiatkom od roku 2010. S ohľadom na dosiahnutie tohto cieľa Komisia stanovila sedem strategických cieľov a určila opatrenia pre bezpečnejšie vozidlá, stratégie na zníženie počtu zranení a opatrenia na zvýšenie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky, predovšetkým motocyklistov.
- (3) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Uvedený systém by mal zahŕňať pravidelné kontroly technického stavu vozidiel a cestné technické kontroly vozidiel používaných na obchodné činnosti v cestnej doprave, ako aj ustanoviť postup evidencie vozidiel s cieľom umožniť zrušenie povolenia na používanie vozidla v cestnej premávke, ak takéto používanie predstavuje bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy. Pravidelná kontrola by mala byť hlavným nástrojom na zabezpečenie dobrého technického stavu. Cestné technické kontroly úžitkových vozidiel by mali byť len doplnením pravidelných kontrol.
- (4) Členským štátom by sa malo umožniť stanoviť prísnejšie normy kontroly, ako sú tie, ktoré vyžaduje táto smernica.
- (5) Súčasťou presadzovania opatrení na zaistenie dobrého technického stavu vozidiel môžu byť kampane na zvýšenie informovanosti zamerané na majiteľov vozidiel a na rozvíjanie osvedčených postupov a zvykov vyplývajúcich z pravidelných kontrol ich vozidiel.
- (6) Vozidlá s nefunkčným technickým systémom majú vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a môžu prispievať k nehodám na cestách zahŕňujúcim zranenia alebo smrteľné úrazy. Uvedený vplyv by sa dal znížiť, ak by sa zaviedli zlepšenia v oblasti systému kontroly technického stavu. Včasné odhalenie chýb v technickom stave motorového vozidla by pomohlo napraviť uvedené chyby, a tak predchádzať nehodám.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 44, 15.2.2013, s. 128.

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

- (7) Vozidlá s nefunkčným systémom na reguláciu emisií majú väčší dosah na životné prostredie ako riadne udržiavané vozidlá. Preto by režim pravidelných kontrol technického stavu prispel k zlepšovaniu životného prostredia prostredníctvom znižovania priemerných emisií pochádzajúcich z vozidiel.
- (8) Členské štáty by mali zvážiť náležité opatrenia na predchádzanie neodborného manipulovania s časťami a komponentmi vozidla alebo neoprávneného narábania s nimi, čo by mohlo negatívne vplyvať na požadované bezpečnostné a environmentálne charakteristiky vozidla, a to najmä prostredníctvom pravidelných kontrol technického stavu vrátane účinných, primeraných, odrádzajúcich a nediskriminačných sankcií.
- (9) V uplynulých dvoch desaťročiach sa neustále posilňovali požiadavky na emisie pochádzajúce z vozidiel v súvislosti s typovým schválením. Kvalita ovzdušia sa však nezlepšila tak, ako sa očakávalo vzhľadom na sprísnenie emisných noriem pre vozidlá, predovšetkým čo sa týka oxidov dusíka (NOx) a jemných tuhých častíc. Mali by sa dôkladne posúdiť možnosti zlepšenia skúšobných cyklov, aby zodpovedali podmienkam premávky, s cieľom vypracovať budúce riešenia vrátane stanovenia skúšobných metód na meranie úrovni NOx a limitných hodnôt pre emisie NOx.
- (10) V prípade vozidiel, ktoré spĺňajú emisné triedy Euro 6 a Euro VI, sa palubné diagnostické systémy (OBD) stávajú účinnjšími pri posudzovaní emisií, čo odôvodňuje ich využívanie ako ekvivalent bežnej kontroly emisií na účely kontroly technického stavu. S cieľom zabezpečiť používanie systémov OBD pri kontrolách technického stavu vozidiel až po emisné triedy Euro 5 a Euro V by členské štáty mali mať možnosť umožniť túto metódu kontroly v súlade s odporúčaniami výrobcov a inými požiadavkami v prípade takýchto vozidiel, ak rovnocennosť s prihladením na príslušné právne predpisy o typovom schválení bola v uplatniteľnom prípade nezávisle overená.
- (11) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek v súvislosti s bezpečnosťou vozidiel. Prostredníctvom systému pravidelných kontrol technického stavu je potrebné zabezpečiť, aby vozidlá aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy. Uvedený systém by sa mal uplatňovať na určité kategórie vozidiel, ktoré sú vymedzené v smerniciach Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES ⁽¹⁾, 2003/37/ES ⁽²⁾ a 2007/46/ES ⁽³⁾.
- (12) Kolesové traktory s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h sa stále viac používajú ako náhrada nákladných vozidiel v rámci miestnej dopravy a na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy. Ich rizikový potenciál je porovnateľný s rizikovým potenciálom nákladných vozidiel, a preto by vozidlá v uvedenej kategórii, ktoré sa používajú prevažne na verejných cestách, mali podliehať kontrole technického stavu.
- (13) Historické vozidlá majú zachovávať dedičstvo obdobia, v ktorom boli vyrobené, a mali by sa považovať za vozidlá, ktoré sa len v malej miere pohybujú po verejných cestách. Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť obdobie pravidelnej kontroly technického stavu takýchto vozidiel. Takisto by členské štáty mali regulovať kontrolu technického stavu v prípade iných typov špecializovaných vozidiel.
- (14) Vozidlá používané výhradne na odľahlých územiach členských štátov, najmä na malých ostrovoch s menej ako 5 000 obyvateľmi alebo v riedko obývaných oblastiach s hustotou obyvateľstva nižšou ako 5 osôb na kilometer štvorcový, sa používajú za podmienok, ktoré si môžu vyžadovať osobitný režim kontrol technického stavu. Členské štáty by preto mali mať právomoc oslobodiť takéto vozidlá od uplatňovania tejto smernice.
- (15) Kontroly technického stavu sú zvrchovanou činnosťou, a preto by ich mali vykonávať členské štáty alebo verejné orgány alebo súkromné subjekty poverené vykonávať takúto kontrolu pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za kontrolu technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje súkromným subjektom vrátane tých, ktoré vykonávajú aj opravy vozidiel, vykonávať kontroly technického stavu.

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS (Ú. v. ES L 124, 9.5.2002, s. 1).

(2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS (Ú. v. EÚ L 171, 9.7.2003, s. 1).

(3) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

- (16) Členské štáty by mali mať právomoc určiť stanice technickej kontroly mimo ich územia, aby vykonávali kontroly technického stavu pre vozidlá evidované na ich území, ak už členský štát, na území ktorého sa nachádzajú, schválil uvedené stanice technickej kontroly na vykonávanie kontrol vozidiel.
- (17) Pokiaľ ide o kontrolu vozidiel, a predovšetkým ich elektronických bezpečnostných komponentov, je dôležité získať prístup k technickým špecifikáciám každého jednotlivého vozidla. Preto by výrobcovia vozidiel mali poskytovať údaje, ktoré sú potrebné na overenie funkčnosti komponentov, ktoré sa týkajú bezpečnosti a životného prostredia. Ustanovenia o prístupe k informáciám o opravách a údržbe by sa na uvedený účel mali uplatňovať podobným spôsobom, pričom stanice technickej kontroly by mali mať prístup ku všetkým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu. Tieto údaje by mali zahŕňať podrobné informácie, ktoré umožnia takú kontrolu funkčnosti bezpečnostných systémov vozidla, ktorá umožní, aby takéto systémy boli preverované v rámci pravidelnej technickej kontroly. To je veľmi dôležité hlavne v oblasti elektronicky riadených systémov a mali by sem patriť všetky zložky, ktoré výrobca nainštaloval.
- (18) Vozidlá, ktoré sa používajú na verejných cestách, musia byť v dobrom technickom stave. Držiteľ osvedčenia o evidencii a v relevantných prípadoch prevádzkovateľ vozidla by mali byť zodpovední za udržiavanie vyhovujúceho technického stavu vozidla.
- (19) Z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky a jej dosahu na spoločnosť je dôležité, aby vozidlá používané na cestách boli v náležitom technickom stave. Členským štátom by sa preto nemalo brániť, aby na základe dobrovoľnosti povoľovali ďalšie kontroly technického stavu.
- (20) Aby bolo možné poskytnúť držiteľom osvedčenia o evidencii a prevádzkovateľom vozidiel určitý stupeň flexibility, členské štáty by mali mať možnosť stanoviť obdobie niekoľkých týždňov, počas ktorých sa má vykonať pravidelná kontrola technického stavu.
- (21) Kontroly počas životného cyklu vozidla by mali byť relatívne jednoduché, rýchle a nenákladné a súčasne efektívne z hľadiska plnenia cieľov tejto smernice.
- (22) Kontrola technického stavu by mala zahŕňať všetky položky súvisiace s konkrétnym vyhotovením, konštrukciou a vybavením kontrolovaného vozidla. Zlučiteľnosť medzi časťami a komponentmi, napríklad medzi kolesami a nábojmi kolesa, by sa mala považovať za nevyhnutnú pre bezpečnosť vozidla, a mala by sa kontrolovať počas kontroly technického stavu. V súvislosti s týmito položkami a pri zohľadnení súčasného stavu technológií vozidiel sa vyžaduje, aby sa do zoznamu kontrolovaných položiek zaradili aj moderné elektronické systémy. S ohľadom na harmonizáciu kontrol technického stavu, pre každú z kontrolovaných položiek by sa mali zaviesť odporúčané metódy kontroly. Uvedené položky by sa mali aktualizovať, aby sa zohľadnil prebiehajúci výskum a technický pokrok v oblasti bezpečnosti vozidiel.
- (23) S cieľom uľahčiť ďalšiu harmonizáciu a zabezpečiť konzistentnosť noriem by sa mal zaviesť neúplný zoznam hlavných príčin porúch pre všetky kontrolované položky. Na dosiahnutie konzistentnosti posúdenia stavu kontrolovaného vozidla by sa zistené chyby mali hodnotiť podľa spoločného štandardu.
- (24) V záujme lepšieho uplatňovania zásady voľného pohybu v rámci Únie by na účely opätovnej evidencie vozidla mali členské štáty uznávať protokoly o kontrole technického stavu vydané inými členskými štátmi. Tým by nemalo byť dotknuté právo členského štátu overiť protokol o kontrole technického stavu a identifikáciu vozidla počas opätovnej evidencie a požadovať, aby bola vykonaná nová kontrola technického stavu za podmienok stanovených v tejto smernici.
- (25) Podvody spojené s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti by sa mali považovať za delikt, ktorý podlieha sankcii, pretože manipulácia s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti môže viesť k nesprávnemu vyhodnoteniu technického stavu vozidla. Zaznamenávanie celkovej prejdenej vzdialenosti do protokolov o kontrole technického stavu spolu s prístupom kontrolných technikov k uvedenej informácii by malo uľahčiť odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom celkovej prejdenej vzdialenosti. Komisia by mala preskúmať výmenu údajov z počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti medzi príslušnými orgánmi členských štátov.

- (26) Po každej kontrole by sa mal vystaviť protokol o kontrole technického stavu. Mal by obsahovať okrem iného informácie o identite vozidla a informácie o výsledkoch kontroly. Výsledky kontroly by mali byť dostupné v elektronickej podobe. Aby bolo možné zaistiť riadnu následnú kontrolu po kontrole technického stavu, členské štáty by mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v databáze, predovšetkým na účely analýzy výsledkov pravidelných kontrol technického stavu.
- (27) Držiteľ osvedčenia o evidencii vozidla a v relevantných prípadoch prevádzkovateľ vozidla, ktoré je predmetom kontroly technického stavu, počas ktorej sa zistili chyby, a to najmä také, ktoré ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky, by mali takéto chyby bezodkladne odstrániť. V prípade nebezpečných chýb môže byť potrebné obmedziť používanie vozidla, pokiaľ tieto chyby nebudú v plnej miere odstránené.
- (28) Ak kontrolované vozidlo patrí do kategórie vozidiel, ktoré nepodliehajú evidencii v členskom štáte, v ktorom bolo uvedené do prevádzky, tomuto členskému štátu by sa malo umožniť, aby vyžadoval, že dôkaz o vykonaní kontroly má byť umiestnený na viditeľnom mieste na vozidle.
- (29) S cieľom dosiahnuť vysokú úroveň kontroly v celej Únii, mali by sa skúšobné zariadenia, ktoré sa majú použiť počas kontroly, ich údržba a ich kalibrácia overiť podľa špecifikácií, ktoré uvádzajú členské štáty alebo výrobcovia.
- (30) Alternatívne vybavenie odrážajúce technologický pokrok a inovácie by malo byť možné použiť za predpokladu, že zaisťuje rovnocenne vysokú kvalitu kontroly.
- (31) Členské štáty by pri schvaľovaní staníc technickej kontroly na svojom území mali zohľadňovať, že z rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES ⁽¹⁾ sú vylúčené služby všeobecného záujmu v oblasti dopravy.
- (32) Stanice technickej kontroly by mali zabezpečiť objektivitu a vysokú kvalitu kontrol vozidiel. V záujme splnenia minimálnych požiadaviek na riadenie kvality by preto stanice technickej kontroly mali dodržiavať požiadavky stanovené schvaľujúcim členským štátom.
- (33) Vysoké štandardy kontroly technického stavu si vyžadujú, aby kontrolní pracovníci mali vysokú úroveň zručností a schopností. Mal by sa zaviesť systém odborného vzdelávania vrátane počiatočného odborného vzdelávania a pravidelných obnovovaní odbornej kvalifikácie alebo primeranej skúšky. Malo by sa stanoviť prechodné obdobie, aby súčasní kontrolní pracovníci mohli plynule prejsť na režim pravidelného odborného vzdelávania alebo skúšok. S cieľom zabezpečiť vysokú úroveň odbornej prípravy, spôsobilostí a skúšok by sa malo členským štátom umožniť, aby stanovili ďalšie požiadavky na spôsobilosť a zodpovedajúcu odbornú prípravu.
- (34) Kontrolní technici by mali pri výkone kontroly technického stavu konať nezávisle a ich posudok by nemal byť ovplyvnený konfliktami záujmov a to ani pokiaľ ide o záujem ekonomického či osobného charakteru. Medzi odmenou kontrolných technikov výsledkami kontroly technického stavu by nemala existovať žiadna priama súvislosť. Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť požiadavky na oddelenie činností alebo poveriť súkromný subjekt vykonaním kontroly technického stavu, ako aj opráv vozidla, a to dokonca na rovnakom vozidle v prípadoch, keď dozorný orgán k svojej spokojnosti potvrdil, že je zachovaná vysoká úroveň objektivity.
- (35) Výsledky kontroly technického stavu by sa nemali meniť na obchodné účely. Dozorný orgán by mohol zmeniť výsledky kontroly technického stavu len vtedy, ak by zistenia z uvedenej kontroly, ktorú vykonal kontrolný technik, boli zjavne nesprávne.
- (36) Aby bolo možné v priebehu času zaistiť vysokú kvalitu kontroly, členské štáty by mali vypracovať systém zabezpečenia kvality, ktorý by zahŕňal procesy udeľovania oprávnenia, dozoru, ako aj odobratia, pozastavenia alebo zrušenia oprávnenia na vykonávanie kontroly technického stavu.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu (Ú. v. EÚ L 376, 27.12.2006, s. 36).

- (37) Akreditácia staníc technickej kontroly podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽¹⁾ by nemala pre členské štáty predstavovať povinnosť.
- (38) V niektorých členských štátoch vykonáva kontrolu technického stavu veľký počet súkromných oprávnených staníc technickej kontroly. Na zabezpečenie efektívnej výmeny informácií v tejto súvislosti medzi členskými štátmi by sa mali určiť vnútroštátne kontaktné miesta.
- (39) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho regulačného rámca, ktorý sa vzťahuje na vozidlá počas celej ich životnosti od schválenia, cez evidencie a kontroly, až po zošrotovanie. Výmena informácií obsiahnutých vo vnútroštátnych elektronických databázach vozidiel a v elektronických databázach vozidiel výrobcov by v zásade mala prispievať k vyššej efektívnosti celého administratívneho reťazca týkajúceho sa vozidiel a k znižovaniu nákladov a administratívnej záťaže. Komisia by mala preskúmať uskutočniteľnosť, náklady a prínosy vytvorenia elektronickej platformy informácií o vozidlách využitím existujúcich a už zavedených informačno-technologických riešení s ohľadom na medzinárodnú výmenu údajov, aby sa tak minimalizovali náklady a predišlo sa duplicitě. Pri preskúmaní týchto skutočností by Komisia mala zvážiť čo najvhodnejší spôsob prepojenia existujúcich vnútroštátnych systémov s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu a údajov z počítačadla celkovej prejdenej vzdialenosti medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, stanicami technickej kontroly, výrobcami skúšobných zariadení a výrobcami vozidiel. Komisia by tiež mala preskúmať uskutočniteľnosť, náklady a prínosy zberu a uchovávanie dostupných informácií týkajúcich sa hlavných komponentov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel, ktoré boli zapojené do vážnych nehôd, ako aj možnosť sprístupniť v anonymnej forme informácie o priebehu nehody a o údajoch z počítačadla celkovej prejdenej vzdialenosti kontrolným technikom, držiteľom osvedčení o evidencii a osobám skúmajúcim nehody.
- (40) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽²⁾.
- (41) Komisia by nemala prijímať vykonávacie akty týkajúce sa informácií, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať pre kontroly technického stavu, ak výbor zriadený na základe tejto smernice nevydá žiadne stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý predložila Komisia.
- (42) S cieľom aktualizovať označenia kategórie vozidiel v článku 2 ods. 1 a článku 5 ods. 1 a 2, aktualizovať bod 3 prílohy I, pokiaľ ide o metódy a prispôbiť bod 3 prílohy I, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód a hodnotenie chýb, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (43) Technický stav má priamy dosah na bezpečnosť cestnej premávky, a preto by sa mal pravidelne preskúmať. Komisia by mala poskytovať správu o účinnosti ustanovení tejto smernice vrátane tých, ktoré sa týkajú jej rozsahu pôsobnosti, frekvencii kontrol, ďalšom rozšírení systému technickej kontroly prostredníctvom elektronickej výmeny informácií, a o prípadnom vzájomnom uznávaní protokolov o kontrole technického stavu.
- (44) Skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa v staniach technickej kontroly používajú, by mali spĺňať požiadavky stanovené na vykonávanie kontrol technického stavu. Keďže si to vyžaduje podstatné investície a úpravy, ktoré nie je možné realizovať okamžite, malo by sa na splnenie uvedených požiadaviek stanoviť päťročné obdobie. Podobne by sa malo obdobie piatich rokov stanoviť aj pre dozorné orgány, aby mohli splniť všetky kritériá a požiadavky týkajúce sa udeľovania oprávnení staniam technickej kontroly a vykonávania dozoru nad nimi.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa stanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (45) Keďže cieľ tejto smernice, a to zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov rozsahu tejto činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.
- (46) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané predovšetkým Chartou základných práv Európskej únie, ako sa uvádza v článku 6 Zmluvy o Európskej únii.
- (47) Touto smernicou sa začleňujú a aktualizujú pravidlá obsiahnuté v odporúčaní Komisie 2010/378/EÚ ⁽¹⁾, aby bolo možné lepšie regulovať výsledky kontrol technického stavu.
- (48) Touto smernicou sa aktualizujú technické požiadavky stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES ⁽²⁾ a rozširuje sa jej rozsah pôsobnosti tak, aby zahŕňala predovšetkým ustanovenia týkajúce sa zakladania staníc technickej kontroly a ich dozorných orgánov, ako aj menovania kontrolných technikov poverených vykonávaním kontrol technického stavu. Uvedená smernica by sa preto mala zrušiť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, VYMEDZENIE POJMOV A ROZSAH PÔSOBNOSTI

Článok 1

Predmet úpravy

Touto smernicou sa ustanovujú minimálne požiadavky pre režim pravidelných kontrol technického stavu vozidiel používaných na verejných pozemných komunikáciách.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h v rámci nasledujúcich kategórií, ktoré sú uvedené v smernici 2002/24/ES, smernici 2003/37/ES a smernici 2007/46/ES:

- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, najviac s ôsmimi miestami na sedenie okrem miesta na sedenie vodiča – kategória vozidiel M₁,
- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny s viac než ôsmimi miestami na sedenie okrem miesta na sedenie vodiča – kategórie vozidiel M₂ a M₃,
- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu tovaru, s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel N₁,
- motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu tovaru, s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel N₂ a N₃,
- prípojné vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru alebo osôb, ako aj na ubytovanie osôb, s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel O₃ a O₄,
- od 1. januára 2022 dvoj- alebo trojkolesové vozidlá – kategórie vozidiel L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora presahujúcim 125 cm³,
- kolesové traktory kategórie T5, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách a ktorých maximálna konštrukčná rýchlosť presahuje 40 km/h.

⁽¹⁾ Odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 74).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12).

2. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti uplatňovania tejto smernice vyňať tieto vozidlá evidované na svojom území:

- vozidlá prevádzkované alebo používané za výnimočných podmienok a vozidlá, ktoré sa nikdy alebo takmer nikdy nepoužívajú na verejných pozemných komunikáciách, ako napr. historické alebo športové vozidlá,
- vozidlá, na ktoré sa vzťahuje diplomatická imunita,
- vozidlá, ktoré používajú ozbrojené sily, zložky zodpovedné za dodržiavanie zákonov a verejného poriadku, protipožiarna ochrana, civilná ochrana, pohotovostné alebo záchranárske služby,
- vozidlá, ktoré sa používajú na účely poľnohospodárstva, záhradníctva, lesníctva, farmárstva a rybárstva iba na území dotknutého členského štátu, a hlavne v teréne, kde takáto činnosť prebieha vrátane poľnohospodárskych ciest, lesných ciest a poľnohospodárskych polí,
- vozidlá používané výhradne na malých ostrovoch alebo v riedko obývaných oblastiach,
- špeciálne vozidlá, ktoré prevádzajú cirkusové alebo lunaparkové zariadenia s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 40 km/h a ktoré sa prevádzkujú len na území dotknutého členského štátu,
- vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e a L7e, s objemom motora viac než 125 cm³, ak členské štáty zaviedli účinné alternatívne opatrenia pre bezpečnosť cestnej premávky pre dvoj- a trojkolesové vozidlá, najmä s prihliadnutím na príslušné štatistiky z oblasti bezpečnosti cestnej premávky za posledných päť rokov. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii.

3. Členské štáty môžu zaviesť vnútroštátne požiadavky týkajúce sa kontrol technického stavu pre vozidlá evidované na ich území, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice a pre vozidlá uvedené v odseku 2.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Nasledujúce vymedzenia pojmov sa uplatňujú len na účely tejto smernice:

1. „vozidlo“ je akékoľvek niekoľajové motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo;
2. „motorové vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo na kolesách, ktoré sa pohybuje vlastnými prostriedkami, s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h;
3. „prípojné vozidlo“ je akékoľvek vozidlo bez vlastného pohonu na kolesách, ktoré je projektované a vyrobené tak, aby ho mohlo ťahať motorové vozidlo;
4. „náves“ je akékoľvek prípojné vozidlo navrhnuté tak, aby bolo pripojené k motorovému vozidlu takým spôsobom, že jeho časť spočíva na motorovom vozidle a podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie motorové vozidlo;
5. „dvoj- alebo trojkolesové vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo na dvoch kolesách s postranným vozíkom alebo bez neho, akákoľvek motorová trojkolka alebo štvorkolka;
6. „vozidlo evidované v členskom štáte“ je vozidlo, ktoré je evidované alebo uvedené do prevádzky v členskom štáte;
7. „historické vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré za historické považuje členský štát evidencie vozidla alebo niektorý z povoľujúcich orgánov ním určených, pričom vozidlo spĺňa tieto podmienky:
 - bolo vyrobené alebo prvýkrát zaevidované minimálne pred 30 rokmi,
 - daný konkrétny typ vozidla, ako je vymedzený v príslušnom práve Únie alebo vnútroštátnom práve, sa už nevyrába,
 - je historicky zachované, udržiavané v pôvodnom stave a neprešlo žiadnou podstatnou zmenou technických vlastností jeho hlavných súčastí;

8. „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je právnická alebo fyzická osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované;
9. „kontrola technického stavu“ je kontrola v súlade s prílohou I a jej cieľom je uistenie sa o tom, že vozidlo možno bezpečne používať na verejných pozemných komunikáciách a že spĺňa požadované a povinné bezpečnostné a environmentálne vlastnosti;
10. „schválenie“ je postup, ktorým členský štát potvrdzuje, že vozidlo spĺňa príslušné administratívne ustanovenia a technické požiadavky uvedené v smerniciach 2002/24/ES, 2003/37/ES a 2007/46/ES;
11. „chyby“ sú technické poruchy a iné prípady nesúladu zistené počas kontroly technického stavu vozidla;
12. „protokol o kontrole technického stavu“ je správa o kontrole technického stavu, ktorú vydal príslušný orgán alebo stanica technickej kontroly a ktorá obsahuje výsledky kontroly technického stavu;
13. „kontrolný technik“ je osoba oprávnená členským štátom alebo jeho príslušným orgánom na vykonávanie kontrol technického stavu v stanici technickej kontroly, alebo v prípade potreby v mene príslušného orgánu;
14. „príslušný orgán“ je orgán alebo verejný orgán, ktorý je poverený členským štátom a ktorý je zodpovedný za riadenie systému kontrol technického stavu, v prípade potreby aj za vykonávanie kontrol technického stavu;
15. „stanica technickej kontroly“ je verejný alebo súkromný subjekt alebo zariadenie oprávnené členským štátom na vykonávanie kontrol technického stavu vozidiel;
16. „dozorný orgán“ je orgán alebo orgány zriadené členským štátom, ktoré sú zodpovedné za dozor nad stanicami technickej kontroly. Dozorný orgán môže byť súčasťou príslušného orgánu alebo príslušných orgánov;
17. „malý ostrov“ je ostrov s menej ako 5 000 obyvateľmi, ktorý nie je s ďalšími časťami územia prepojený cestnými mostmi ani cestnými tunelmi;
18. „riedko obývaná oblasť“ je vopred vymedzené územie s hustotou obyvateľstva menšou než 5 osôb na kilometer štvorcový;
19. „verejná pozemná komunikácia“ je cesta využívaná vo verejný prospech, napr. miestna, regionálna alebo štátna cesta, hlavná cesta, rýchlostná cesta alebo diaľnica.

KAPITOLA II

VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 4

Povinnosti

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa vozidlá evidované na jeho území pravidelne kontrolovali podľa tejto smernice v staniciach technickej kontroly oprávnených členskými štátmi, v ktorých sú uvedené vozidlá evidované.
2. Kontroly technického stavu vykonáva členský štát, v ktorom je vozidlo evidované, alebo verejný orgán poverený touto úlohou uvedeným členským štátom, alebo orgány či zariadenia určené uvedeným členským štátom a pod jeho dozorom vrátane súkromných subjektov.
3. V súlade so zásadami prístupu k informáciám ustanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ⁽¹⁾ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ⁽²⁾ Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov pred 20. májom 2018 prijme:

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

- a) súbor technických informácií o brzdových zariadeniach, riadení, viditeľnosti, svetidlách, odrazových označeniach, elektrickom príslušenstve, nápravách, kolesách, pneumatikách, zavesení náprav, podvozku, príslušenstve podvozku, ďalšom vybavení a zaťažení životného prostredia, ktoré sú potrebné na kontrolu technického stavu jednotlivých položiek, ktoré sa majú preverovať, a o použití odporúčaných kontrolných metód v súlade s prílohou I bodom 3, a
- b) podrobné pravidlá týkajúce sa formátu údajov a postupov prístupu k príslušným technickým informáciám.

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

Technické informácie uvedené v prvom pododseku písm. a) sprístupnia výrobcovia nediskriminačným spôsobom, bezplatne alebo za primeranú cenu staniciam technickej kontroly a príslušným orgánom.

Komisia preskúma uskutočniteľnosť vytvorenia jednotného miesta prístupu k uvedeným informáciám.

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

KAPITOLA III

MINIMÁLNE POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA KONTROL TECHNICKÉHO STAVU

Článok 5

Termín a frekvencia kontrol

1. Vozidlá sa podrobia kontrole technického stavu minimálne v týchto intervaloch bez toho, aby bolo dotknuté obdobie flexibility uplatňované v členských štátoch v súlade s odsekom 3:

- a) vozidlá kategórie M_1 a N_1 : štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky;
- b) vozidlá kategórie M_1 používané ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 : jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne;
- c) vozidlá kategórie T5, ktoré sa používajú najmä na verejných pozemných komunikáciách na komerčnú cestnú prepravu: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každé dva roky.

2. Členské štáty stanovujú vhodné intervaly, v ktorých sa vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora presahujúcim 125 cm³ majú podrobiť kontrole technického stavu.

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

4. Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu vozidla môže členský štát alebo dotknutý príslušný orgán požadovať, aby vozidlo absolvovalo kontrolu technického stavu pred dátumami uvedenými v odsekoch 1 a 2, a to v týchto prípadoch:

- po nehode, ktorá mala vplyv na hlavné bezpečnostné komponenty vozidla, ako sú kolesá, zavesenie kolies, deformácie zóny, systémy airbagov, riadenie alebo brzdy,
- po zmene alebo úprave bezpečnostných a environmentálnych systémov a komponentov;
- pri zmene držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla,
- ak počet najazdených kilometrov vozidla dosiahol 160 000 km;
- v prípade závažného vplyvu na bezpečnosť cestnej premávky.

Článok 6

Obsah a metódy kontrol

1. Pre kategórie vozidiel, ktoré patria do pôsobnosti tejto smernice, s výnimkou kategórií L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora viac než 125 cm³, členské štáty zabezpečia, aby sa kontroly technického stavu zameriavali minimálne na oblasti uvedené v prílohe I bode 2.

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

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

3. Členské štáty stanovujú oblasti, položky a vhodné metódy, v ktorých sa vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e a L7e s objemom motora presahujúcim 125 cm³ podrobia kontrole.

Článok 7

Hodnotenie chýb

1. V prílohe I sa pre každú kontrolovanú položku stanovuje minimálny zoznam možných chýb a úroveň ich závažnosti.

2. Chyby zistené počas pravidelných kontrol vozidiel sa zaradia do jednej z týchto skupín:

- a) ľahké chyby, ktoré nemajú výrazný vplyv na bezpečnosť vozidla ani na životné prostredie, ako aj iné menej významné prípady nesúladu;
- b) vážne chyby, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť vozidla alebo životné prostredie alebo ohroziť iných účastníkov cestnej premávky, ako aj iné významnejšie prípady nesúladu;
- c) nebezpečné chyby, ktoré predstavujú priame a bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky alebo majú vplyv na životné prostredie a ktoré odôvodňujú, že členský štát alebo jeho príslušné orgány môžu zakázať používanie vozidla na verejných pozemných komunikáciách.

3. Vozidlo, na ktorom sa zistia chyby patriace do viac než jednej skupiny chýb podľa odseku 2, sa zaradí do skupiny, ktorá zodpovedá najzávažnejšej chybe. Vozidlo vykazujúce viacero chýb v rámci rovnakej oblasti kontroly podľa vymedzenia rozsahu kontroly uvedeného v prílohe I bode 2 možno zaradiť do najbližšej skupiny najzávažnejších chýb, ak možno preukázať, že kombinovaný účinok týchto chýb vyúsťuje do vyššieho stupňa ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky.

Článok 8

Protokol o kontrole technického stavu

1. Členské štáty zabezpečia, aby stanice technickej kontroly alebo prípadne príslušné orgány, ktoré vykonali kontrolu technického stavu vozidla, vystavili takémuto vozidlu protokol o kontrole technického stavu, ktorý obsahuje prinajmenšom štandardizované údaje príslušných zosúladených kódov Únie uvedené v prílohe II.

2. Členské štáty zabezpečia, aby stanice technickej kontroly alebo prípadne príslušné orgány sprístupnili osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, protokol o kontrole technického stavu, alebo jej v prípade elektronického protokolu o kontrole technického stavu odovzdali potvrdený výtlačok takéhoto protokolu.

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5, v prípade opätovného prihlásenia vozidla do evidencie, ktoré už bolo evidované v inom členskom štáte, každý členský štát uzná protokol o kontrole technického stavu vydaný uvedeným iným členským štátom, akoby uvedený protokol vydal sám, za predpokladu, že protokol o kontrole technického stavu je stále platný vzhľadom na frekvenčné intervaly stanovené pre pravidelné kontroly technického stavu v členskom štáte opätovného prihlásenia. Členský štát opätovného prihlásenia môže v prípade pochybností overiť platnosť protokolu o kontrole technického stavu pred jeho uznaním. Členské štáty oznámia Komisii opis protokolu o kontrole technického stavu do 20. mája 2018. Komisia informuje výbor uvedený v článku 19. Ustanovenia tohto odseku sa neuplatňujú na vozidlá kategórií L3e, L4e, L5e a L7e.

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 4 a ods. 3 tohto článku, členské štáty v zásade uznávajú platnosť protokolu o kontrole technického stavu v prípade, že sa zmení vlastníctvo vozidla, ktoré má platný doklad o pravidelných kontrolách technického stavu.

5. Stanice technickej kontroly elektronicky oznamujú príslušnému orgánu dotknutého členského štátu informácie, ktoré sú uvedené v protokoloch o kontrole technického stavu, ktoré vystavujú, a to od 20. mája 2018 a najneskôr do 20. mája 2021. Takéto oznámenie sa vykoná v primeranom časovom období po vystavení každého protokolu o kontrole technického stavu. Stanice technickej kontroly môžu do posledného uvedeného dátumu oznamovať príslušné informácie príslušnému orgánu aj inými prostriedkami. Členské štáty určia obdobie, počas ktorého má príslušný orgán tieto informácie uchovávať. Uvedené obdobie nesmie byť kratšie ako 36 mesiacov, bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne daňové systémy členských štátov.

6. Členské štáty zabezpečia, aby sa na účely kontroly bežne montovaného počítačového celkovej prejdenej vzdialenosti sprístupňovali informácie z prechádzajúcej kontroly technického stavu kontrolným technikom okamžite po tom, ako sú k dispozícii v elektronickej podobe. V prípadoch, že sa preukáže manipulácia s počítačom celkovej prejdenej vzdialenosti s cieľom znížiť alebo skresliť počet kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo, takáto manipulácia sa trestá účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

7. Členské štáty zabezpečia, aby sa výsledky kontroly technického stavu oznamovali orgánu, ktorý je zodpovedný za evidenciu vozidla alebo sa mu čo najrýchlejšie sprístupnia elektronicky. Uvedené oznámenie obsahuje informácie uvedené v protokole o kontrole technického stavu.

Článok 9

Následná kontrola chýb

1. Kontrola sa považuje za úspešnú len v prípade ľahkých chýb, chyby sa odstránia a vozidlo sa opätovne nekontroluje.

2. V prípade vážnych chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán rozhodne o období, počas ktorého sa môže dané vozidlo používať, predtým ako sa vyžaduje, aby sa podrobilo ďalšej kontrole technického stavu. Následná kontrola sa vykoná počas obdobia vymedzeného členským štátom alebo príslušným orgánom, ale najneskôr dva mesiace po počiatočnej kontrole.

3. V prípade nebezpečných chýb sa kontrola považuje za neúspešnú. Členský štát alebo príslušný orgán môže rozhodnúť, že sa dané vozidlo nesmie používať na verejných cestách a že povolenie na jeho používanie v cestnej premávke sa na obmedzenú dobu pozastavuje bez toho, aby sa vyžadoval nový proces evidencie, pokiaľ sa chyby neodstránia a nevydá sa nový protokol o kontrole technického stavu preukazujúci, že vozidlo je spôsobilé na premávku po cestách.

Článok 10

Dôkaz o vykonaní kontroly

1. Stanica technickej kontroly prípadne príslušný orgán členského štátu, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla evidovaného na jeho území, vystaví pre každé vozidlo, ktoré úspešne absolvovalo kontrolu, dôkaz, ako je záznam v dokumente o evidencii vozidla, nálepka, protokol alebo akákoľvek iná ľahko dostupná informácia. Takýto dôkaz musí obsahovať dátum, dokiaľ sa má uskutočniť nasledujúca kontrola technického stavu.

Členské štáty oznámia Komisii popis uvedeného dôkazu pred 20. májom 2018, dátumom uplatňovania tejto smernice. Komisia následne informuje výbor uvedený v článku 19.

2. Ak kontrolované vozidlo patrí do kategórie vozidiel nepodliehajúcich evidencii v členskom štáte, v ktorom bolo uvedené do prevádzky, uvedený členský štát môže vyžadovať, aby sa dôkaz o vykonaní kontroly umiestnil na viditeľnom mieste na vozidle.

3. Na účely voľného pohybu každý členský štát uzná dôkaz, ktorý vystaví stanica technickej kontroly alebo príslušný orgán iného členského štátu v súlade s odsekom 1.

KAPITOLA IV

ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA

Článok 11

Skúšobné zariadenia a vybavenie

1. Členské štáty zabezpečia, aby skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa používajú na vykonávanie kontrol technického stavu, spĺňali minimálne technické požiadavky uvedené v prílohe III.

2. Členské štáty zabezpečia, aby stanice technickej kontroly udržiavali skúšobné zariadenia a vybavenie v súlade so špecifikáciami, ktoré uvádza výrobca.

3. Vybavenie používané na meranie sa pravidelne kalibruje v súlade s prílohou III a overuje v súlade so špecifikáciami, ktoré určí dotknutý členský štát alebo ktoré uvádza jeho výrobca.

Článok 12

Stanice technickej kontroly

1. Stanice technickej kontroly, v ktorých kontrolní technici vykonávajú kontroly technického stavu, schvaľuje členský štát alebo jeho príslušný orgán.

2. Stanice technickej kontroly plnia minimálne požiadavky na riadenie kvality zabezpečením súladu s požiadavkami stanovenými schvaľujúcim členským štátom. Stanice technickej kontroly zabezpečujú objektivnosť a vysokú kvalitu kontrol technického stavu.

Článok 13

Kontrolní technici

1. Členské štáty zabezpečia, aby kontroly technického stavu vykonávali kontrolní technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie uvedené v prílohe IV. Členské štáty môžu stanoviť ďalšie požiadavky na spôsobilosť a zodpovedajúce odborné vzdelávanie.

2. Príslušné orgány prípadne schválené strediská odborného vzdelávania udeľujú osvedčenie kontrolným technikom, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie. Uvedené osvedčenie obsahuje prinajmenšom informácie, ktoré sú uvedené v prílohe IV bode 3.

3. Kontrolní technici, ktorých k 20. máju 2018 zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo stanica technickej kontroly alebo ktorí sú nimi schválení, sú oslobodení od požiadaviek, ktoré sú uvedené v prílohe IV bode 1.

4. Kontrolný technik pri vykonávaní kontroly technického stavu nesmie byť v konflikte záujmov podľa požiadaviek členského štátu alebo dotknutého príslušného orgánu, aby bola zachovaná vysoká miera nestrannosti a objektivnosti.

5. Osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, sa oznámia akékoľvek chyby, ktoré boli na vozidle zistené a ktoré sa majú odstrániť.

6. Výsledky kontroly technického stavu môže prípadne zmeniť iba dozorný orgán alebo sa môžu zmeniť v súlade s postupom, ktorý ustanoví príslušný orgán, ak sú výsledky kontroly zjavne nesprávne.

Článok 14

Dozor nad stanicami technickej kontroly

1. Členské štáty zabezpečujú, aby sa vykonával dozor nad stanicami technickej kontroly.

2. Dozorný orgán plní aspoň tie úlohy, ktoré sú uvedené v prílohe V bode 1, ako aj požiadavky uvedené v bodoch 2 a 3 uvedenej prílohy.

Členské štáty zverejnia predpisy a postupy, ktoré sa týkajú organizácie, úloh a požiadaviek vrátane požiadaviek nezávislosti, uplatniteľné na zamestnancov dozorných orgánov.

3. Stanice technickej kontroly, ktoré priamo prevádzkuje príslušný orgán, sú oslobodené od požiadaviek týkajúcich sa schválenia a dozoru, ak dozorný orgán je súčasťou príslušného orgánu.

4. Požiadavky uvedené v odsekoch 2 a 3 tohto článku možno považovať za splnené, ak príslušný členský štát požaduje, aby sa stanice technickej kontroly akreditovali podľa nariadenia (ES) č. 765/2008.

KAPITOLA V

SPOLUPRÁCA A VÝMENA INFORMÁCIÍ

Článok 15

Administratívna spolupráca medzi členskými štátmi

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi a Komisiou, pokiaľ ide o uplatňovanie tejto smernice.
2. Členské štáty poskytnú Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest do 20. mája 2015 a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týkajúcich sa týchto miest. Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ho členským štátom.

Článok 16

Elektronická platforma informácií o vozidlách

Komisia preskúma uskutočniteľnosť, náklady a prínosy zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách využitím existujúcich a už zavedených informačno-technologických riešení s ohľadom na medzinárodnú výmenu údajov a s cieľom minimalizovať náklady a predísť duplikáciám. Pri preskúvaní týchto skutočností Komisia zváži čo najvhodnejší spôsob prepojenia existujúcich vnútroštátnych systémov s ohľadom na uľahčenie výmeny informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu a údajov z počítačovej celkovej prejdenej vzdialenosti medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, stanicami technickej kontroly, výrobcami kontrolných zariadení a výrobcami vozidiel.

Komisia zároveň preskúma uskutočniteľnosť, náklady a prínosy zberu a uchovávanía dostupných informácií týkajúcich sa hlavných komponentov súvisiacich s bezpečnosťou vozidiel, ktoré boli zapojené do vážnych nehôd, ako aj možnosť sprístupniť v anonymnej forme informácie o priebehu nehody a o údajoch z počítačovej celkovej prejdenej vzdialenosti kontrolným technikom, držiteľom osvedčení o evidencii a osobám skúmajúcim nehody.

KAPITOLA VI

DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE AKTY

Článok 17

Delegované akty

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 18 prijímať delegované akty s cieľom:

- aktualizovať podľa potreby iba označenia kategórie vozidiel uvedené v článku 2 ods. 1 a v článku 5 ods. 1 a ods. 2 v prípade zmien kategórií vozidiel vyplývajúcich zo zmien právnych predpisov týkajúcich sa typového schválenia uvedených v článku 2 ods. 1 bez toho, aby to malo vplyv na rozsah a frekvenciu kontrol,
- aktualizovať bod 3 prílohy I, pokiaľ ide o efektívnejšie a účinnejšie metód kontroly, ktoré sa stali dostupnými, a to bez rozšírenia zoznamu položiek, ktoré sa majú kontrolovať,
- upraviť bod 3 prílohy I v nadväznosti na kladné hodnotenie nákladov a prínosov, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontrol, príčin porúch a hodnotenie chýb v prípade zmien povinných požiadaviek na typové schválenie v právnych predpisoch Únie v oblasti bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

Článok 18

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 17 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 19. mája 2014. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 17 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 17 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

Článok 19

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor („Výbor pre spôsobilosť na cestnú premávku“). Uvedený výbor je výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje sa na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor stanovisko nezaujme, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

KAPITOLA VII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 20

Podávanie správ

1. Komisia do 30. apríla 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä pokiaľ ide o úroveň harmonizácie pravidelných kontrol technického stavu, účinnosť ustanovení o jej rozsahu pôsobnosti, frekvenciu kontrol, vzájomné uznávanie protokolov o kontrole technického stavu v prípade opätovnej evidencie vozidiel pochádzajúcich z iného členského štátu a výsledky preskúmania uskutočniteľnosti zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách, ako sa uvádza v článku 16. V správe sa tiež uvedie, či je potrebné aktualizovať prílohy, najmä vzhľadom na technický pokrok a prax. Správa sa predloží po konzultácii s výborom uvedeným v článku 19 a v prípade potreby sa k správe priložia legislatívne návrhy.

2. Komisia najneskôr do 30. apríla 2019 predloží Európskemu parlamentu a Rade na základe nezávislých štúdií správu o účinnosti zaradenia ľahkých príviesov alebo trojkolesových vozidiel do rozsahu pôsobnosti tejto smernice. V správe sa preskúma vývoj situácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v Únii, a pokiaľ ide o každú podkategóriu vozidiel kategórie L, porovnajú sa výsledky vnútroštátnych opatrení v oblasti bezpečnosti na cestách, pričom sa zohľadní priemerný počet kilometrov najazdených týmito vozidlami. Komisia predovšetkým posúdi, či normy pre pravidelné kontroly technického stavu všetkých kategórií vozidiel a náklady na tieto kontroly sú primerané k cieľom stanoveným v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. K správe sa prikladá podrobné posúdenie vplyvu, v ktorom sa analyzujú náklady a prínosy v rámci Únie vrátane osobitostí členských štátov. Správa sa sprístupní prinajmenšom šesť mesiacov pred prípadným predložením legislatívneho návrhu na začlenenie nových kategórií do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 21

Sankcie

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

Článok 22

Prechodné ustanovenia

1. Členské štáty môžu povoliť používanie skúšobných zariadení a vybavenia uvedeného v článku 11, ktoré nespĺňajú minimálne požiadavky na výkon kontrol technického stavu podľa prílohy III po dobu najviac päť rokov po 20. máji 2018.

2. Členské štáty uplatňujú požiadavky ustanovené v prílohe V najneskôr od 1. januára 2023.

Článok 23

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia do 20. mája 2017 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto ustanovenia uplatňujú od 20. mája 2018.

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

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

Článok 24

Zrušenie

Smernica 2009/40/ES sa zrušuje s účinnosťou od 20. mája 2018.

Článok 25

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 26

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 3. apríla 2014

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
D. KOURKOULAS

PRÍLOHA I

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA OBSAH A ODPORÚČANÉ METÓDY KONTROLY

1. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

V tejto prílohe sa vymedzujú vozidlové systémy a komponenty, ktoré sa majú podrobiť kontrole, a uvádzajú sa v nej podrobnosti o odporúčaných metódach ich kontroly a o kritériách použitých pri stanovení, či je stav vozidla akceptovateľný.

Kontrola musí zahŕňať prinajmenšom položky uvedené v bode 3 za predpokladu, že sa vzťahujú na povinné vybavenie vozidla, ktoré sa kontroluje v príslušnom členskom štáte. Kontrola tiež môže zahŕňať overovanie skutočnosti, či príslušné časti a komponenty vozidla spĺňajú požiadavky na bezpečnostné a environmentálne vlastnosti platné v čase schválenia, prípadne v čase montáže dodatočného vybavenia.

V prípade, že konštrukcia vozidla neumožňuje použiť metódy kontroly stanovené v tejto prílohe, kontrola sa vykoná v súlade s odporúčanými metódami kontroly, ktoré schválili príslušné orgány. Príslušný orgán sa musí presvedčiť o tom, že sa zachovávajú bezpečnostné a environmentálne normy.

Kontrola všetkých položiek uvedených na zozname sa v súvislosti s pravidelnou kontrolou technického stavu považujú za povinné s výnimkou položiek s označením „X“, ktoré súvisia so stavom vozidla a jeho spôsobilosťou na používanie v cestnej doprave, ale nepovažujú sa za zásadné v súvislosti s kontrolou technického stavu.

„Opis poruchy/chýb“ sa neuplatňuje v prípadoch, keď sa týka požiadaviek, ktoré neboli predpísané príslušnými právnymi predpismi o schválení vozidla v čase prvého prihlásenia do evidencie, alebo prvého uvedenia do prevádzky, alebo požiadaviek na dodatočnú montáž.

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

2. ROZSAH KONTROLY

Kontrola sa zameriava prinajmenšom na tieto oblasti:

0. Identifikácia vozidla

1. Brzdové zariadenie

2. Riadenie

3. Výhľad

4. Osvetľovacie zariadenie a časti elektrického systému

5. Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie

6. Podvozok a jeho príslušenstvo

7. Iné vybavenie

8. Zaťaženie životného prostredia;

9. Doplňujúce kontroly pri vozidlách kategórií M₂ a M₃ určených na prepravu osôb.

3. OBSAH A METÓDY KONTROLY; HODNOTENIE CHÝB VOZIDIEL

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

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

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
0. IDENTIFIKÁCIA VOZIDLA					
0.1. Tabuľky s evidenčným číslom (ak sa v požiadavkách vyžadujú ¹⁾)	Vizuálna kontrola	a) Chýba tabuľka (tabuľky) s evidenčným číslom alebo je nedostatočne či nespoľahlivo upevnená a mohla by odpadnúť.		X	
		b) Chýbajúci alebo nečitateľný nápis.		X	
		c) Nie je v súlade s dokladmi ani záznamami vozidla.		X	
0.2. Identifikácia vozidla/podvozok/výrobné číslo	Vizuálna kontrola	a) Chýba alebo ju nemožno nájsť.		X	
		b) Neúplná, nečitateľná, očividne sfalšovaná alebo nezodpovedajúca dokladom vozidla.		X	
		c) Nečitateľné doklady vozidla alebo úradné nezrovnalosti.	X		
1. BRZDOVÉ ZARIADENIE					
1.1. Mechanický stav a funkcia					
1.1.1. Pedál prevádzkovej brzdy/čap ručnej páky	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému. Poznámka: Vozidlá s brzdovou sústavou s posilňovačom by sa mali kontrolovať s vypnutým motorom.	a) Nadmerná tesnosť čapu.		X	
		b) Nadmerné opotrebenie alebo vôľa.		X	
1.1.2. Stav pedála/ručnej páky a dráha zariadenia ovládajúceho brzdu	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému. Poznámka: Vozidlá s brzdovou sústavou s posilňovačom by sa mali prekontrolovať s vypnutým motorom.	a) Nadmerná alebo nedostatočná rezerva dráhy (zdvihu).		X	
		b) Nesprávne uvoľnenie ovládača brzdy. Ak je narušená jeho funkčnosť.	X	X	
		c) Protisklzová úprava brzdového pedála chýba, je uvoľnená alebo opotrebovaná do hladka.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.3. Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	Vizuálna kontrola komponentov pri normálnom pracovnom tlaku. Skontrolovať čas potrebný na to, aby podtlak alebo tlak vzduchu dosiahol bezpečnú prevádzkovú hodnotu, a fungovanie výstražného zariadenia, viacokruhového bezpečnostného ventilu a poistného tlakového ventilu.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatočný na to: aby sa brzdy mohli použiť minimálne štyrikrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo); aby sa brzdy mohli použiť minimálne dvakrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo).		X	X
		b) Čas potrebný na dosiahnutie tlaku vzduchu/podtlaku v súlade s požiadavkami ¹ je príliš dlhý.		X	
		c) Viacokruhový bezpečnostný ventil a poistný tlakový ventil nefunguje.		X	
		d) Unikanie vzduchu spôsobujúce značný pokles tlaku alebo počuteľné unikanie vzduchu.		X	
		e) Vonkajšie poškodenie, ktoré by mohlo negatívne ovplyvniť funkciu brzdového systému. Nedostatočný výkon núdzového brzdenia.		X	X
1.1.4. Výstražná signalizácia nízkeho tlaku alebo manometer	Kontrola funkčnosti.	Nesprávna činnosť alebo chybný ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer. Neidentifikovateľný nízky tlak.	X	X	
1.1.5. Ručne ovládaný ovládací ventil brzdy	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Prasknutý, poškodený alebo nadmerne opotrebený ovládač.		X	
		b) Nedostatočne zaistený ovládač na ventile alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu.		X	
		c) Voľné spoje alebo netesnosť v systéme.		X	
		d) Nedostatočná funkcia.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.6. Ovládač parkovacej brzdy, pákový ovládač, západka parkovacej brzdy, elektronická parkovacia brzda	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému.	a) Západka parkovacej brzdy dostatočne nedrží.		X	
		b) Opotrebovanie čapu páky alebo mechanizmu západky. Nadmerné opotrebovanie.	X	X	
		c) Nadmerný zdvih páky naznačujúci nesprávne nastavenie.		X	
		d) Ovládač chýba, je poškodený alebo nefunkčný.		X	
		e) Nesprávna funkcia, výstražný ukazovateľ ukazuje poruchu.		X	
1.1.7. Brzdové ventily (nožný brzdič, vyfukovací (odľahčovací) ventil, regulátor tlaku)	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Poškodený ventil alebo nadmerné unikanie vzduchu. Ak je narušená jeho funkčnosť.		X	X
		b) Nadmerné prepúšťanie oleja z kompresora.	X		
		c) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž ventilu.		X	
		d) Vytiekanie alebo presakovanie brzdovej kvapaliny. Ak je narušená jeho funkčnosť.		X	X
1.1.8. Spojkové hlavice pre brzdy prípojného vozidla (elektrické a pneumatické)	Odpojiť a znovu zapojiť všetky spojkové hlavice brzdového systému medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	a) Chybný uzatvárací kohútik alebo automaticky uzatvárací ventil. Ak je narušená jeho funkčnosť.	X	X	
		b) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž kohútika alebo ventilu. Ak je narušená jeho funkčnosť.	X	X	
		c) Nadmerná netesnosť. Ak je narušená jeho funkčnosť.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Nesprávne fungovanie. Narušená funkcia brzdy.		X	X
1.1.9. Zásobník energie, zásobník stlačeného vzduchu	Vizuálna kontrola.	a) Zásobník mierne poškodený alebo mierne skorodovaný. Zásobník veľmi poškodený, skorodovaný alebo netesný.	X	X	
		b) Narušená funkcia odvodňovacieho zariadenia. Nefunkčné odvodňovacie zariadenie.	X	X	
		c) Zásobník je nedostatočne upevnený/nesprávne namontovaný.		X	
1.1.10. Súčasti posilňovača brzd, hlavný brzdový valec (hydraulické systémy)	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systému.	a) Brzdový posilňovač je poškodený alebo neúčinný. Ak nefunguje.		X	X
		b) Hlavný valec je chybný, ale brzda funguje. Hlavný valec je chybný alebo netesný.		X	X
		c) Hlavný valec je nedostatočne upevnený, ale brzda funguje. Hlavný valec je nedostatočne upevnený.		X	X
		d) Nedostatočné množstvo brzdovej kvapaliny pod značkou MIN. Množstvo brzdovej kvapaliny výrazne pod značkou MIN. Brzdová kvapalina nie je viditeľná.	X	X	X
		e) Chýbajúci uzáver nádržky hlavného brzdového valca.	X		
		f) Výstražná signalizácia hladiny brzdovej kvapaliny svieti alebo je poškodená.	X		
		g) Nesprávne fungovanie výstražného zariadenia hladiny brzdovej kvapaliny.	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.11. Tuhé brzdové potrubia	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systému.	a) Bezprostredné riziko poruchy alebo prasknutia.			X
		b) Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy pneumatických brzd). Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy hydraulických brzd).		X	X
		c) Poškodené alebo nadmerne skorodované potrubie. Narušená funkcia brzd z dôvodu nepriechodnosti alebo bezprostredné riziko netesnosti.		X	X
		d) Nesprávne umiestnené potrubie. Riziko poškodenia.	X	X	
1.1.12. Pružné brzdové hadice	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Bezprostredné riziko poruchy alebo prasknutia.			X
		b) Hadica je poškodená, odretá, prekrútená alebo príliš krátka. Hadica je poškodená alebo odretá.	X	X	
		c) Netesná hadica alebo spoje (systémy pneumatických brzd). Netesnosť hadíc alebo spojov (systémy hydraulických brzd).		X	X
		d) Vydutie hadice pod tlakom. Poškodená kordová vrstva (výstuž).		X	X
		e) Pórovitosť hadice.		X	
1.1.13. Brzdové obloženia a doštičky	Vizuálna kontrola.	a) Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (dosiahnutá značka MIN). Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (značka MIN nie je viditeľná).		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Znečistenie obloženia alebo doštičiek (olej, masivo atď.). Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Obloženia alebo doštičky chýbajú alebo sú nesprávne namontované.			X
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové kotúče	Vizuálna kontrola.	a) Bubon alebo kotúč je opotrebovaný Bubon alebo kotúč je nadmerne opotrebovaný, nadmerne poškodený vytvorením rýh, prasknutý, nedostatočne upevnený alebo zlomený.		X	X
		b) Bubon alebo kotúč je znečistený (olej, masivo atď.). Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Bubon alebo kotúč chýba.			X
		d) Nedostatočne pripevnený brzdový štít.		X	
1.1.15. Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Lanko je poškodené alebo zauzlené. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		b) Komponent je nadmerne opotrebovaný alebo skorodovaný. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Nedostatočne pripevnené lanko, ťahadlo alebo spoj.		X	
		d) Chybné vedenie lanka.		X	
		e) Obmedzenie voľného pohybu brzdového systému.		X	
		f) Abnormálny pohyb pák/tyčí naznačujúci zlé nastavenie alebo nadmerné opotrebenie.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.16. Brzdový aktuátor (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov)	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas prevádzky brzdového systému.	a) Aktuátor je prasknutý alebo poškodený. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		b) Aktuátor je netesný. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		c) Aktuátor je nedostatočne pripevnený alebo neodborne namontovaný. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		d) Aktuátor je nadmerne skorodovaný. Pravdepodobnosť prasknutia.		X	X
		e) Nedostatočná alebo nadmerná vôľa piesta alebo membránového mechanizmu. Narušené pôsobenie brzdy (nedostatočný rezervný pohyb).		X	X
		f) Ochrana proti prachu poškodená. Chýba ochrana proti prachu alebo je nadmerne poškodená.	X	X	
1.1.17. Regulátor brzdnej sily	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Chybné ovládanie tyče.		X	
		b) Nesprávne nastavené tyče.		X	
		c) Regulátor je zadretý alebo nefunkčný. (ABS funkčný) Regulátor je zadretý alebo nefunkčný.		X	X
		d) Regulátor chýba. (ak sa vyžaduje).			X
		e) Chýba štítok s údajmi.	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		f) Údaje sú nečitateľné alebo nie sú v súlade požiadavkami ¹ .	X		
1.1.18. Samonastavovací mechanizmus vymedzenia vôle brzdových pák a ukazovatele opotrebenia brzd	Vizuálna kontrola.	a) Samonastavovací mechanizmus je poškodený, zadretý alebo má príliš veľkú dráhu, je nadmerne opotrebovaný alebo zle nastavený.		X	
		b) Samonastavovací mechanizmus je chybný.		X	
		c) Samonastavovací mechanizmus je nesprávne nastavený alebo vymenený.		X	
1.1.19. Odľahčovací brzdový systém (ak je namontovaný alebo sa požaduje)	Vizuálna kontrola.	a) Nespoľahlivé spoje alebo montáž. Ak je narušená jeho funkčnosť.	X	X	
		b) Systém je očividne chybný alebo chýba.		X	
1.1.20. Samočinná brzda prípojného vozidla	Odpojiť prípojku na brzdové zariadenie medzi ťažným vozidlom a prívesom.	Brzdy prípojného vozidla sa neuvedú automaticky do činnosti po odpojení prípojky.			X
1.1.21. Kompletný brzdový systém	Vizuálna kontrola	a) Iné systémové zariadenia (napr. protimrazové čerpadlo, sušič vzduchu atď.) sú poškodené z vonkajšej strany alebo nadmerne skorodované tak, že to má nepriaznivý vplyv na brzdový systém. Narušená brzdna funkcia.		X	X
		b) Unikanie vzduchu alebo nemrznúcej zmesi. Narušená funkčnosť systému.	X	X	
		c) Akýkoľvek komponent je nedostatočne upevnený alebo nesprávne namontovaný.		X	
		d) Nebezpečná modifikácia akéhokoľvek komponentu ³ . Narušená brzdna funkcia.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.22. Kontrolné prípojky (ak sú namontované alebo sa požadujú)	Vizuálna kontrola	a) Chýbajú.		X	
		b) Poškodené. Nepoužiteľné alebo netesné.	X	X	
1.1.23. Nájazdová brzda	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Nedostatočná účinnosť.		X	

1.2. Pôsobenie a účinok prevádzkovej brzdy

1.2.1. Pôsobenie	Počas skúšky na skúšobni brzd alebo ak to nie je možné, počas cestnej kontroly postupne pôsobiť brzdou na kolesá až po dosiahnutie maximálnej brzdnej sily.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách. Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.		X	X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	
		d) Abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies.		X	
		e) Nadmerné kolísanie brzdnej sily počas každej úplnej otáčky kolesa.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
1.2.2. Účinok	Skúška na skúšobni brzd. Ak sa z technických dôvodov nedá použiť, vykonať cestnú skúšku s použitím záznamového decelerometra na stanovenie zbrzdzenia, a zodpovedajúceho najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti alebo v prípade návesov súčtu povoleného zaťaženia náprav. Vozidlá alebo prípojné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 3, 5 tony musia byť skontrolované podľa noriem stanovených v ISO 21069 alebo rovnocennými metódami. Cestné skúšky by sa mali vykonať za suchých podmienok na priamej ceste bez stúpania alebo klesania	Nedosiahnu sa aspoň tieto minimálne hodnoty ⁽¹⁾: 1. Vozidlá zaregistrované prvýkrát po 1. 1. 2012: — Kategória M₁: 58 % — Kategórie M₂ a M₃: 50 % — Kategória N₁: 50 % — Kategórie N₂ a N₃: 50 % — Kategórie O₂, O₃ a O₄: — pre návesy: 45 % ⁽²⁾ — pre ojové prívesy: 50 %		X	
		2. Vozidlá zaregistrované prvýkrát pred 1. 1. 2012: — Kategórie M₁, M₂ a M₃: 50 % ⁽³⁾ — Kategória N₁: 45 % — Kategórie N₂ a N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Kategórie O₂, O₃ a O₄: 40 % ⁽⁵⁾		X	
		3. Ostatné kategórie: kategórie L (obe brzdy spolu): — Kategória L1e: 42 % — Kategórie L2e, L6e: 40 % — Kategória L3e: 50 % — Kategória L4e: 46 % — Kategórie L5e, L7e: 44 % Kategória L (brzda zadného kola): všetky kategórie: 25 % celkovej hmotnosti vozidla Menej ako 50 % uvedených hodnôt.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.3. Pôsobenie a účinok núdzovej brzdy (ak ide o samostatný systém)					
1.3.1. Pôsobenie	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatniť metódu uvedenú v bode 1.2.1.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách. Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.		X	X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	
1.3.2. Účinok	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatnite metódu uvedenú v bode 1.2.2.	Brzdny účinok je menší ako 50 % (°) účinku prevádzkovej brzdy zodpovedajúceho najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti definovaného v bode 1.2.2. Menej ako 50 % uvedených hodnôt brzdného účinku.		X	X
1.4. Pôsobenie a účinok parkovacej brzdy					
1.4.1. Pôsobenie	Zatiahnuť brzdu pri skúške na skúšobni brzd.	Nefunkčnosť brzdy na jednej strane alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Menej ako 50 % hodnôt brzdného účinku uvedených v bode 1.4.2. vo vzťahu k hmotnosti vozidla počas kontroly.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.4.2. Účinok	Skúška na stroji na skúšanie brzd. V prípade, že to nie je možné, počas cestnej skúšky pomocou decelerometra s ukazovateľom údajov alebo záznamom alebo s vozidlom umiestneným na svahu so známym sklonom.	V prípade všetkých vozidiel nedosahuje zbrzdzenie zodpovedajúce najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti aspoň 16 % alebo v prípade motorových vozidiel zbrzdzenie zodpovedajúce najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti jazdnej súpravy aspoň 12 %, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia. Menej ako 50 % uvedených hodnôt brzdného účinku.		X	X
1.5. Činnosť systému odľahčovacej brzdy	Vizuálna kontrola, a ak je to možné, skúška funkčnosti systému.	a) Brzdná sila nie je odstupňovaná (nevzťahuje sa na motorovú brzdu).		X	
		b) Systém nefunguje.		X	
1.6. Protiblokovací brzdový systém (ABS)	Vizuálna kontrola a kontrola výstražného zariadenia a/alebo použitie elektronického rozhrania vozidla.	a) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia.		X	
		b) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		c) Snímače rýchlosti na kolesách chýbajú alebo sú poškodené.		X	
		d) Vedenie je poškodené.		X	
		e) Iné komponenty chýbajú alebo sú poškodené.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.7 Elektronický brzdomý systém (EBS)	Vizuálna kontrola a kontrola výstražného zariadenia a/alebo použitie elektronického rozhrania vozidla.	a) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia.		X	
		b) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
1.8 Brzdová kvapalina	Vizuálna kontrola	Brzdová kvapalina je znečistená alebo obsahuje usadeniny. Bezprostredné riziko poruchy.		X	X
2. RIADENIE					
2.1. Mechanický stav					
2.1.1. Stav mechanizmu riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, kolesá sú nad zemou alebo na otočných plošinách, a otáčať volantom z jednej krajnej polohy do druhej. Vizuálna kontrola funkcie mechanizmu riadenia.	a) Zväčšený odpor v mechanizme.		X	
		b) Hriadeľ segmentu riadenia skrútený alebo opotrebovaný drážkovaním. Narušená funkčnosť.		X	X
		c) Nadmerné opotrebovanie hriadeľa segmentu riadenia. Narušená funkčnosť.		X	X
		d) Nadmerný pohyb hriadeľa segmentu riadenia. Narušená funkčnosť.		X	X
		e) Netesnosť. Tvorí sa kvapky.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.1.2. Upevnenie puzdra prevodky riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák a kolesá vozidla sú na zemi, otáčať volantom/riadidlami v smere hodinových ručičiek a proti smeru hodinových ručičiek alebo použiť špeciálne upravený detektor vôle v zavesení kolies. Vizuálna kontrola upevnenia skrine prevodky riadenia k podvozku.	a) Skriňa prevodky riadenia nie je správne pripevnená. Spoje sú nebezpečne uvoľnené alebo je viditeľný pohyb vzhľadom na podvozok/karosériu.		X	X
		b) Montážne otvory na podvozku deformované. Upevnenia sú vážne narušené.		X	X
		c) Upevňovacie skrutky chýbajú alebo sú prasknuté. Upevnenia sú vážne narušené.		X	X
		d) Skriňa prevodky riadenia má praskliny. Stabilita alebo upevnenie skrine je narušené.		X	X
2.1.3. Stav tyčí riadenia	Vozidlo umiestniť nad montážnu jamu alebo na zdvihák a s kolesami vozidla na zemi otáčať volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek alebo použiť špeciálne upravený detektor vôle v zavesení kolies. Vizuálna kontrola komponentov riadenia zameraná na prípadné opotrebenie, praskliny a bezpečnosť.	a) Možnosť vzájomného pohybu medzi časťami, ktoré by mali byť spojené pevne. Nadmerný pohyb alebo pravdepodobnosť rozpojenia.		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie na spojoch. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		c) Zlomy alebo deformácie akéhokoľvek komponentu. Narušená funkcia.		X	X
		d) Chýbajú dorazy.		X	
		e) Nesprávne uloženie komponentov (napr. spojovacej tyče hriadeľa alebo riadiacej tyče).		X	
		f) Nebezpečná modifikácia ³ . Narušená funkcia.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		g) Ochrana proti prachu je poškodená alebo opotrebovaná. Ochrana proti prachu chýba alebo je značne opotrebovaná.	X	X	
2.1.4. Fungovanie riadiacich tyčí	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák a s kolesami vozidla na zemi otáčať volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek alebo použiť špeciálne upravený detektor vôle v zavesení kolies. Vizuálna kontrola komponentov riadenia zameraná na prípadné opotrebenie, praskliny a bezpečnosť.	a) Pohyb riadiacej tyče naráža na pevnú časť podvozku.		X	
		b) Dorazy riadenia nefungujú alebo chýbajú.		X	
2.1.5. Posilňovač riadenia	Skontrolovať prípadné netesnosti systému riadenia a hladinu hydraulickej kvapaliny v nádrži (ak je viditeľná). Kolesá sú umiestnené na zemi, motor je v chode, a kontroluje sa, či systém riadenia s posilňovačom funguje.	a) Únik kvapaliny alebo narušené funkcie.		X	
		b) Nedostatok kvapaliny (pod značkou MIN). Nedostatočná hladina v nádržke.	X	X	
		c) Nefunkčný mechanizmus. Narušené riadenie.		X	X
		d) Mechanizmus má praskliny alebo je nespoľahlivý. Narušené riadenie.		X	X
		e) Nesprávne uloženie alebo narážanie komponentov. Narušené riadenie.		X	X
		f) Nebezpečná modifikácia ³ . Narušené riadenie.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		g) Poškodené alebo nadmerne skorodované laná/hadice. Narušené riadenie.		X	X

2.2. Volant, stĺpik riadenia, riadidlá

2.2.1. Stav volantu/riadidiel	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, hmotnosť vozidla spočíva na zemi, tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant/riadidlá v rôznych smeroch kolmo na stĺpik/vidlice. Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo kardanových kĺbov.	a) Vzájomný pohyb medzi volantom a stĺpikom riadenia naznačujúci uvoľnenie. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		b) Zadržné zariadenie na náboji volantu chýba. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		c) Praskliny alebo uvoľnenie náboja, venca alebo lúčov volantu. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
2.2.2. Stĺpik riadenia/spoje a vidlice a tlmiče riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, hmotnosť vozidla spočíva na zemi, tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant/riadidlá v rôznych smeroch kolmo na stĺpik/vidlice. Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo kardanových kĺbov.	a) Nadmerný pohyb stredu volantu nahor alebo nadol.		X	
		b) Nadmerný pohyb hornej časti stĺpika radiálne od osi stĺpika.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojok.		X	
		d) Chybné upevnenie. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		e) Nebezpečná modifikácia ³ .			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.3. Vôľa riadenia	Vozidlo umiestniť nad pracovnú jamu alebo na zdvihák, hmotnosť vozidla spočíva na kolesách. V prípade vozidiel s posilňovačom riadenia je motor podľa možnosti v chode a kolesá sú nasmerované rovno, volantom zľahka otočiť čo najviac v smere hodinových ručičiek a proti smeru hodinových ručičiek bez toho, aby došlo k pohybu kolies. Vizualna kontrola voľného pohybu.	Nadmerná vôľa riadenia (napríklad pohyb bodu na venci prekračuje jednu pätinu priemeru volantu) alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Narušené bezpečné riadenie.		X	X
2.4. Geometria kolies (X) ²	Nastavenie geometrie riadených kolies skontrolujte vhodným zariadením.	Nastavenie geometrie nie je v súlade s údajmi výrobcu vozidla alebo požiadavkami ¹ . Narušené riadenie v priamom smere; narušená smerová stabilita.	X	X	
2.5. Točnica riaditeľnej nápravy prívesu	Vizualna kontrola alebo použitie špeciálne upraveného detektora vôle kolies.	a) Komponent mierne poškodený. Ťažko poškodený alebo prasknutý komponent.		X	X
		b) Nadmerná vôľa. Narušené riadenie v priamom smere; narušená smerová stabilita.		X	X
		c) Chybné upevnenie. Upevnenie je vážne narušené.		X	X
2.6. Elektronický posilňovač riadenia (EPS)	Vizualna kontrola a kontrola konzistentnosti medzi uhlom volantu a uhlom kolies pri zapnutí/vypnutí motora a/alebo použití elektronického rozhrania vozidla.	a) Svetelná kontrolka nesprávneho fungovania EPS (MIL) upozorňuje na akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
		b) Nesúladi medzi uhlom volantu a uhlom kolies. Narušené riadenie.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Nefunkčný posilňovač riadenia.		X	
		d) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

3. VÝHLAD

3.1. Zorné pole	Vizuálna kontrola zo sedadla vodiča.	Prekážka v zornom poli vodiča, ktorá narúša jeho výhľad dopredu alebo do strán. (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla) Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X	X	
3.2. Stav zasklenia	Vizuálna kontrola.	a) Prasknuté alebo sfarbené sklo alebo priehľadná výplň (ak je povolená). (mimo zóny čistenia stieračmi čelného skla) Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X	X	
		b) Sklo alebo priehľadná výplň (vrátane reflexnej alebo tónovanej fólie), ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami v požiadavkách¹, (mimo zóny čistenia stieračmi čelného skla). Narušená zóna čistenia stieračmi čelného skla alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	X	X	
		c) Sklo alebo priehľadná výplň v neprijateľnom stave. Veľmi zhoršený výhľad cez zónu čistenia stieračmi čelného skla.		X	X
3.3. Spätné zrkadlá alebo zariadenia	Vizuálna kontrola.	a) Zrkadlo alebo zariadenie chýba alebo nie je pripevnené v súlade s požiadavkami¹. (K dispozícii sú aspoň dve možnosti výhľadu cez spätné zrkadlá.) K dispozícii sú menej ako dve možnosti výhľadu cez spätné zrkadlá.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Zrkadlo alebo zariadenie mierne poškodené alebo uvoľnené. Zrkadlo alebo zariadenie je nefunkčné, ťažko poškodené, uvoľnené alebo zle upevnené.	X	X	
		c) Potrebné zorné pole nepokryté.		X	
3.4. Stierače čelného skla	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Stierače nefungujú alebo chýbajú alebo nie sú v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Lišta stierača poškodená. Lišta stierača chýba alebo je zjavne poškodená.	X	X	
3.5. Ostrekovače čelného skla	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Ostrekovače nefungujú primerane (nedostatok kvapaliny, ale čerpadlo funguje, alebo je nesprávne nastavený prúd kvapaliny). Ostrekovače nefungujú.	X	X	
3.6. Systém na odhmlievanie (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Systém nefunguje alebo je zjavne poškodená.	X		
4. SVIETIDLÁ, ODRAZOVÉ SKLÁ A ELEKTRICKÉ ZARIADENIE					
4.1. Svetlomety					
4.1.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybné alebo chýbajúce svetlo/svetelný zdroj (viaceré svetlá/svetelné zdroje; v prípade LED do 1/3 nefunkčné) Jedno svetlo/svetelný zdroj; v prípade LED vážne narušená viditeľnosť.	X	X	
		b) Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je mierne poškodený. Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je veľmi poškodený alebo chýba.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené.		X	
4.1.2. Nastavenie	Určiť horizontálne nastavenie každého svetlometu stretávacieho svetla pomocou zariadenia na kontrolu nastavenia svetlometov alebo pomocou elektronického rozhrania vozidla.	a) Nastavenie svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v požiadavkách ¹ .		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
4.1.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ (počet svetlometov svietiacich súčasne). Prekročenie maximálne povolenej svetivosti smerom dopredu.	X	X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
4.1.4. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svetelná intenzita alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Predmety na rozptylových sklách alebo svetelnom zdroji, ktoré zjavne znižujú svetivosť alebo menia vyžarovanú farbu svetla.		X	
		c) Svetelný zdroj a svetidlo nie sú kompatibilné.		X	
4.1.5. Zariadenia na prispôsobenie sklonu (ak sú povinné)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je to možné, alebo použitie elektronického rozhrania vozidla.	a) Zariadenie nefunguje.		X	
		b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.1.6. Zariadenie na čistenie svetlometov (ak je povinné)	Vizuálna kontrola a pokiaľ možno skúška činnosti.	Zariadenie nefunguje. V prípade plynových výbojok.	X	X	

4.2. Predné a zadné obrysové svetidlá, bočné obrysové svetidlá, doplnkové obrysové svetidlá a denné prevádzkové svetlá

4.2.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný svetelný zdroj.		X	
		b) Chybné rozptylové sklá.		X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.2.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Zadné obrysové svetidlá a bočné obrysové svetidlá môžu byť vypnuté, keď sú zapnuté svetlomety.		X X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.2.3. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Červené svetlo vyžarované smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	
		b) Predmety na rozptylovom skle alebo svetelnom zdroji, ktoré obmedzujú svetlo, svietivosť alebo menia vyžarovanú farbu svetla. Červené svetlo vyžarované smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.3. Brzdové svetidlá					
4.3.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo/svetelný zdroj je nefunkčné/-ý (viacnásobný svetelný zdroj v prípade LED do 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné. Všetky svetelné zdroje nefunkčné.	X	X	X
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (vplyv na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.3.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Oneskorená reakcia. Nefunguje.	X	X	X
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
		d) Funkcie núdzového brzdového svetidla nefungujú alebo nefungujú správne.		X	
4.3.3. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Biele svetlo vyžarované smerom dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.4. Smerové a výstražné svetidlá					
4.4.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo/svetelný zdroj je nefunkčné/-ý (viacnásobný svetelný zdroj v prípade LED do 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá. (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (vplyv na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.4.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Nefunguje.	X	X	
4.4.3. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svetivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
4.4.4. Frekvencia blikania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Frekvencia blikania nie je v súlade s požiadavkami ¹ .(odchýlka frekvencie o viac ako 25 %).	X		
4.5. Predný hmlový svetlomet a zadné hmlové svetidlá					
4.5.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný svetelný zdroj (viacnásobný svetelný zdroj v prípade LED do 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčné.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá. (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (vplyv na vyžarované svetlo).	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo upevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia alebo oslnenia približujúcich sa vozidiel.	X	X	
4.5.2. Nastavenie (X) ²	Skúška činnosti a skúška pomocou zariadenia na kontrolu nastavenia svetlometov	Predný hmlový svetlomet s ostrým rozhraním svetla a tieňa nemá predpísaný sklon vyžarovaného zväzku lúčov svetla (rozhranie svetla a tieňa je príliš nízko). Rozhranie svetla a tieňa je vyššie ako v prípade stretávacích svetlometov.	X	X	
4.5.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Nefunkčný.	X	X	
4.5.4. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v súlade s požiadavkami ¹		X	
4.6. spätné svetlomety					
4.6.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybný svetelný zdroj	X		
		b) Chybné rozptylové sklá.	X		
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo upevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.6.2. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Systém nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ .		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.6.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Spätný svetlomet sa dá zapnúť pri nezaradenom spätnom chode.	X	X	
4.7. Svietidlo na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom					
4.7.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Svietidlo vyžaruje priame alebo biele svetlo dozadu.	X		
		b) Poškodený svetelný zdroj viacnásobný svetelný zdroj Poškodený svetelný zdroj jeden svetelný zdroj	X	X	
		c) Slabo upevnené svietidlo. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.7.2. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Systém nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
4.8. Odrazové sklá, označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznatelnosti a zadné tabuľky					
4.8.1. Stav	Vizuálna kontrola.	a) Odrazové vybavenie chybné alebo poškodené. Narušená odrazivosť.	X	X	
		b) Odrazové sklo je slabo upevnené. Pravdepodobnosť odpadnutia.	X	X	
4.8.2. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola.	Zariadenie, farba odrazeného svetla alebo poloha nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Chýbajúce alebo odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.9. Povinné kontrolky osvetľovacieho zariadenia					
4.9.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Nefunkčné. Nefunkčné v prípade diaľkového svetlometu alebo zadného hmlového svetidla.	X	X	
4.9.2. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
4.10. Elektrické spojenie medzi ťažným vozidlom a prívesom alebo návesom	Vizuálna kontrola: podľa možnosti skontrolujte elektrickú kontinuitu spojenia.	a) Pevné komponenty nie sú dostatočne upevnené. Uvoľnená zásuvka.	X	X	
		b) Poškodená alebo opotrebovaná izolácia. Pravdepodobnosť vzniku skratu.	X	X	
		c) Elektrické spojenia prívesu alebo ťažného vozidla nefungujú správne. Brzdové svetidlá prívesu vôbec nefungujú.		X	X
4.11. Elektrické vedenie	Vizuálna kontrola, keď je vozidlo nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku, v niektorých prípadoch vrátane priestoru motora.	a) Neupevnené alebo nesprávne upevnené vedenie. Uvoľnené upevnenia, dotyk s ostrými hranami, pravdepodobnosť rozpojenia spojov. Pravdepodobnosť dotyku vedenia s horúcimi časťami, otáčavými časťami alebo zemou; rozpojené spoje (časti dôležité pre brzdenie, riadenie).	X	X	X
		b) Mierne opotrebované vedenie. Veľmi opotrebované vedenie. Úplne opotrebované vedenie (časti dôležité pre brzdenie, riadenie)	X	X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Poškodená alebo opotrebovaná izolácia. Pravdepodobnosť vzniku skratu. Bezprostredná hrozba požiaru, vznik iskier.	X	X	X
4.12. Nepovinné svietidlá a odrazové sklá (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Namontované svietidlo/odrazové sklo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Vyžarujúce/odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	
		b) Funkcia svietidla nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Počet súčasne zapnutých reflektorov prekračuje povolenú svietivosť; vyžarujúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	
		c) Svietidlo/odrazové sklo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.13. Akumulátor (batérie)	Vizuálna kontrola.	a) Zle upevnený. Nesprávne upevnený. Pravdepodobnosť vzniku skratu.	X	X	
		b) Netesný. Únik nebezpečných látok.	X	X	
		c) Chybný spínač (ak sa vyžaduje).		X	
		d) Chybné poistky (ak sa vyžadujú).		X	
		e) Nezodpovedajúca ventilácia (ak sa vyžaduje).		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5. NÁPRAVY, KOLESÁ, PNEUMATIKY A ZAVESENIE NÁPRAV					
5.1. Nápravy					
5.1.1. Nápravy	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Prasknutá alebo zdeformovaná náprava.			X
		b) Pripevnenie k vozidlu nie je bezpečné. Narušená stabilita, narušená funkčnosť. Nadmerný pohyb vo vzťahu k upevneniu.		X	X
		c) Nebezpečná modifikácia ³ . Narušená stabilita, narušená funkčnosť, nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla alebo zeme.		X	X
5.1.2. Čapy kolesa	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony. Na každé koleso sa vyvinie sila v zvislom alebo bočnom smere a sleduje sa rozsah pohybu medzi nápravnicou a čapom nápravy.	a) Prasknutý čap kolesa.			X
		b) Nadmerné opotrebovanie zvislého čapu a/alebo puzdier. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		c) Nadmerný pohyb medzi čapom kolesa a nápravnicou. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		d) Uvoľnený čap kolesa na náprave. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
5.1.3. Ložiská kolesa	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony. Kolesom mykajte alebo na každé koleso vyviňte silu v bočnom smere a sledujte rozsah pohybu kolesa smerom nahor vzhľadom na čap nápravy.	a) Nadmerná vôľa v ložisku kolesa. Narušená smerová stabilita; nebezpečenstvo zničenia.		X	X
		b) Ložisko kolesa príliš tesné, zadreté. Nebezpečenstvo prehriatia; nebezpečenstvo zničenia.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.2. Kolesá a pneumatiky					
5.2.1. Náboj kolesa	Vizuálna kontrola.	a) Akékoľvek matice alebo skrutky chýbajú alebo sú uvoľnené. Upevnenie chýba alebo je uvoľnené do takej miery, že veľmi vážne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		b) Opotrebovaný alebo poškodený náboj. Náboj opotrebovaný alebo poškodený spôsobom, ktorý naruša bezpečné upevnenie kolies.		X	X
5.2.2. Kolesá (disky)	Vizuálna kontrola oboch strán, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	a) Akákoľvek prasklina alebo chyba zvarov.			X
		b) Upevňovacie obruče pneumatík nie sú správne namontované. Pravdepodobnosť oddelenia.		X	X
		c) Značne zdeformované alebo opotrebované koleso. Narušená bezpečnosť upevnenia na náboj kolesa; narušená bezpečnosť upevnenia pneumatiky.		X	X
		d) Rozmer, technická koncepcia, kompatibilita alebo typ kolesa nie je v súlade s požiadavkami ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.		X	
5.2.3. Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky buď otáčaním kolesa nad zemou, pričom vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku, alebo posúvaním vozidla dozadu a dopredu nad montážnou jamou.	a) Rozmer pneumatiky, nosnosť, schvaľovacia značka alebo rýchlostná kategória nie je v súlade s požiadavkami ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Nedostatočná nosnosť alebo rýchlostná kategória pri aktuálnom používaní, pneumatika sa dotýka iných pevných častí vozidla, čo naruša bezpečnosť vedenia vozidla		X	X
		b) Pneumatiky na rovnakej náprave alebo v zdvojenej montáži kolies majú rôzne rozmery.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Pneumatiky na rovnakej náprave majú rozdielnu konštrukciu (radiálna/diagonálna).		X	
		d) Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky. Kordová vrstva viditeľná alebo poškodená.		X	X
		e) Ukazovateľ opotrebovania dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným. Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	X
		f) Odieranie pneumatiky o iné komponenty (flexibilné zariadenia proti rozstrekovaniu). Odieranie pneumatiky o iné komponenty (bezpečné vedenie vozidla nie je narušené).	X	X	
		g) Pneumatiky s prehĺbenými drážkami nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Ochranná kordová vrstva narušená.		X	X
		h) Systém sledovania tlaku pneumatiky nefunguje správne alebo je pneumatika zjavne nedohustená. Očividne nefunkčné.	X	X	

5.3. Systém zavesenia

5.3.1. Pružiny a stabilizátor	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Nedostatočné pripevnenie pružín na podvozok alebo nápravu. Viditeľný vzájomný pohyb. Upevnenie je veľmi vážne uvoľnené.		X	X
		b) Poškodený alebo prasknutý komponent pružiny. Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy sú veľmi vážne narušené.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Pružina chýba. Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy sú veľmi vážne narušené.		X	X
		d) Nebezpečná modifikácia ³ . Nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla; pružinový systém nefunkčný.		X	X
5.3.2. Tlmiče pruženia	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku, alebo sa použije špeciálne zariadenie, ak je k dispozícii.	a) Nedostatočné pripevnenie tlmičov k podvozku alebo náprave. Uvoľnený tlmič pruženia.	X	X	
		b) Poškodený tlmič vykazujúci znaky výraznej netesnosti alebo nesprávnej funkčnosti.		X	
5.3.2.1. Skúška účinnosti tlmenia (X) ²	Použité špeciálne zariadenie a porovnajte rozdiely na ľavej/pravej strane.	a) Výrazné rozdiely medzi ľavou a pravou stranou.		X	
		b) Dané minimálne hodnoty nie sú dosiahnuté.		X	
5.3.3. Rúry hnacieho hriadeľa, ramená nápravy, priečne trojuholníkové ramená a ramená zavesenia kolesa	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Nedostatočné pripevnenie komponentu k podvozku alebo náprave. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		b) Poškodený alebo silne skorodovaný komponent. Stabilita komponentu narušená alebo prasknutý komponent.		X	X
		c) Nebezpečná modifikácia ³ . Nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla; systém nefunkčný.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.3.4. Kĺby zavesenia	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku. Môže sa použiť detektor vôle v zavesení kolies. Tento detektor sa odporúča pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony.	a) Nadmerné opotrebovanie zvislého čapu a/alebo puzdier alebo kĺbov systému zavesenia. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená smerová stabilita.		X	X
		b) Značne opotrebovaná ochrana proti prachu. Ochrana proti prachu chýba, alebo je prasknutá.	X	X	
5.3.5. Vzduchové pruženie	Vizuálna kontrola	a) Systém je nefunkčný.			X
		b) Akýkoľvek komponent je poškodený, modifikovaný alebo opotrebovaný spôsobom, ktorý nepriaznivo ovplyvňuje funkčnosť systému. Funkčnosť systému vážne narušená.		X	X
		c) Počuteľná netesnosť systému.		X	
6. PODVOZOK A JEHO PRÍSLUŠENSTVO					
6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo					
6.1.1. Všeobecný stav	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku.	a) Jemné nalomenie alebo deformácia ktorejkoľvek strany alebo nosníka. Silné nalomenie alebo deformácia ktorejkoľvek strany alebo nosníka.		X	X
		b) Nedostatočne upevnené výstužové platne alebo upevnenia. Väčšina upevnení je uvoľnená; nedostatočná pevnosť častí.		X	X
		c) Nadmerná korózia, ktorá ovplyvňuje pevnosť nosnej konštrukcie. Nedostatočná pevnosť častí.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	a) Neupevnený alebo netesniaci výfukový systém.		X	
		b) Splodiny prenikajúce do kabíny alebo priestoru pre cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
6.1.3. Palivová nádrž a potrubie (vrátane palivovej nádrže a potrubia na vykurovanie)	Vizuálna kontrola, vozidlo je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku; v prípade systémov LPG/CNG/LNG použité zariadenie na zistenie netesností.	a) Nedostatočne upevnená palivová nádrž alebo potrubie, čo spôsobuje osobitné riziko vzniku požiaru.			X
		b) Únik paliva alebo chýbajúci či nefunkčný uzáver plniaceho otvoru. Riziko požiaru; nadmerný únik nebezpečného materiálu.		X	X
		c) Predraté potrubie. Poškodené potrubie.	X	X	
		d) Uzatvárací palivový kohútik (ak sa požaduje) nepracuje správne.		X	
		e) Riziko požiaru v dôsledku: — úniku paliva, — zlej ochrany palivovej nádrže alebo výfukového systému, — stavu v priestore motora.			X
		f) LPG/CNG/LNG alebo vodíkový systém nie sú v súlade s požiadavkami; akákoľvek časť systému je chybná ¹ .			X
6.1.4. Nárazníky, bočné ochranné zariadenie a zadné ochranné zariadenie proti podbehnútiu	Vizuálna kontrola.	a) Uvoľnenie alebo poškodenie, ktoré by mohlo spôsobiť poranenie pri letmom dotyku alebo kontakte. Pravdepodobnosť odpadnutia. Výrazne narušená funkčnosť.		X	X
		b) Zariadenie zjavne nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.5. Nosič rezervného kolesa (ak je namontovaný)	Vizuálna kontrola.	a) Držiak nie je v náležitom stave.	X		
		b) Držiak má praskliny alebo je nedostatočne upevnený.		X	
		c) Rezervné koleso nie je bezpečne pripevnené na držiaku. Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X
6.1.6. Zariadenie na mechanické spájanie a ťahanie	Vizuálna kontrola opotrebenia a správneho fungovania s osobitným dôrazom na namontované bezpečnostné zariadenie a/alebo s použitím meracieho zariadenia.	a) Komponent je porušený, chybný alebo prasknutý (ak sa nepoužíva). Komponent je porušený, chybný alebo prasknutý (ak sa používa).		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie komponentu. Pod limitom opotrebovania.		X	X
		c) Chybné upevnenie. Akékoľvek upevnenie je uvoľnené s veľmi vážnym rizikom odpadnutia.		X	X
		d) Akékoľvek bezpečnostné zariadenie chýba alebo nefunguje správne.		X	
		e) Nefunkčnosť akéhokoľvek ukazovateľa spojenia.		X	
		f) Zlá viditeľnosť tabuľky s evidenčným číslom alebo obmedzenie akéhokoľvek svetidla (keď nie je v prevádzke). Tabuľka s evidenčným číslom je nečitateľná (ak sa nepoužíva).	X	X	
		g) Nebezpečná modifikácia ³ (sekundárne časti). Nebezpečná modifikácia ³ (primárne časti).		X	X
		h) Spojenie príliš slabé.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.7. Prevodovka	Vizuálna kontrola.	a) Zaisťovacie čapy sú uvoľnené alebo chýbajú. Zaisťovacie čapy sú uvoľnené alebo chýbajú, takže je vážne ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie ložísk hriadeľa prevodovky. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		c) Nadmerné opotrebenie kĺbov hnacieho hriadeľa alebo rozvodových reťazí/remeňov. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		d) Opotrebované pružné spojenia. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		e) Poškodený alebo ohnutý hriadeľ.		X	
		f) Teleso ložiska má praskliny alebo je uvoľnené. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		g) Značne opotrebovaná ochrana proti prachu. Ochrana proti prachu chýba alebo je prasknutá.	X	X	
		h) Neprípustná modifikácia hnacej sústavy.		X	
6.1.8. Upevnenie motora	Vizuálna kontrola, nemusí sa vykonávať nad pracovnou jamou ani na zdvíháku.	Opotrebované, zjavne a výrazne poškodené upevnenia. Uvoľnené alebo prasknuté upevnenia.		X	X
6.1.9 Výkon motora (X) ²	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Upravená riadiaca jednotka narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Úprava motora narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.			X
6.2. Kabína a karoséria					
6.2.1. Stav	Vizuálna kontrola	a) Uvoľnenie alebo poškodenie panelu alebo jeho časti, ktoré by mohlo zapríčiniť poranenie. Pravdepodobnosť odpadnutia.		X	X
		b) Zle upevnený stĺpik karosérie. Narušená stabilita.		X	X
		c) Možnosť prieniku motorových alebo výfukových plynov. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
		d) Nebezpečná modifikácia ³ . Nedostatočná vzdialenosť od rotujúcich alebo pohyblivých častí a od vozovky.		X	X
6.2.2. Upevnenie	Vizuálna kontrola nad pracovnou jamou alebo na zdviháku.	a) Zle upevnená karoséria alebo kabína. Narušená stabilita.		X	X
		b) Karoséria/kabína je zjavne zle vycentrovaná na podvozku.		X	
		c) Upevnenia karosérie/kabíny k podvozku alebo nosníkom sú uvoľnené alebo chýbajú a v prípade symetrie Upevnenia karosérie/kabíny k podvozku alebo nosníkom sú uvoľnené alebo chýbajú do takej miery, že je vážne ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		d) Nadmerná korózia upevňovacích bodov na samonosných karosériách. Narušená stabilita.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Ľahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.3. Dvere a zámky dverí	Vizuálna kontrola.	a) Dvere sa neotvárajú alebo nezatvárajú správne.		X	
		b) Dvere by sa mohli samovoľne otvoriť alebo nezostanú zatvorené (posuvné dvere). Dvere by sa mohli neúmyselne otvoriť alebo nezostanú zatvorené (dvere na pántoch).		X	X
		c) Dvere, závesy, zámky alebo stĺpik sú opotrebované. Dvere, závesy, západky, stĺpik chýbajú, alebo sú uvoľnené.	X	X	
6.2.4. Podlaha	Vizuálna kontrola nad pracovnou jamou alebo na zdvíháku.	Podlaha je zle upevnená alebo veľmi poškodená. Nedostatočná stabilita.		X	X
6.2.5. Sedadlo vodiča	Vizuálna kontrola.	a) Sedadlo má poškodenú štruktúru. Sedadlo je uvoľnené.		X	X
		b) Nastavovací mechanizmus nepracuje správne. Sedadlo sa pohybuje alebo operadlo sa nedá upevniť.		X	X
6.2.6. Ostatné sedadlá	Vizuálna kontrola.	a) Sedadlá sú poškodené, alebo sú zle upevnené (sekundárne časti). Sedadlá sú poškodené, alebo sú zle upevnené. (základné časti)	X	X	
		b) Sedadlá nie sú namontované v súlade s požiadavkami ¹ . Prekročený povolený počet sedadiel; umiestnenie sedadiel nezodpovedá schváleniu.	X	X	
6.2.7. Ovládače riadenia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Niektorý ovládač riadenia potrebný na bezpečnú prevádzku vozidla nefunguje správne. Narušená bezpečná prevádzka.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.8. Schody do kabíny	Vizuálna kontrola.	a) Schod alebo stúpačka sú zle upevnené. Nedostatočná stabilita.	X	X	
		b) Schod alebo stúpačka je v stave, ktorý by mohol spôsobiť užívateľom poranenie.		X	
6.2.9. Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie	Vizuálna kontrola.	a) Pripevnenie ostatného príslušenstva alebo vybavenia je chybné.		X	
		b) Ostatné príslušenstvo alebo vybavenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Namontované príslušenstvo môže spôsobiť zranenie; narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		c) Netesniace hydraulické vybavenie. Nadmerný únik nebezpečných látok.	X	X	
6.2.10. Kryty kolies, zariadenia zabraňujúce rozstreku	Vizuálna kontrola.	a) Chýbajú, sú uvoľnené alebo veľmi skorodované. Pravdepodobnosť zranenia; pravdepodobnosť odpadnutia.	X	X	
		b) Nedostatočná vzdialenosť od kolesa (zariadenie zabraňujúce rozstreku). Nedostatočná vzdialenosť od kolesa (kryty kolies).	X	X	
		c) Nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Nedostatočné krytie obruče pneumatiky.	X	X	
6.2.11 Stojan	Vizuálna kontrola.	a) Chýba, je uvoľnený alebo veľmi skorodovaný.		X	
		b) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		c) Riziko uvoľnenia pri pohybe vozidla.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.12 Držadlá a opierky pre nohy	Vizuálna kontrola.	a) Chýbajú, sú uvoľnené alebo veľmi skorodované.		X	
		b) Nie sú v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
7. OSTATNÉ VYBAVENIE					
7.1. Bezpečnostné pásy/spony a zadržiavacie systémy					
7.1.1. Kotvové úchyty bezpečnostných pásov/spôn	Vizuálna kontrola.	a) Bod ukotvenia je veľmi poškodený. Narušená stabilita.		X	X
		b) Ukotvenie je uvoľnené.		X	
7.1.2. Stav bezpečnostných pásov/spôn	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Povinný bezpečnostný pás chýba, alebo nie je namontovaný.		X	
		b) Bezpečnostný pás je poškodený. Akýkoľvek zárez alebo nadmerné napínanie.	X	X	
		c) Bezpečnostný pás nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		d) Spona bezpečnostného pásu je poškodená, alebo nefunguje správne.		X	
		e) Navíjač bezpečnostného pásu je poškodený, alebo nefunguje správne.		X	
7.1.3. Obmedzovač sily bezpečnostných pásov	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Obmedzovač sily zjavne chýba alebo nie je vhodný pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.1.4. Predpínače bezpečnostných pásov	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Predpínač zjavne chýba alebo nie je vhodný pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X
7.1.5. Airbag	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Airbagy zjavne chýbajú alebo nie sú vhodné pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X
		c) Airbag je zjavne nefunkčný.		X	
7.1.6. SRS systémy	Vizuálna kontrola kontrolky nesprávneho fungovania (MIL) a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Svetelná kontrolka MIL SRS ukazuje akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.			X
7.2. Hasiaci prístroj (X) ²	Vizuálna kontrola.	a) Chýba.		X	
		b) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ Ak sa vyžaduje (napr. taxislužba, autobus, autokar atď.).	X	X	
7.3. Zámky a zariadenie proti neoprávnenému použitiu	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Zariadenie nefunguje tak, aby zabránilo chodu vozidla.	X		
		b) Chybné. Neúmyselné zamykanie alebo blokovanie.		X	X
7.4. Výstražný trojuholník (ak sa vyžaduje) (X) ²	Vizuálna kontrola.	a) Chýba alebo je neúplný.	X		
		b) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.5. Lekárnička (ak sa vyžaduje) (X) ²	Vizuálna kontrola.	Chýba, je neúplná, alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
7.6. Zakladacie klíny (ak sa vyžadujú) (X) ²	Vizuálna kontrola.	Chýbajú, alebo nie sú v dobrom stave, nedostatočná stabilita alebo rozmery.		X	
7.7. Výstražné zvukové zariadenie	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Nefunguje správne. Vôbec nefunguje.	X	X	
		b) Ovládanie je nespoľahlivé.	X		
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Pravdepodobnosť zámieny vydávaných zvukov za osobitné zvukové znamenie vozidiel s právom prednostnej jazdy..	X	X	
7.8. Rýchlomer	Vizuálna kontrola alebo kontrola činnosti počas cestnej kontroly alebo prostredníctvom elektronických zariadení.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ . Chýba (ak sa vyžaduje).	X	X	
		b) Narušená prevádzka. Vôbec nefunguje.	X	X	
		c) Nedá sa dostatočne osvetliť. Bez akéhokoľvek osvetlenia.	X	X	
7.9. Tachograf (ak je namontovaný/požadovaný)	Vizuálna kontrola.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Nefunkčný.		X	
		c) Poškodené alebo chýbajúce plomby.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Montážny štítok chýba, je nečitateľný alebo neaktuálny.		X	
		e) Zjavný neoprávnený zásah alebo manipulácia.		X	
		f) Veľkosť pneumatík nie je v súlade s kalibračnými parametrami.		X	
7.10. Obmedzovač rýchlosti (ak je namontovaný/požadovaný)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je toto zariadenie k dispozícii.	a) Nie je namontovaný v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Zjavne nefunkčný.		X	
		c) Nesprávne nastavená rýchlosť (ak sa kontroluje).		X	
		d) Poškodené alebo chýbajúce plomby.		X	
		e) Chýbajúci alebo nečitateľný štítok.		X	
		f) Veľkosť pneumatík nie je v súlade s kalibračnými parametrami.		X	
7.11 Počítadlo celkovej prejdenej vzdialenosti, ak je k dispozícii (X) ²	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Zjavne zmanipulované (sfalšované) s cieľom znížiť alebo skresliť počet kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo.		X	
		b) Zjavne nefunkčné.		X	
7.12 Elektronická kontrola stability (ESC), ak je namontovaná/požadovaná)	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Snímače rýchlosti na kolesách chýbajú, alebo sú poškodené.		X	
		b) Kabeláž je poškodená.		X	
		c) Iné komponenty chýbajú alebo sú poškodené.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Spínač je poškodený alebo nefunguje správne.		X	
		e) Kontrolka MIL ESC ukazuje akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	

8. ZAŤAŽENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

8.1. Hluk

8.1.1. Systém obmedzovania hluku	Subjektívne vyhodnotenie (ak kontrolný technik usúdi, že úroveň hluku môže byť na hraničnej úrovni, môže sa vykonať hluková skúška stojaceho vozidla pomocou merača hluku).	a) Hladina vonkajšieho zvuku hluku prekračuje hodnoty uvedené v požiadavkách ¹ .		X	
		b) Akákoľvek časť systému na obmedzenie hluku je uvoľnená, poškodená, nesprávne upevnená, chýba alebo je zjavne modifikovaná spôsobom, ktorý by mohol nepriaznivo ovplyvniť úroveň hluku. Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X

8.2. Emisie výfukových plynov

8.2.1. Emisie zážihových motorov

8.2.1.1 Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie na reguláciu emisií namontované výrobcom chýba, je pozmenené alebo zjavne poškodené.		X	
		b) Netesnosti, ktoré by mohli mať vplyv na meranie emisií.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.1.2. Plynne emisie	— Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5 a Euro V (?): Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami¹ alebo načítania z palubného diagnostického systému (OBD). Kontrola výfuku je štandardným postupom posudzovania výfukových emisií. Na základe posúdenia rovnocennosti a zohľadňujúc príslušné právne predpisy týkajúce sa typového schválenia môžu členské štáty povoliť využívanie systému OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu a inými požiadavkami. — Pre vozidlá emisných tried Euro 6 a Euro VI (?): Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami¹ alebo načítania z palubného diagnostického systému (OBD). Meranie sa neuplatňuje v prípade dvoj- taktých motorov.	a) Buď plynne emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,		X	
		b) alebo ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú: i) v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené zdokonaleným systémom regulácie emisií, — 4,5 % alebo — 3,5 % podľa dátumu prvého zápisu do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách¹. ii) v prípade vozidiel, ktoré sú riadené zdokonaleným systémom regulácie emisií: — pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 % — pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % alebo — pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % ⁽⁸⁾ — pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 % podľa dátumu prvého zápisu do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách¹.		X	
		c) Koeficient lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$ alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu.		X	
		d) Údaje načítané zo zariadenia OBD signalizujú závažnú nesprávnú činnosť.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.2. Emisie vznetových motorov					
8.2.2.1. Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie na reguláciu emisií inštalované výrobcom chýba alebo je očividne chybné.		X	
		b) Netesnosti, ktoré by mohli mať vplyv na meranie emisií.		X	
8.2.2.2. Opacita (dymivosť) Vozidlá zaevidované alebo uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sú oslobodené od tejto požiadavky.	— Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5 a Euro V ⁽⁷⁾: Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou alebo načítaním z OBD. Kontrola výfuku je štandardným postupom posudzovania výfukových emisií. Na základe posúdenia rovnocennosti môžu členské štáty povoliť využívanie systému OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu a inými požiadavkami. — Pre vozidlá emisných tried Euro 6 a Euro VI ⁽⁸⁾: Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou alebo načítaním z OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu alebo inými požiadavkami¹. Predbežná príprava vozidla: 1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.	a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách ¹ , opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla;		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	2. Požiadavky na predbežnú prípravu: i) Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí byť aspoň ekvivalentná. Ak sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora. ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie alebo ekvivalentnou metódou.				
		b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky¹ neumožňujú použitie referenčných hodnôt — v prípade motorov s prirodzeným nasávaním: 2,5 m⁻¹, — v prípade motorov preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m⁻¹, alebo — v prípade vozidiel označených v požiadavkách¹ alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹, 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ alebo 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	Skúšobný postup: 1. Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri naftových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelarátorá. 2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla. 3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo pri vozidlách s automatickou prevodovkou otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo tak, že sa nechá uplynúť dostatočný čas medzi počiatočným stlačením pedálu a jeho uvoľnením, čo by malo v prípade vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ predstavovať minimálne dve sekundy. 4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia hraničné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.				

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu môžu členské štáty medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.				
8.3. Potlačenie elektromagnetického rušenia					
Rádiové rušenie (X) ² .		Nesplnenie akejkoľvek požiadavky ¹ .	X		
8.4. Ďalšie položky týkajúce sa životného prostredia					
8.4.1. Úniky kvapalín		Akýkoľvek nadmerný únik kvapalín, okrem vody, s pravdepodobnosťou spôsobenia škody na životnom prostredí alebo predstavujúci bezpečnostné riziko pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Neustále vytváranie kvapiek, ktoré predstavuje veľmi vážne riziko.		X	X
9. DOPLŇUJÚCE SKÚŠKY PRE VOZIDLÁ KATEGÓRIÍ M ₂ , M ₃ URČENÉ NA PREPRAVU OSÔB					
9.1. Dvere					
9.1.1. Vstupné a výstupné dvere	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Chybná činnosť.		X	
		b) Zhoršený stav. Pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
		c) Poškodené núdzové ovládanie.		X	
		d) Poškodené diaľkové ovládanie dverí alebo výstražné zariadenie.		X	
		e) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Nedostatočná šírka dverí.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.1.2. Núdzové východy	Vizuálna kontrola a kontrola činnosti (v prípade potreby).	a) Chybná činnosť.		X	
		b) Označenie núdzových východov nečitateľné. Chýbajúce označenie núdzových východov.	X	X	
		c) Chýba kladivo na rozbitie skla.	X		
		d) Nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Nedostatočná šírka alebo blokovaný prístup.	X	X	
9.2. Systém na odhmlievanie a odmrazovanie skiel (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybná činnosť. Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla.	X	X	
		b) Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
		c) Nefunkčné odmrazovanie (ak je povinné).		X	
9.3. Systém vetrania a kúrenia (X) ² .	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybná činnosť. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	
		b) Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
9.4. Sedadlá					
9.4.1. Sedadlá pre cestujúcich (vrátane sedadiel pre sprevádzajúci personál)	Vizuálna kontrola	Sklápacie sedadlá (ak sú povolené) nefungujú automaticky. Blokujú núdzový východ.	X	X	
9.4.2. Sedadlo vodiča (doplňujúce požiadavky)	Vizuálna kontrola	a) Poškodené špeciálne vybavenie, ako napríklad ochrana proti oslneniu. Zorné pole obmedzené.	X	X	
		b) Ochrana vodiča nie je spoľahlivá alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Pravdepodobnosť zranenia.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.5. Vnútorné osvetlenie a zariadenia na zobrazenie cieľa jazdy (smerové tabuľky) (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Zariadenie je poškodené alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Vôbec nefunguje.	X	X	
9.6. Uličky medzi sedadlami, plochy na státie	Vizuálna kontrola	a) Zle upevnená podlaha. Narušená stabilita.		X	X
		b) Poškodené držadlá alebo záchytné rukoväte. Nedostatočne pripevnené alebo nepoužiteľné.	X	X	
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Nedostatočná šírka alebo priestor.	X	X	
9.7. Schody a stupienky	Vizuálna kontrola a kontrola činnosti (v prípade potreby).	a) Zhoršený stav. Poškodený stav. Narušená stabilita.	X	X	X
		b) Výsuvné stupienky nefungujú správne.		X	
		c) Nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Nedostatočná šírka alebo nadmerná výška.	X	X	
9.8. Komunikačný systém pre cestujúcich (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Chybný systém. Vôbec nefunguje.	X	X	
9.9. Upozornenia (X) ²	Vizuálna kontrola.	a) Upozornenie chýba, je nesprávne alebo nečitateľné.	X		
		b) Nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Nesprávne informácie.	X	X	
9.10. Požiadavky týkajúce sa prepravy detí. (X) ²					
9.10.1. Dvere	Vizuálna kontrola	Ochrana dverí nie je v súlade s požiadavkami ¹ týkajúcimi sa tohto druhu prepravy.		X	
9.10.2. Signalizácia a špeciálne vybavenie	Vizuálna kontrola	Signalizácia alebo špeciálne vybavenie chýbajú alebo nie sú v súlade s požiadavkami ¹ .	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.11. Požiadavky týkajúce sa prepravy zdravotne postihnutých osôb (X) ² .					
9.11.1. Dvere, rampy a výťahy	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybná činnosť. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
		c) Chybné ovládanie. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		d) Chybné výstražné zariadenie. Vôbec nefunguje.	X	X	
		e) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
9.11.2. Systém na upevnenie invalidného vozíka	Vizuálna kontrola a podľa potreby kontrola činnosti.	a) Chybná činnosť. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
		c) Chybné ovládanie. Narušená bezpečná prevádzka.	X	X	
		d) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
9.11.3 Signalizácia a špeciálne vybavenie	Vizuálna kontrola	Signalizácia alebo špeciálne vybavenie chýbajú alebo nie sú v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
9.12. Iné špeciálne vybavenie (X) ²					
9.12.1. Zariadenia na prípravu jedál	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Zariadenie je poškodené v takom rozsahu, že by jeho používanie mohlo byť nebezpečné.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chýb	Hodnotenie chýb		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.12.2. Sanitárne zariadenie	Vizuálna kontrola	Zariadenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Pravdepodobnosť zranenia.	X	X	
9.12.3. Iné zariadenia (napr. audiovizuálne systémy)	Vizuálna kontrola	Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Narušená bezpečná prevádzka vozidla.	X	X	

⁽¹⁾ Kategórie vozidla, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sú zahrnuté ako usmernenie.

⁽²⁾ 43 % pre návesy schválené pred 1. januárom 2012.

⁽³⁾ 48 % v prípade vozidiel, ktoré nie sú vybavené protiblokovacími systémami (ABS), alebo v prípade typu schváleného pred 1. októbrom 1991.

⁽⁴⁾ 45 % v prípade vozidiel zaevldovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v požiadavkách, podľa toho, čo nastane neskôr.

⁽⁵⁾ 43 % v prípade návesov a oiových prívosov zaevldovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v požiadavkách, podľa toho, čo nastane neskôr.

⁽⁶⁾ 2,5 m/s² pre vozidlá kategórií N₁, N₂ a N₃ registrované po prvýkrát po 1.1.2012.

⁽⁷⁾ Typové schválenie v súlade so smernicou 70/220/EHS, nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 1 (Euro 5), smernicou 88/77/EHS a smernicou 2005/55/ES.

⁽⁸⁾ Typové schválenie v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6) a nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

⁽⁹⁾ Typovo schválené v súlade s limitmi uvedenými v riadku B oddielu 5.3.1.4. prílohy I k smernici 70/220/EHS, zmenenej smernicou 98/69/ES, alebo neskôr; v riadku B1, B2 alebo C oddielu 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, alebo prvýkrát evidované alebo uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.

⁽¹⁰⁾ Typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6). Typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

POZNÁMKY:

¹ „Požiadavky“ sa stanovujú v rámci typového schvaľovania ku dňu schválenia, prvého zápisu do evidencie alebo prvého uvedenia do prevádzky, ako aj v rámci povinností dodatočnej montáže alebo vnútroštátnych právnych predpisov v krajine evidencie. Tieto príčiny poruchy platia len v prípade, keď sa kontroluje dodržiavanie požiadaviek.

² (X) označuje položky, ktoré sa týkajú stavu vozidla a jeho vhodnosti použitia v cestnej premávke, nie sú však považované za podstatné v rámci kontroly technického stavu.

³ Nebezpečná modifikácia znamená modifikáciu, ktorá nepriaznivo ovplyvňuje bezpečnosť vozidla v cestnej premávke, alebo má neprimerane nepriaznivý vplyv na životné prostredie.

PRÍLOHA II

MINIMÁLNY OBSAH PROTOKOLU O KONTROLE TECHNICKÉHO STAVU

Protokol o kontrole technického stavu vydané po absolvovaní kontroly technického stavu obsahuje prinajmenšom tieto položky, ktoré nasledujú po príslušných zosúladených kódach Únie:

- (1) Identifikačné číslo vozidla (VIN alebo číslo podvozku)
 - (2) Tabuľka s evidenčným číslom vozidla a označenie štátu, v ktorom je vozidlo za evidované
 - (3) Miesto a dátum kontroly
 - (4) Údaj počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti v čase kontroly, ak je k dispozícii
 - (5) Kategória vozidla, ak je k dispozícii
 - (6) Zistené chyby a úroveň ich závažnosti
 - (7) Výsledok kontroly technického stavu
 - (8) Dátum ďalšej kontroly technického stavu alebo dátum uplynutia platnosti aktuálneho protokolu, ak táto informácia nie je poskytnutá iným spôsobom
 - (9) Názov organizácie alebo stanice technickej kontroly vykonávajúcej kontrolu a podpis alebo identifikácia kontrolného technika zodpovedného za kontrolu
 - (10) Ďalšie informácie
-

PRÍLOHA III

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ZARIADENIA KONTROLY TECHNICKÉHO STAVU A SKÚŠOBNÉ VYBAVENIE

I. Zariadenia a vybavenie

Kontroly technického stavu, ktoré sa realizujú v súlade s odporúčanými metódami uvedenými v prílohe I, sa vykonávajú s použitím vhodných zariadení a vhodného vybavenia. Môže to zahŕňať aj použitie mobilných kontrolných jednotiek. Vybavenie potrebné na vykonanie kontroly bude závisieť od kategórií kontrolovaných vozidiel uvedených v tabuľke I. Zariadenia a vybavenie spĺňajú tieto minimálne požiadavky:

1. kontrolné zariadenie s primeraným priestorom na hodnotenie vozidiel, ktoré spĺňa potrebné požiadavky na bezpečnosť a ochranu zdravia;
2. kontrolná linka dostatočných rozmerov pre každú skúšku, pracovná jama alebo zdvíhacie zariadenie a pre vozidlá s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony zariadenie na zdvihnutie vozidla na jednej z náprav, vybavené príslušným osvetlením a v prípade potreby ventiláciou;.
3. pri kontrole akéhokoľvek vozidla valcová skúšobňa brzd schopná merať, zobrazovať a zaznamenávať brzdné sily a tlak vzduchu v systémoch pneumatických brzd v súlade s prílohou A k norme ISO 21069-1 o technických požiadavkách na valcové skúšobne brzd alebo podľa rovnocenných noriem;
4. pri kontrole vozidiel s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony valcová skúšobňa brzd v súlade s bodom 3, ktorá nesmie zahŕňať zaznamenávanie a zobrazovanie brzdných síl, tlaku na pedál a tlaku vzduchu v systémoch pneumatických brzd,

alebo

plošinová skúšobňa brzd rovnocenná s valcovou skúšobňou v súlade s bodom 3, ktorá nemusí zahŕňať zaznamenávanie brzdných síl, sily na pedál a zobrazovania tlaku vzduchu v systémoch pneumatických brzd;

5. prístroj na zaznamenávanie spomalenia (decelerometer), pričom meracie prístroje s nepriebežným zobrazovaním musia zaznamenávať/ukladať merania prinajmenšom 10-krát za sekundu;
6. zariadenia na skúšanie systémov pneumatických brzd, ako sú manometre, konektory a hadice;
7. zariadenie, ktorým sa meria zaťaženie kola/nápravy, na určenie zaťaženia nápravy (nepovinné zariadenia na meranie zaťaženia dvojkoľesia, ako sú koľesové a nápravové váhy);
8. zariadenie na skúšanie zavesenia kola na náprave (detektor vôle v zavesení kola) bez zdvíhania osi, ktoré musí spĺňať tieto požiadavky:
 - a) zariadenie musí byť vybavené aspoň dvoma elektricky ovládanými doskami, ktoré sa môžu pohybovať opačným smerom pozdĺžne a priečne;
 - b) pohyb dosiek musí kontrolný technik ovládať z miesta, kde vykonáva kontrolu;
 - c) v prípade vozidiel s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony musia dosky spĺňať tieto technické požiadavky:

— pozdĺžny a priečny pohyb minimálne 95 mm,

— rýchlosť pozdĺžneho a priečneho pohybu 5 cm/s až 15 cm/s;

9. merač hladiny zvuku triedy II, ak sa úroveň hluku meria;
10. analyzátor výfukových plynov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/22/ES ⁽¹⁾;
11. zariadenie na meranie absorpčného koeficientu s dostatočnou presnosťou;
12. zariadenie na kontrolu nastavenia svetlometov, ktoré umožňuje nastavenie svetlometu v súlade s ustanoveniami na nastavovanie svetlometov motorových vozidiel (smernica 76/756/EHS), pričom hranica medzi svetlom a tmou musí byť ľahko rozoznateľná počas denného svetla (bez priameho slnečného svetla);
13. zariadenie na meranie hĺbky dezénu pneumatík;
14. zariadenie na pripojenie k elektronickému rozhraniu vozidla, ako je prístroj na snímanie OBD;
15. zariadenie na zistenie úniku LPG/CNG/LNG, ak sa takéto vozidlá kontrolujú.

Ktorékoľvek z uvedených zariadení je možné skombinovať do jedného zariadenia, ak sa tým neovplyvní presnosť každého zariadenia.

II. Kalibrácia zariadení používaných na meranie

Pokiaľ sa v príslušných právnych predpisoch Únie neustanovuje inak, interval medzi dvoma následnými kalibráciami nesmie prekročiť:

- i) 24 mesiacov pri meraní hmotnosti, tlaku a úrovne hluku;
- ii) 24 mesiacov pri meraní síl;
- iii) 12 mesiacov pri meraní plynných emisií.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/22/ES z 31. marca 2004 o meradlách (Ú. v. EÚ L 135, 30.4.2004, s. 1).

Tabuľka I ⁽¹⁾

Minimálne vybavenie potrebné na vykonávanie kontroly technického stavu																		
Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I														
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1. Motocykle			1															
		L1e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	P	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Vozidlá určené na prepravu osôb																		

Minimálne vybavenie potrebné na vykonávanie kontroly technického stavu																		
Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I														
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	do 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Vozidlá určené na prepravu tovaru																		
	do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4. Zvláštne vozidlá odvodené z vozidiel kategórie N, T5																		
	do 3 500 kg	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	do 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

Minimálne vybavenie potrebné na vykonávanie kontroly technického stavu																		
Vozidlá		Kategória		Vybavenie potrebné pri každej položke podľa oddielu I														
	Maximálna hmotnosť			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5. Prípojné vozidlá	do 750 kg	O ₁		x												x		
	> 750 to 3 500 kg	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

(¹) Kategórie vozidiel, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sú zahrnuté ako usmernenie.

¹ P... benzín (zážihový motor); D...nafta (vznetový motor)

PRÍLOHA IV

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ODBORNÚ SPÔSOBILOSŤ, VZDELÁVANIE A OSVEDČOVANIE KONTROLNÝCH TECHNIKOV**1. Odborná spôsobilosť**

Pred udelením povolenia žiadateľovi o miesto kontrolného technika na účely vykonávania pravidelných kontrol technického stavu členské štáty alebo príslušné orgány overia, či daná osoba:

a) disponuje osvedčenými znalosťami a chápaním cestných vozidiel v týchto oblastiach:

- mechanika,
- dynamika,
- dynamika vozidla,
- spaľovacie motory,
- materiály a ich spracovanie,
- elektronika,
- elektrické systémy,
- elektronické systémy vozidla,
- IT aplikácie;

b) preukázala aspoň trojročnú prax alebo rovnocennú skúsenosť, ako napríklad doložené mentorstvo alebo štúdium, a primeraný odborný výcvik v oblasti cestných vozidiel.

2. Úvodný a opakovací odborný výcvik

Členské štáty alebo príslušné orgány zabezpečia, aby kontrolní technici v záujme nadobudnutia povolenia na vykonávanie kontrol technického stavu absolvovali príslušný úvodný a opakovací odborný výcvik alebo primeranú skúšku vrátane teoretických a praktických prvkov.

Minimálny obsah úvodného a opakovacieho výcviku alebo primeranej skúšky zahŕňa tieto témy:

a) Úvodný odborný výcvik alebo primeraná skúška

Úvodný výcvik poskytovaný členským štátom alebo oprávneným výcvikovým strediskom členského štátu pokrýva prinajmenšom tieto témy:

i) technológia vozidla:

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

- ii) skúšobné metódy,
- iii) hodnotenie chýb,
- iv) právne požiadavky týkajúce sa stavu vozidla pri schvaľovaní,
- v) právne požiadavky týkajúce sa kontroly technického stavu,
- vi) administratívne ustanovenia týkajúce sa schvaľovania a evidencie vozidiel a kontroly technického stavu,
- vii) IT aplikácie potrebné na kontrolu a administratívne postupy.

b) Opakovací odborný výcvik alebo primeraná skúška

Členské štáty zabezpečia, aby kontrolní technici pravidelne absolvovali opakovací odborný výcvik alebo primeranú skúšku, ktorý/-ú poskytuje členský štát alebo oprávnené výcvikové stredisko členského štátu.

Členské štáty zabezpečia, aby obsah opakovacieho odborného výcviku alebo primeranej skúšky umožnil kontrolným technikom udržať a obnoviť potrebné znalosti a schopnosti týkajúce sa tém uvedených v písm. a) bodoch i) až vii).

3. Osvedčenie o spôsobilosti

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

- identifikácia kontrolného technika (meno, priezvisko);
 - kategórie vozidiel, v rámci ktorých je kontrolný technik oprávnený vykonávať kontrolu technického stavu;
 - názov vydávajúceho orgánu;
 - dátum vydania.
-

PRÍLOHA V

DOZORNÉ ORGÁNY

Pravidlá a postupy týkajúce sa dozorných orgánov zriadených členskými štátmi v súlade s článkom 14 zahŕňajú tieto minimálne požiadavky:

1. Úlohy a činnosti dozorných orgánov

Dozorné orgány vykonávajú aspoň tieto úlohy:

a) dozor nad stanicami technickej kontroly:

- overovanie plnenia minimálnych požiadaviek na priestory a skúšobné vybavenie,
- overovanie plnenia povinných požiadaviek oprávneného subjektu;

b) overovanie odborného výcviku a preskúšanie kontrolných technikov:

- overovanie úvodného odborného výcviku kontrolných technikov,
- overovanie pravidelného opakovacieho odborného výcviku kontrolných technikov,
- pravidelný opakovací odborný výcvik skúšajúcich dozorného orgánu,
- vykonávanie preskúšaní alebo dohľad nad nimi;

c) audit:

- predbežný audit staníc technickej kontroly pred udelením povolenia
- pravidelný opakovaný audit staníc technickej kontroly
- osobitný audit v prípade nezrovnalostí,
- audit stredísk odborného výcviku/preskúšania;

d) monitoring prostredníctvom opatrení, ako sú:

- opätovná kontrola štatisticky správneho podielu kontrolovaných vozidiel,
- anonymné kontroly (voliteľná možnosť použitia vozidla s chybami),
- analýza výsledkov kontroly technického stavu (štatistické metódy),
- kontroly na základe odvolaní,
- prešetrovanie sťažností;

e) overovanie výsledkov merania získaných pri kontrolách technického stavu;

f) návrh na odňatie alebo pozastavenie povolenia staníc technickej kontroly a/alebo kontrolného technika:

- v prípade, že stanica alebo kontrolný technik nespĺňajú významnú požiadavku na účely udelenia povolenia,
- v prípade zistenia veľkých nezrovnalostí,
- v prípade pretrvávajúcich negatívnych výsledkov auditu,
- v prípade straty dobrej povesti na strane danej stanice alebo kontrolného technika.

2. Požiadavky týkajúce sa dozorného orgánu

Požiadavky na pracovníkov dozorného orgánu zahŕňajú tieto oblasti:

- odborná spôsobilosť,
- neustrannosť,
- plnenie noriem v oblasti kvalifikácie a odborného výcviku.

3. Obsah pravidiel a postupov

Každý členský štát alebo jeho príslušný orgán stanoví príslušné pravidlá a postupy, ktoré obsahujú prinajmenšom tieto prvky:

a) požiadavky týkajúce sa povolenia staníc technickej kontroly a dozoru nad nimi:

- žiadosť o povolenie na zriadenie stanice technickej kontroly,
- úlohy staníc technickej kontroly,
- návšteva alebo návštevy pred udelením povolenia s cieľom overiť, či sú splnené všetky požiadavky,
- udelenie povolenia stanicam technickej kontroly,
- pravidelná opakovaná kontrola/audit staníc technickej kontroly,
- pravidelné kontroly staníc technickej kontroly s cieľom overiť, či naďalej zachovávajú uplatniteľné pravidlá a postupy,
- neohlásené osobitné kontroly alebo audity staníc technickej kontroly na základe dôkazov,
- analýza údajov z kontrol s cieľom overiť, či existuje dôkaz o tom, že sa nezachovávajú uplatniteľné pravidlá a postupy,
- odňatie alebo pozastavenie povolení udelených stanicam technickej kontroly;

b) kontrolní technici staníc technickej kontroly:

- požiadavky na pozíciu autorizovaného kontrolného technika,
- úvodný odborný výcvik, opakovací odborný výcvik a preskúšania,
- odňatie alebo pozastavenie osvedčenia kontrolného technika;

c) vybavenie a priestory:

- požiadavky na skúšobné vybavenie,
- požiadavky na skúšobné priestory,
- požiadavky na značenie,
- požiadavky na údržbu a kalibráciu skúšobného vybavenia,
- požiadavky na počítačové systémy;

d) dozorné orgány:

- právomoci dozorných orgánov,
 - požiadavky uplatniteľné na pracovníkov dozorných orgánov,
 - odvolania a sťažnosti.
-

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/46/EÚ**z 3. apríla 2014****o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému zabezpečujúceho, aby sa vozidlá udržiavali počas ich používania v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Uvedený systém by mal zabezpečovať pravidelnú kontrolu technického stavu vozidiel a cestnú technickú kontrolu vozidiel používaných na komerčné činnosti v cestnej doprave, ako aj postup evidencie vozidiel umožňujúci pozastavenie povolenia na používanie vozidla v cestnej premávke, ak vozidlo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.
- (2) Evidencia vozidla zabezpečuje administratívne schválenie vozidla pre jeho uvedenie do prevádzky v cestnej premávke. Smernica Rady 1999/37/ES ⁽³⁾ sa uplatňuje len na udeľovanie osvedčení o evidencii vozidiel. Napriek tomu by malo byť možné pozastaviť povolenie na používanie uvedeného vozidla na určité časové obdobie, hlavne v prípadoch, kedy by použitie vozidla na verejných cestách predstavovalo riziko z dôvodu jeho technického stavu. Aby sa znížilo administratívne zaťaženie vyplývajúce z pozastavenia, nemalo by byť potrebné absolvovať nový proces evidencie v prípade, keď je pozastavenie zrušené.
- (3) Mala by sa zaviesť povinnosť zrušiť evidenciu vozidla natrvalo po oznámení, že sa považuje za vozidlo po dobe životnosti, v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES ⁽⁴⁾. Členské štáty majú možnosť stanoviť vo vnútroštátnom práve ďalšie dôvody na zrušenie evidencie vozidla.
- (4) Aj v prípade zrušenia evidencie vozidla by malo byť možné zachovať záznam o uvedenej evidencii.
- (5) S cieľom znížiť administratívne zaťaženie a uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi, by sa mali informácie týkajúce sa vozidiel zaznamenávať elektronicky.
- (6) Táto smernica by nemala členskému štátu brániť v tom, aby elektronický súbor údajov, ktorý uchováva jeho príslušné orgány, považoval za hlavný zdroj informácií o vozidle evidovanom na jeho území. Členské štáty by mali mať možnosť využívať elektronickú sieť obsahujúcu údaje z národných elektronických databáz s cieľom uľahčiť výmenu informácií.
- (7) Ak sa počas kontroly technického stavu zistili nebezpečné chyby a povolenie na používanie vozidla na verejných cestách bolo pozastavené, uvedené pozastavenie by malo byť zaznamenané dovedy, kým sa dané vozidlo nepodrobí novej kontrole technického stavu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 44, 15.2.2013, s. 128.

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

⁽³⁾ Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34).

- (8) S cieľom aktualizovať prílohu I bod II.4. druhú zarážku a bod III.1.A. písm. b) a prílohu II bod II.4. druhú zarážku a bod III.1.A. písm. b) smernice 1999/37/ES v prípade rozšírenia Únie a prílohu I bod II.6 týkajúci sa nepovinných prvkov v prípade zmien vymedzení alebo obsahu osvedčení o zhode v príslušných právnych predpisoch Únie o typovom schválení, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (9) Smernica 1999/37/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 1999/37/ES

Smernica 1999/37/ES sa mení takto:

1. V článku 1 sa prvá veta nahrádza takto:

„Táto smernica sa uplatňuje na dokumenty o evidencii vozidiel vydávané členskými štátmi.“

2. V článku 2 sa dopĺňajú tieto písmená:

„e) ‚pozastavenie‘: znamená obmedzené časové obdobie, počas ktorého členský štát nepovoľuje používanie vozidla v cestnej premávke, pričom po uplynutí tohto obdobia v prípade, že dôvody tohto pozastavenia pominuli, sa toto vozidlo môže opäť používať bez toho, aby sa vyžadoval nový proces evidencie;

f) ‚zrušenie evidencie‘: znamená zrušenie povolenia členského štátu na používanie vozidla v cestnej premávke.“

3. V článku 3 sa dopĺňajú tieto odseky:

„4. Členské štáty elektronicky zaznamenávajú údaje o všetkých vozidlách, ktoré sú evidované na ich území. Uvedené údaje zahŕňajú:

- a) všetky povinné prvky v súlade s prílohou I, bodom II.5, ako aj prvky bodov II.6 (j) a II.6 (V.7) a (V.9) uvedenej prílohy, pokiaľ sú takéto údaje k dispozícii;
- b) ak je to možné, iné nepovinné údaje uvedené v prílohe I alebo údaje z osvedčenia o zhode, ako sa ustanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (*);
- c) výsledky povinnej pravidelnej kontroly technického stavu v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ (**) a dobu platnosti protokolu o kontrole technického stavu.

Spracúvanie osobných údajov v kontexte tejto smernice sa vykonáva v súlade so smernicami Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES (***) a 2002/58/ES (****).

5. Technické údaje o vozidle sa sprístupňujú príslušným orgánom alebo kontrolným strediskám na účely pravidelnej kontroly technického stavu. Členské štáty môžu obmedziť využívanie a poskytovanie takýchto údajov stanicami technickej kontroly s cieľom predísť ich zneužívaniu.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51).

(***) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovávaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov (Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31).

(****) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002, týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).“

4. Vkladá sa tento článok:

„Článok 3a

1. Keď príslušný orgán členského štátu dostane oznámenie o pravidelnej kontrole technického stavu, v ktorom sa uvádza, že povolenie používať predmetné vozidlo v cestnej premávke sa pozastavilo v súlade s článkom 9 smernice 2014/.../EÚ, pozastavenie sa elektronicky zaznamená a vykoná sa dodatočná kontrola technického stavu.

Toto pozastavenie je účinné až dovtedy, kým sa dané vozidlo nepodrobí novej kontrole technického stavu. Po úspešnom absolvovaní kontroly technického stavu príslušný orgán bezodkladne vydá opätovné povolenie na používanie vozidla v cestnej premávke. Nie je potrebný žiaden nový proces evidencie.

Členské štáty alebo ich príslušné orgány môžu prijať opatrenia na uľahčenie opätovných kontrol vozidla, ktorého povolenie na používanie v cestnej premávke sa pozastavilo. Uvedené opatrenia môžu zahŕňať udelenie povolenia použiť verejné cesty medzi miestom opravy a stanicou technickej kontroly na účely kontroly technického stavu.

2. Členské štáty môžu povoliť držiteľovi osvedčenia o evidencii, aby príslušnému orgánu predložil žiadosť o prevod evidencie na nového majiteľa vozidla.

3. V prípade, že príslušný orgán členského štátu dostane oznámenie o tom, že sa vozidlo považuje za vozidlo po dobe životnosti v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES (*), evidencia sa zruší natrvalo a táto informácia sa uvedie v elektronickom registri.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34).“

5. V článku 5 sa dopĺňa tento odsek:

„3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 4 a článok 8 ods. 3 smernice 2014/45/EÚ, členské štáty v zásade uznávajú platnosť protokolu o kontrole technického stavu v prípade, že sa vlastníctvo vozidla, ktoré má platný doklad o pravidelnej kontrole technického stavu, zmení.“

6. Články 6 a 7 sa nahrádzajú takto:

„Článok 6

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 7 prijímať delegované akty s cieľom zmeniť:

- prílohu I bod II.4. druhú zarážku a bod III.1.A. písm. b) a prílohu II bod II.4. druhú zarážku a bod III.1.A. písm. b) v prípade rozšírenia Únie,
- prílohu I bod II.6. v súvislosti s nepovinnými prvkami v prípade zmien vymedzení alebo obsahu osvedčení o zhode v príslušných právnych predpisoch Únie o typovom schválení.

Článok 7

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 6 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 19. mája 2014. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 6 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 6 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“

7. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Členské štáty si pri vykonávaní tejto smernice navzájom pomáhajú. Môžu si vymieňať informácie na bilaterálnej alebo multilaterálnej úrovni, najmä aby v prípade potreby skontrolovali právny stav vozidla v členskom štáte, v ktorom bolo predtým evidované, pred vykonaním akejkoľvek evidencie. Pri takejto kontrole sa môže predovšetkým využívať elektronická sieť obsahujúca údaje z národných elektronických databáz na uľahčenie výmeny informácií.“

8. V prílohe I bode II.6 sa dopĺňa toto písmeno:

„(X) doklad preukazujúci uskutočnenie kontroly technického stavu, dátum nasledujúcej kontroly technického stavu alebo uplynutie platnosti aktuálneho protokolu“.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia do 20. mája 2017 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto ustanovenia uplatňujú od 20. mája 2018.

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

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

*Článok 3***Nadobudnutie účinnosti**

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

*Článok 4***Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 3. apríla 2014

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predseda

D. KOURKOULAS

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/47/EÚ**z 3. apríla 2014****o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ stanovuje cieľ „nulovej vízie“, v rámci ktorého by Únia mala do roku 2050 znížiť počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. S ohľadom na dosiahnutie tohto cieľa sa očakáva, že technológia vozidiel vo veľkej miere prispeje k zvýšeniu bezpečnosti v cestnej doprave.
- (2) Komisia vo svojom oznámení s názvom „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020“ navrhla do roku 2020 ďalšie zníženie celkového počtu úmrtí na cestách Únie o polovicu, so začiatkom od roku 2010. S ohľadom na dosiahnutie tohto cieľa Komisia stanovila sedem strategických cieľov a určila opatrenia pre bezpečnejšie vozidlá, stratégie na zníženie počtu zranení a opatrenia na zvýšenie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky, predovšetkým motocyklistov.
- (3) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho systému, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby sa vozidlá počas používania udržiavali v bezpečnom a environmentálne prijateľnom stave. Uvedený systém by mal zahŕňať pravidelné kontroly technického stavu vozidiel a cestné technické kontroly vozidiel používaných na obchodné činnosti v cestnej doprave, ako aj ustanoviť postup evidencie vozidiel s cieľom umožniť zrušenie povolenia na používanie vozidla v cestnej premávke, ak vozidlo predstavuje bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy. Pravidelná kontrola by mala byť hlavným nástrojom na zabezpečenie dobrého technického stavu. Cestné technické kontroly úžitkových vozidiel by mali byť len doplnením pravidelných kontrol.
- (4) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek v súvislosti s bezpečnosťou vozidiel a ich environmentálnymi charakteristikami. Prostredníctvom systému neočakávaných cestných technických kontrol je potrebné zabezpečiť, aby vozidlá zostali v dobrom technickom stave.
- (5) Cestné technické kontroly predstavujú kľúčový prvok na dosiahnutie nepretržitej vysokej úrovne technického stavu úžitkových vozidiel počas ich používania. Takéto kontroly neprispievajú len k bezpečnosti cestnej premávky a znižovaniu emisií pochádzajúcich z vozidiel, ale tiež pomáhajú zabráňovať nekalej súťaži v cestnej doprave z dôvodu uznávania rozdielnej úrovne kontrol medzi členskými štátmi.

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

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

- (6) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽¹⁾ sa vytvoril európsky register podnikov cestnej dopravy (ERRU). ERRU umožňuje prepojenie vnútroštátnych elektronických registrov podnikov cestnej dopravy v celej Únii, a to v súlade s predpismi Únie o ochrane osobných údajov. Využívanie tohto systému, prevádzkovaného príslušným orgánom každého členského štátu, uľahčuje spoluprácu medzi členskými štátmi.
- (7) Táto smernica by sa mala vzťahovať na určité úžitkové vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h zaradené do kategórií, ktoré sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽²⁾. To by však nemalo členským štátom brániť vo vykonávaní cestných technických kontrol vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje táto smernica, alebo vykonávať kontrolu iných aspektov cestnej dopravy, predovšetkým tých, ktoré sa týkajú času vedenia vozidla a času odpočinku, alebo prepravy nebezpečného tovaru.
- (8) Kolesové traktory s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h sa stále viac používajú ako náhrada nákladných vozidiel v rámci miestnej dopravy a na účely komerčnej cestnej nákladnej dopravy. Ich rizikový potenciál je porovnateľný s rizikovým potenciálom nákladných vozidiel, a preto by sa s vozidlami v uvedenej kategórii, ktoré sa používajú prevažne na verejných cestách, malo, pokiaľ ide o cestné technické kontroly, zaobchádzať rovnakým spôsobom ako s kategóriou nákladných vozidiel.
- (9) Zo správ o vykonávaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES ⁽³⁾ jasne vyplýva dôležitosť cestných technických kontrol. V období od 2009 do 2010 bolo zaznamenaných viac ako 350 000 vozidiel, ktoré boli podrobené cestným technickým kontrolám v celej Únii a ktoré boli v stave, ktorý si vyžadoval ich stiahnutie z prevádzky. Uvedené správy ukazujú aj veľmi významné rozdiely medzi výsledkami kontrol, ktoré boli vykonané v rozličných členských štátoch. V období od 2009 do 2010 sa miera odhalenia niektorých chýb pohybovala v rozmedzí od 2,1 % všetkých vozidiel kontrolovaných v jednom členskom štáte do 48,3 % v inom členskom štáte. Tieto správy nakoniec poukazujú na výrazné rozdiely v počte cestných technických kontrol vykonaných v jednotlivých členských štátoch. Aby bolo možné dosiahnuť vyváženejší prístup, členské štáty by sa mali zaviazat k tomu, že vykonajú primeraný počet kontrol, úmerný počtu úžitkových vozidiel, ktoré sú evidované a/alebo prevádzkované na ich území.
- (10) Dodávky, ako sú vozidlá kategórie N₁, a ich prípojné vozidlá nepodliehajú na úrovni Únie tým istým požiadavkám na bezpečnosť cestnej premávky ako ťažké úžitkové vozidlá, napr. pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa času jazdy, odborné vzdelávanie vodičov z povolania alebo montáž zariadení obmedzujúcich rýchlosť. Hoci vozidlá kategórie N₁ nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, členské štáty by mali takéto vozidlá zohľadniť vo svojich všeobecných stratégiách bezpečnosti cestnej premávky a cestnej kontroly.
- (11) S cieľom zabrániť zbytočnému administratívne zaťaženie a nákladom a zlepšiť účinnosť kontrol by príslušné vnútroštátne orgány mali mať možnosť prioritne vybrať vozidlá prevádzkované podnikmi, ktoré nespĺňajú štandard bezpečnosti cestnej premávky a environmentálne štandard, zatiaľ čo vozidlá prevádzkované zodpovednými prevádzkovateľmi dbajúcimi na bezpečnosť, ktorí vykonávajú riadnu údržbu, by mali za odmenu podliehať menšiemu počtu kontrol. Výber vozidiel na cestnú technickú kontrolu na základe rizikového profilu ich prevádzkovateľov by sa mohol preukázať ako užitočný nástroj s cieľom podrobnejšie a častejšie kontrolovať vysoko rizikové podniky.
- (12) Cestná technická kontrola by sa mala podporiť prostredníctvom využívania systému hodnotenia rizikivosti. V nariadení (ES) č. 1071/2009 sa od členských štátov vyžaduje, aby rozšírili systém hodnotenia rizikivosti ustanovený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽⁴⁾ pokiaľ ide o vykonávanie pravidiel týkajúcich sa času jazdy a dĺžky odpočinku, aby sa vzťahoval na iné špecifikované oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy,

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

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (31) Komisia by nemala prijímať vykonávacie akty týkajúce sa postupov oznamovania vozidiel s vážnymi alebo nebezpečnými chybami kontaktným miestam členských štátov evidencie, ako aj akty ustanovujúce formát údajov pre oznamovanie informácií o kontrolovaných vozidlách zhromaždených členskými štátmi Komisii, ak výbor zriadený na základe tejto smernice nevydá žiadne stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý predložila Komisia.
- (32) S cieľom aktualizovať podľa potreby článok 2 ods. 1 a prílohu IV bod 6, bez toho, aby to malo vplyv na rozsah pôsobnosti tejto smernice, aktualizovať prílohu II bod 2, pokiaľ ide o metódy a upraviť prílohu II bod 2, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontroly a hodnotenie chýb by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (33) Keďže cieľ tejto smernice, a to zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky stanovením minimálnych spoločných požiadaviek a harmonizovaných pravidiel týkajúcich sa cestných technických kontrol vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov rozsahu tejto činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.
- (34) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané Chartou základných práv Európskej únie, ako sa uvádza v článku 6 Zmluvy o Európskej únii.
- (35) Touto smernicou sa rozvíja existujúci systém cestných technických kontrol, aktualizujú sa technické požiadavky smernice 2000/30/ES a začleňujú sa predpisy uvedené v odporúčaní Komisie 2010/379/EÚ⁽¹⁾. Smernica 2000/30/ES by sa preto mala zrušiť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

PREDMET ÚPRAVY, VYMEDZENIE POJMOV A ROZSAH PÔSOBNOSTI

Článok 1

Predmet úpravy

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

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

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

- a) motorové vozidlá projektované a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny s viac než ôsmimi miestami na sedenie okrem miesta na sedenie vodiča – kategórie vozidiel M₂ a M₃;

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

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom schválení poľnohospodárskych alebo lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a ťahaných vymeniteľných strojov, spolu s ich systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS (Ú. v. EÚ L 171, 9.7.2003, s. 1).

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

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

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Výhradne na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vozidlo“ je akékoľvek nekoľajové motorové vozidlo alebo jeho prípojné vozidlo;
2. „motorové vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo na kolesách, ktoré sa pohybuje vlastnými prostriedkami, s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h;
3. „prípojné vozidlo“ je akékoľvek vozidlo bez vlastného pohonu na kolesách, ktoré je projektované a vyrobené tak, aby ho mohlo ťahať motorové vozidlo;
4. „náves“ je akékoľvek prípojné vozidlo navrhnuté tak, aby bolo pripojené k motorovému vozidlu takým spôsobom, že jeho časť spočíva na motorovom vozidle a podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie motorové vozidlo;
5. „náklad“ je všetok tovar, ktorý by sa zvyčajne uložil vo vozidle alebo na časť vozidla projektovaného niest' záťaž a ktorý nie je trvalo pripevnený k tomuto vozidlu, vrátane predmetov umiestnených v nosičoch nákladov, ako sú debny, výmenné nadstavby alebo kontajnery na vozidlách;
6. „úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo a jeho prípojné vozidlo alebo náves, ktoré sa používajú najmä na prepravu tovaru alebo cestujúcich na komerčné účely, ako napríklad preprava za poplatok alebo úhradu alebo doprava pre vlastné potreby, alebo na iné podnikateľské účely;
7. „vozidlo evidované v členskom štáte“ je vozidlo, ktoré je evidované alebo uvedené do prevádzky v členskom štáte;
8. „držiteľ osvedčenia o evidencii“ je právnická alebo fyzická osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované;
9. „podnik“ je podnik v zmysle článku 2 bodu 4 nariadenia (ES) č. 1071/2009;
10. „cestná technická kontrola“ je neočakávaná technická kontrola stavu úžitkových vozidiel, ktorú uskutočňujú príslušné orgány členského štátu alebo ktorá sa uskutočňuje pod ich priamym dohľadom;

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

KAPITOLA II

SYSTÉM CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLY A VŠEOBECNÉ POVINNOSTI

Článok 4

Systém cestnej kontroly

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

Článok 5

Percentuálny podiel kontrolovaných vozidiel

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

Článok 6

Systém hodnotenia rizikivosti

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

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

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

Článok 7

Povinnosti

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

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

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

Článok 8

Kontrolní technici

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

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

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

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

KAPITOLA III

POSTUPY PRI KONTROLE

Článok 9

Výber vozidiel na počiatočnú cestnú technickú kontrolu

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

Článok 10

Obsah a metódy cestných technických kontrol

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

Kontrolný technik pri každej počiatočnej cestnej technickej kontrole vozidla:

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

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

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

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

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

Článok 11

Kontrolné zariadenia

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

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

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

Článok 12

Hodnotenie chýb

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

2. Chyby zistené počas cestných technických kontrol vozidiel sa zaradia do jednej z týchto skupín:

- a) ľahké chyby, ktoré nemajú výrazný vplyv na bezpečnosť vozidla ani na životné prostredie, ako aj iné menej významné prípady nesúladu;
- b) vážne chyby, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť vozidla alebo životné prostredie alebo ohroziť iných účastníkov cestnej premávky, ako aj iné významnejšie prípady nesúladu;
- c) nebezpečné chyby, ktoré predstavujú priame a bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky alebo majú vplyv na životné prostredie.

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

Článok 13

Kontrola zabezpečenia nákladu

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

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

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

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

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

3. Následné postupy uvedené v článku 14 sa môžu uplatňovať aj v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb, ktoré sa týkajú zabezpečenia nákladu.

4. Členské štáty zabezpečujú, aby pracovníci zapojení do kontrol zabezpečenia nákladu boli na tento účel riadne vyškolení.

Článok 14

Následné opatrenia v prípade vážnych alebo nebezpečných chýb

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 14 ods. 3, členské štáty ustanovia, že každá vážna alebo nebezpečná chyba zistená počas počiatočnej alebo podrobnejšej kontroly sa má odstrániť skôr, než bude vozidlo ďalej používané na verejných cestách.

2. Kontrolný technik môže rozhodnúť o tom, že vozidlo sa má podrobiť úplnej kontrole technického stavu v určenej lehote, ak je evidované v členskom štáte, v ktorom sa vykonala cestná technická kontrola. Ak je vozidlo evidované v inom členskom štáte, príslušný orgán môže príslušný orgán uvedeného iného členského štátu prostredníctvom kontaktných miest podľa článku 17 požiadať o vykonanie novej kontroly technického stavu vozidla podľa postupu, ktorý je ustanovený v článku 18 ods. 2. Ak je vozidlo, ktoré vykazuje vážne alebo nebezpečné chyby, evidované mimo Únie, členské štáty môžu rozhodnúť o informovaní príslušného orgánu krajiny, v ktorej je vozidlo evidované.

3. V prípade akýchkoľvek chýb, ktoré si na základe priameho a bezprostredného ohrozenia bezpečnosti cestnej premávky vyžadujú rýchle alebo okamžité odstránenie, dotknutý členský štát alebo príslušný orgán obmedzí alebo zakáže používanie dotknutého vozidla, pokiaľ sa uvedené chyby neodstránia. Používanie takéhoto vozidla sa môže povoliť, aby sa mu umožnilo dostať sa k niektorému najbližšiemu servisu, v ktorom je možné uvedené chyby odstrániť, a to pod podmienkou, že dotknuté nebezpečné chyby boli odstránené takým spôsobom, ktorý mu umožňuje dôjsť do uvedeného servisu, a pod podmienkou, že neexistuje bezprostredné ohrozenie posádky vozidla ani iných účastníkov cestnej premávky. V prípade chýb, ktoré si nevyžadujú okamžitú opravu, môžu dotknuté členské štáty alebo príslušný orgán rozhodnúť, za akých podmienok a v akom časovom rozpätí sa môže vozidlo do odstránenia chýb používať.

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

Článok 15

Poplatky za kontroly

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

Článok 16

Správa o kontrole a databázy cestných technických kontrol

1. V súvislosti s každou vykonanou počiatočnou cestnou technickou kontrolou sa príslušnému orgánu poskytujú tieto informácie:

a) krajina evidencie vozidla;

b) kategória vozidla;

c) výsledok počiatočnej cestnej technickej kontroly.

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

3. Kontrolný technik oznámi príslušnému orgánu výsledky podrobnejšej cestnej technickej kontroly v primeranej lehote po jej vykonaní. Príslušný orgán uchováva uvedené informácie v súlade s platnými právnymi predpismi o ochrane údajov počas najmenej 36 mesiacov odo dňa ich doručenia.

KAPITOLA IV

SPOLUPRÁCA A VÝMENA INFORMÁCIÍ

Článok 17

Určenie kontaktného miesta

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

Článok 18

Spolupráca medzi členskými štátmi

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

Článok 19

Koordinované cestné technické kontroly

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

Článok 20

Oznamovanie informácií Komisii

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

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

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

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

Komisia poskytuje správu o získaných údajoch Európskemu parlamentu a Rade.

KAPITOLA V

DELEGOVANÉ A VYKONÁVACIE AKTY

Článok 21

Delegované akty

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

- náležitej aktualizácie článku 2 ods. 1 a bodu 6 prílohy IV, aby sa zohľadnili zmeny v kategóriách vozidiel, ktoré vyplývajú zo zmien právnych predpisov podľa uvedeného článku bez toho, aby to malo vplyv na rozsah pôsobnosti tejto smernice;
- aktualizácie bodu 2 prílohy II, pokiaľ ide o efektívnejšie a účinnejšie metódy kontroly, ktoré sa stali dostupnými, a to bez rozšírenia zoznamu položiek, ktoré sa majú kontrolovať;
- úpravy bodu 2 prílohy II v nadväznosti na kladné hodnotenie nákladov a prínosov, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód kontrol, príčin porúch a hodnotenie chýb v prípade zmien povinných požiadaviek na typové schválenie v právnych predpisoch Únie v oblasti bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

Článok 22

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 21 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 19. mája 2014. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 21 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 21 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 23**Postup výboru**

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

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**Článok 24****Podávanie správ**

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

Článok 25**Sankcie**

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

Článok 26**Transpozícia**

1. Členské štáty prijímajú a uverejnia najneskôr do 20. mája 2017 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Tieto ustanovenia uplatňujú od 20. mája 2018.

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

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

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

*Článok 27***Zrušenie**

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

*Článok 28***Nadobudnutie účinnosti**

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

*Článok 29***Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 3. apríla 2014

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predseda

D. KOURKOULAS

PRÍLOHA I

PRVKY SYSTÉMU HODNOTENIA RIZIKOVOSTI

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

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

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

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

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

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

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

Tento vzorec sa uplatňuje iba na výpočet celkovej rizikovosti.

3. Rizikovosť sa vypočíta použitím týchto vzorcov:

a) Vzorec na výpočet celkovej rizikovosti

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

Kde

RR = hodnota celkovej rizikovosti

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

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

$\#...$ = počet...

DD = nebezpečných chýb

MaD = vážnych chýb

MiD = ľahkých chýb

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

b) Vzorec na výpočet ročnej rizikovosti:

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

Kde

AR = hodnota ročnej rizikovosti

#... = počet...

DD = nebezpečných chýb

MaD = vážnych chýb

MiD = ľahkých chýb

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

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

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

— < 30 % nízka rizikovosť

— 30 % – 80 % stredná rizikovosť

— > 80 % vysoká rizikovosť.

PRÍLOHA II

ROZSAH CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLY

1. OBLASTI KONTROLY

- (0) Identifikácia vozidla;
- (1) Brzdové zariadenie;
- (2) Riadenie;
- (3) Výhľad;
- (4) Osvetľovacie zariadenie a časti elektrického systému;
- (5) Nápravy, kolesá, pneumatiky, zavesenie;
- (6) Podvozok a jeho príslušenstvo;
- (7) Ostatné zariadenie;
- (8) Zafaženie životného prostredia;
- (9) Doplnujúce kontroly pri vozidlách kategórií M₂ a M₃ určených na prepravu osôb.

2. POŽIADAVKY NA KONTROLU

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

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

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

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

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

V prípade, že konštrukcia vozidla neumožňuje použitie metódy kontroly stanovené v tejto prílohe, kontrola sa vykoná v súlade s odporúčanými metódami kontroly, ktoré schválili príslušné orgány.

„Opis poruchy/chyby“ sa neuplatňuje v prípadoch, keď sa týka požiadaviek, ktoré neboli predpísané príslušnými právnymi predpismi o schválení vozidla v čase prvého prihlásenia do evidencie, alebo prvého uvedenia do prevádzky, alebo požiadaviek na dodatočnú montáž.

3. OBSAH A METÓDY KONTROLY, HODNOTENIE CHÝB VOZIDIEL

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

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

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
0. IDENTIFIKÁCIA VOZIDLA					
0.1. Tabuľky s evidenčným číslom (ak sa v požiadavkách vyžadujú ¹⁾)	Vizuálna kontrola	a) Chýba tabuľka (tabuľky) s evidenčným číslom alebo je nedostatočne či nespoľahlivo upevnená a mohla by odpadnúť.		X	
		b) Chýbajúci alebo nečitateľný nápis.		X	
		c) Nie je v súlade s dokladmi ani záznamami vozidla.		X	
0.2. Identifikácia vozidla/podvozok/výrobné číslo	Vizuálna kontrola	a) Chýba alebo ju nemožno nájsť.		X	
		b) Neúplná, nečitateľná, očividne sfalšovaná alebo nezodpovedajúca dokladom od vozidla.		X	
		c) Nečitateľné dokumenty od vozidla alebo úradné nezrovnalosti.	X		
1. BRZDOVÉ ZARIADENIE					
1.1. Mechanický stav a funkcia					
1.1.1. Pedál prevádzkovej brzdy/čap ručnej páky	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému. Poznámka: Vozidlá s brzdovou sústavou s posilňovačom by sa mali kontrolovať s vypnutým motorom.	a) Nadmerná tesnosť čapu.		X	
		b) Nadmerné opotrebenie alebo vôľa.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.2. Stav pedála/ručnej páky a dráha zariadenia ovládajúceho brzdu	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému. Poznámka: Vozidlá s brzdovým systémom s posilňovačom by sa mali prekontrolovať s vypnutým motorom.	a) Nadmerná alebo nedostatočná rezerva dráhy. Brzda sa nedá úplne použiť alebo je zablokovávaná.		X	X
		b) Nesprávne uvoľnenie ovládača brzdy. Jeho funkčnosť je narušená.	X	X	
		c) Protisklzová úprava brzdového pedála chýba, je uvoľnená alebo opotrebovaná do hladka.		X	
1.1.3. Podtlakové čerpadlo alebo kompresor a zásobníky	Vizuálna kontrola komponentov pri normálnom pracovnom tlaku. Skontrolovať čas potrebný na to, aby podtlak alebo tlak vzduchu dosiahol bezpečnú prevádzkovú hodnotu, a fungovanie výstražného zariadenia, viacokruhového bezpečnostného ventilu a poistného tlakového ventilu.	a) Tlak vzduchu/podtlak je nedostatočný na to: aby sa brzdy mohli použiť minimálne štyrikrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo). aby sa brzdy mohli použiť minimálne dvakrát po spustení výstražného zariadenia (alebo po tom, čo manometer indikuje nebezpečenstvo)		X	X
		b) Čas potrebný na dosiahnutie tlaku vzduchu/podtlaku na bezpečnú prevádzkovú hodnotu v súlade s požiadavkami ¹ je príliš dlhý.		X	
		c) Viacokruhový bezpečnostný ventil a poistný tlakový ventil nefunguje.		X	
		d) Unikanie vzduchu spôsobujúce značný pokles tlaku alebo počuteľné unikanie vzduchu.		X	
		e) Vonkajšie poškodenie, ktoré by mohlo negatívne ovplyvniť funkciu brzdového systému. Nedostatočný výkon núdzového brzdenia.		X	X
1.1.4. Výstražná signalizácia nízkeho tlaku alebo manometer	Kontrola funkčnosti.	Nesprávna činnosť alebo chybný ukazovateľ nízkeho tlaku alebo manometer.	X		
		Nie je možné zistiť nízky tlak.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.5. Ručne ovládaný ovládací ventil brzdy	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	a) Prasknutý, poškodený alebo nadmerne opotrebený ovládač.		X	
		b) Nedostatočne zaistený ovládač na ventile alebo nedostatočne zaistené teleso ventilu.		X	
		c) Voľné spoje alebo netesnosť v systéme.		X	
		d) Nedostatočná funkcia.		X	
1.1.6. Ovládač parkovacej brzdy, pákový ovládač, západka parkovacej brzdy, elektronická parkovacia brzda	Vizuálna kontrola komponentov počas činnosti brzdového systému.	a) Západka parkovacej brzdy dostatočne nedrží.		X	
		b) Opotrebovanie čapu páky alebo mechanizmu západky.	X		
		Nadmerné opotrebovanie.		X	
		c) Nadmerný zdvih páky naznačujúci nesprávne nastavenie.		X	
		d) Ovládač chýba, je poškodený alebo nefunkčný.		X	
1.1.7. Brzdové ventily (nožný brzdič, vyfukovací ventil, regulátor tlaku)	Vizuálna kontrola komponentov počas prevádzky brzdového systému.	e) Nesprávna funkcia, výstražný ukazovateľ ukazuje poruchu.		X	
		a) Poškodený ventil alebo nadmerné unikanie vzduchu. Jeho funkčnosť je narušená.		X	X
		b) Nadmerné prepúšťanie oleja z kompresora.	X		
		c) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž ventilu.		X	
1.1.8. Spojkové hlavice pre brzdy prípojného vozidla (elektrické a pneumatické)	Odpojiť a znovu zapojiť spojkové hlavice brzdového systému medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	d) Vytekание alebo presakovanie brzdovej kvapaliny. Jeho funkčnosť je narušená.		X	X
		a) Chybný uzatvárací kohútik alebo automaticky uzatvárací ventil. Jeho funkčnosť je narušená.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Nedostatočné upevnenie alebo nesprávna montáž kohútika alebo ventilu. Jeho funkčnosť je narušená.	X	X	
		c) Nadmerná netesnosť. Jeho funkčnosť je narušená.		X	X
		d) Nesprávne fungovanie. Narušená funkcia brzdy.		X	X
1.1.9. Zásobník energie/zásobník stlačeného vzduchu	Vizuálna kontrola	a) Zásobník mierne poškodený alebo mierne skorodovaný. Zásobník veľmi poškodený, skorodovaný alebo netesný.	X	X	
		b) Nefunkčné odvodňovacie zariadenie.		X	
		c) Zásobník je nedostatočne upevnený/nesprávne namontovaný.		X	
1.1.10. Súčasti posilňovača brzd, hlavný brzdový valec (hydraulické systémy)	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Brzdový posilňovač je chybný alebo neúčinný. Ak nefunguje.		X	X
		b) Hlavný valec je chybný, ale brzda funguje. Hlavný valec je chybný alebo netesný.		X	X
		c) Hlavný valec je nedostatočne upevnený, ale brzda funguje. Hlavný valec je nedostatočne upevnený.		X	X
		d) Nedostatočné množstvo brzdovej kvapaliny pod značkou MIN. Množstvo brzdovej kvapaliny výrazne pod značkou MIN. Brzdová kvapalina nie je viditeľná.	X	X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		e) Chýbajúci uzáver nádržky hlavného brzdového valca.	X		
		f) Výstražná signalizácia hladiny brzdovej kvapaliny svieti alebo je poškodená.	X		
		g) Nesprávne fungovanie výstražného zariadenia hladiny brzdovej kvapaliny.	X		
1.1.11. Tuhé brzdové potrubia	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Bezprostredné riziko poruchy alebo prasknutia.			X
		b) Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy pneumatických brzd).		X	
		Netesnosť potrubia alebo spojov (systémy hydraulických brzd).			X
		c) Poškodené alebo nadmerne skorodované potrubie. Narušená funkcia brzd z dôvodu nepriechodnosti alebo bezprostredné riziko netesnosti.		X	X
		d) Nesprávne umiestnené potrubie. Riziko poškodenia.	X	X	
1.1.12. Pružné brzdové hadice	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Bezprostredné riziko poruchy alebo prasknutia.			X
		b) Hadica je poškodená, odretá, prekrútená alebo príliš krátka. Hadica je poškodená alebo odretá.	X	X	
		c) Netesná hadica alebo spoje (systémy pneumatických brzd). Netesná hadica alebo spoje (systémy hydraulických brzd).		X	X
		d) Vydutie hadice pod tlakom. Poškodená kordová vrstva (výstuž).		X	X
		e) Pórovitosť hadice.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.13. Brzdové obloženia a doštičky	Vizuálna kontrola	a) Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (dosiahnutá značka MIN)		X	
		Nadmerné opotrebenie obloženia alebo doštičiek (značka MIN nie je viditeľná).			X
		b) Znečistenie obloženia alebo doštičiek (olej, masivo atď.).		X	
		Narušená brzdna funkcia.			X
1.1.14. Brzdové bubny, brzdové kotúče	Vizuálna kontrola	c) Obloženia alebo doštičky chýbajú alebo sú nesprávne namontované.			X
		a) Opotrebovaný bubon alebo kotúč.		X	
		Bubon alebo kotúč je nadmerne opotrebovaný, nadmerne poškodený vytvorením rýh, prasknutý, nedostatočne upevnený alebo zlomený.			X
		b) Bubon alebo kotúč je znečistený (olej, masivo atď.).		X	
1.1.15. Brzdové lanká, ťahadlá, páky, tyče	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	Výrazne narušená brzdna funkcia.			X
		c) Bubon alebo kotúč chýba.			X
		d) Nedostatočne pripevnený brzdový štít.		X	
		a) Lanko je poškodené alebo zauzlené.		X	
		Narušená brzdna funkcia.			X
		b) Komponent je nadmerne opotrebovaný alebo skoro-dovaný.		X	
		Narušená brzdna funkcia.			X
		c) Nedostatočne pripevnené lanko, ťahadlo alebo spoj.		X	
		d) Chybné vedenie lanka.		X	
		e) Obmedzenie voľného pohybu brzdového systému.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.16. Brzdový aktuátor (vrátane pružinových brzdových valcov alebo hydraulických brzdových valčekov)	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	f) Abnormálny pohyb pák/tyčí naznačujúci zlé nastavenie alebo nadmerné opotrebenie.		X	
		a) Aktuátor je prasknutý alebo poškodený. Narušená brzdna funkcia.		X	X
		b) Aktuátor je netesný. Narušená brzdna funkcia.		X	X
		c) Aktuátor je nedostatočne pripevnený alebo neodborne namontovaný. Narušená brzdna funkcia.		X	X
		d) Aktuátor je nadmerne skorodovaný. Pravdepodobnosť prasknutia.		X	X
		e) Nedostatočná alebo nadmerná vôľa piesta alebo membránového mechanizmu. Narušené pôsobenie brzd (nedostatočný rezervný pohyb).		X	X
		f) Ochrana proti prachu je poškodená. Chýba ochrana proti prachu alebo je nadmerne poškodená.	X	X	
1.1.17. Regulátor brzdnej sily	Vizuálna kontrola komponentov, pokiaľ možno počas činnosti brzdového systému.	a) Chybné ovládanie tyče.		X	
		b) Nesprávne nastavené tyče.		X	
		c) Regulátor je zadretý alebo nefunkčný (ABS funkčný). Regulátor je zadretý alebo nefunkčný.		X	X
		d) Regulátor chýba. (ak sa vyžaduje).			X
		e) Chýba štítok s údajmi.	X		

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		f) Údaje sú nečitateľné alebo nie sú v súlade požiadavkami ¹ .	X		
1.1.18. Samonastavovací mechanizmus vymedzenia vôle brzdových pák a ukazovatele opotrebenia brzd	Vizuálna kontrola	a) Samonastavovací mechanizmus je poškodený, zadretý alebo má príliš veľkú dráhu, je nadmerne opotrebovaný alebo zle nastavený.		X	
		b) Samonastavovací mechanizmus je chybný.		X	
		c) Napínač je nesprávne nastavený alebo vymenený.		X	
1.1.19. Odľahčovací brzdový systém (ak je namontovaný alebo sa požaduje)	Vizuálna kontrola	a) Nespoľahlivé spoje alebo montáž. Jeho funkčnosť je narušená.	X	X	
		b) Systém je očividne chybný alebo chýba.		X	
1.1.20. Samočinná brzda prípojného vozidla	Odpojiť prípojku brzdového zariadenia medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.	Brzdy prípojného vozidla sa neuvedú automaticky do činnosti po odpojení prípojky.			X
1.1.21. Kompletný brzdový systém	Vizuálna kontrola	a) Iné systémové zariadenia (napr. protimrazové čerpadlo, sušič vzduchu atď.) sú poškodené z vonkajšej strany alebo nadmerne skorodované tak, že to má nepriaznivý vplyv na brzdový systém. Narušená brzdná funkcia.		X	X
		b) Unikanie vzduchu alebo nemrznúcej zmesi. Narušená funkčnosť systému.	X	X	
		c) Akýkoľvek komponent je nedostatočne upevnený alebo nesprávne namontovaný.		X	
		d) Nebezpečná modifikácia akéhokoľvek komponentu ³ . Narušená brzdná funkcia.		X	X
1.1.22. Kontrolné prípojky (ak sú namontované alebo sa požadujú)	Vizuálna kontrola	Chýbajú.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.1.23. Nájazdová brzda	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Nedostatočná účinnosť.		X	
1.2. Pôsobenie a účinok prevádzkovej brzdy					
1.2.1. Pôsobenie (E)	Počas skúšky na skúšobni bŕzd postupne pôsobiť brzdou na kolesá až po dosiahnutie maximálnej brzdnej sily	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách. Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru. Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.		X	X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	
		d) Abnormálne časové oneskorenie činnosti brzdy na ktoromkoľvek z kolies.		X	
		e) Nadmerné kolísanie brzdnej sily počas každej úplnej otáčky kolesa.		X	
1.2.2. Účinok (E)	Skúška na skúšobni bŕzd pri uvedenej hmotnosti alebo, ak sa z technických dôvodov nedá použiť, skúška na ceste s použitím záznamového decelerometra ⁽¹⁾ .	Nedosiahnu sa aspoň tieto minimálne hodnoty ⁽²⁾ : Kategórie M ₁ , M ₂ a M ₃ : 50 % ⁽³⁾ Kategória N ₁ : 45 % Kategórie N ₂ a N ₃ : 43 % ⁽⁴⁾ Kategórie O ₃ a O ₄ : 40 % ⁽⁵⁾ Menej ako 50 % uvedených hodnôt.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.3. Výkon a účinnosť núdzovej brzdy (ak ide o samostatný systém)					
1.3.1. Pôsobenie (E)	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatniť metódu uvedenú v bode 1.2.1.	a) Nedostatočná brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.		X	
		Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách.			X
		b) Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.		X	
		Brzdná sila na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadených náprav.			X
		c) Brzdná sila nie je odstupňovateľná (tvrdý záber).		X	
1.3.2. Účinok (E)	Ak je núdzový brzdový systém oddelený od systému prevádzkovej brzdy, uplatniť metódu uvedenú v bode 1.2.2.	Brzdny účinok je menší ako 50 % (6) požadovaného účinku prevádzkovej brzdy zodpovedajúceho najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti, ktorý je definovaný v bode 1.2.2.		X	
		V pomere k hmotnosti vozidla počas skúšky uvedené hodnoty brzdného účinku nedosahujú 50 %.			X
1.4. Pôsobenie a účinok parkovacej brzdy					
1.4.1. Pôsobenie (E)	Aktivovať brzdu pri skúške na skúšobni brzd.	Nefunkčnosť brzdy na jednej strane alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.		X	
		Menej ako 50 % hodnôt brzdného účinku podľa bodu 1.4.2 zodpovedajúceho hmotnosti vozidla počas kontroly.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.4.2. Účinok (E)	Skúška na skúšobni brzd. V prípade, že to nie je možné, počas skúšky na ceste pomocou decelerometra s ukazovateľom údajov alebo záznamom.	V prípade všetkých vozidiel nedosahuje zbrzdzenie zodpovedajúce najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti aspoň 16 % alebo v prípade motorových vozidiel zbrzdzenie zodpovedajúce najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti jazdnej súpravy aspoň 12 %, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia. Vo vzťahu k hmotnosti vozidla počas skúšky uvedené hodnoty zbrzdzenia nedosahujú 50 %.		X	X
1.5. Činnosť systému odľahčovacej brzdy	Vizuálna kontrola, a ak je to možné, skúška funkčnosti systému.	a) Brzdná sila nie je odstupňovaná (nevzťahuje sa na motorovú brzdu).		X	
		b) Systém nefunguje.		X	
1.6. Protiblokovací brzdový systém (ABS)	Vizuálna kontrola a kontrola výstražného zariadenia a/alebo použitie elektronického rozhrania vozidla	a) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia.		X	
		b) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		c) Snímače rýchlosti na kolesách chýbajú alebo sú poškodené.		X	
		d) Vedenie je poškodené.		X	
		e) Iné komponenty chýbajú alebo sú poškodené.		X	
		f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
1.7. Elektronický brzdový systém (EBS)	Vizuálna kontrola a kontrola výstražného zariadenia a/alebo použitie elektronického rozhrania vozidla	a) Nesprávna činnosť výstražného zariadenia.		X	
		b) Výstražné zariadenie signalizuje, že systém nefunguje správne.		X	
		c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
		d) Nekompatibilný alebo chýbajúci spoj medzi ťažným vozidlom a prípojným vozidlom.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
1.8. Brzdová kvapalina	Vizuálna kontrola	Brzdová kvapalina je znečistená alebo obsahuje usadeniny. Bezprostredné riziko poruchy.		X	X
2. RIADENIE					
2.1. Mechanický stav					
2.1.1. Stav mechanizmu riadenia	Vizuálna kontrola činnosti mechanizmu riadenia počas otáčania volantu	a) Sektorový hriadeľ pokrútený alebo opotrebovaný drážkovaním. Narušená funkčnosť.		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie hriadeľa segmentu riadenia. Narušená funkčnosť.		X	X
		c) Nadmerný pohyb sektorového hriadeľa. Narušená funkčnosť.		X	X
		d) Netesní. Vznik kvapiek.		X	X
2.1.2. Upevnenie puzdra prevodky riadenia	Vizuálna kontrola upevnenia skrine prevodky riadenia k podvozku počas otáčania volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek.	a) Skriňa prevodky riadenia nie je správne pripevnená. Spoje sú nebezpečne uvoľnené alebo je viditeľný pohyb vzhľadom na podvozok/karosériu.		X	X
		b) Montážne otvory na podvozku sú deformované. Upevnenia sú vážne narušené.		X	X
		c) Upevňovacie skrutky chýbajú alebo sú prasknuté. Upevnenia sú vážne narušené.		X	X
		d) Skriňa prevodky riadenia má praskliny. Stabilita alebo upevnenie skrine je narušené.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.1.3. Stav tyčí riadenia	Vizuálna kontrola komponentov riadenia s cieľom odhaliť prípadné opotrebenie a zlomy a overiť bezpečnosť počas otáčania volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek.	a) Možnosť vzájomného pohybu medzi časťami, ktoré by mali byť pevne spojené. Nadmerný pohyb alebo pravdepodobnosť uvoľnenia (rozpojenia).		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie na spojoch. Veľmi vážne riziko rozpojenia.		X	X
		c) Zlomy alebo deformácie akéhokoľvek komponentu. Narušená funkcia.		X	X
		d) Chýbajú dorazy.		X	
		e) Nesprávne uloženie komponentov (napr. spojovacej tyče hriadeľa alebo riadiacej tyče).		X	
		f) Nebezpečná modifikácia ³ . Narušená funkcia.		X	X
		g) Ochrana proti prachu je poškodená alebo opotrebovaná. Ochrana proti prachu chýba alebo je značne opotrebovaná.	X	X	
2.1.4. Funkcia riadiacich tyčí	Vizuálna kontrola komponentov riadenia s cieľom odhaliť prípadné opotrebenie a zlomy a overiť bezpečnosť počas otáčania volantom v smere a proti smeru hodinových ručičiek s kolesami vozidla na zemi a so spusteným motorom (riadenie s posilňovačom)	a) Pohyb riadiacej tyče zachytáva o pevnú časť podvozku.		X	
		b) Dorazy riadenia nefungujú alebo chýbajú.		X	
2.1.5. Posilňovač riadenia	Skontrolovať prípadné netesnosti systému riadenia a hladinu hydraulickej kvapaliny v nádrži (ak je viditeľná). Kolesá sú umiestnené na zemi, motor je v chode a kontroluje sa, či systém riadenia s posilňovačom funguje.	a) Únik kvapaliny.		X	
		b) Nedostatok kvapaliny (pod značkou MIN). Nedostatočná hladina v nádržke.		X	X

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
2.2.2. Stĺpik riadenia a tlmiče riadenia	Tlačiť a ťahať volant rovnobežne so stĺpikom, tlačiť volant v rôznych smeroch kolmo na stĺpik. Vizuálna kontrola vôle a stavu pružných spojok alebo kardanových kĺbov.	a) Nadmerný pohyb stredu volantu nahor alebo nadol.		X	
		b) Nadmerný pohyb hornej časti stĺpika radiálne od osi stĺpika.		X	
		c) Zhoršený stav pružných spojok.		X	
		d) Chybné upevnenie Veľmi vážne riziko uvoľnenia.		X	X
		e) Nebezpečná modifikácia ³ .			X
2.3. Vôľa riadenia	V prípade vozidiel s posilňovačom riadenia je motor v chode a kolesá sú nasmerované rovno, volantom zľahka otočiť čo najviac v smere a proti smeru hodinových ručičiek bez toho, aby došlo k pohybu kolies. Vizuálna kontrola voľného pohybu.	Nadmerná vôľa riadenia (napríklad pohyb bodu na venci prekračuje jednu pätinu priemeru volantu) alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Narušené bezpečné riadenie.		X	X
2.4. Geometria kolies (X) ²	Vizuálna kontrola	Zrejmé zlé nastavenie.	X		
		Narušené riadenie v priamom smere; zhoršená jazdná stabilita.		X	
2.5. Točnica riaditeľnej nápravy prípojného vozidla	Vizuálna kontrola alebo použitie špeciálne upraveného detektora vôle kolies.	a) Komponent mierne poškodený. Ťažko poškodený alebo prasknutý komponent.		X	X
		b) Nadmerná vôľa. Narušené riadenie v priamom smere; zhoršená jazdná stabilita.		X	X
		c) Chybné upevnenie. Upevnenie je vážne narušené.		X	X

Položka		Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby			
				Lahká	Vážna	Nebezpečná	
2.6.	Elektronický riadenia (EPS)	posilňovač	Vizuálna kontrola a kontrola konzistentnosti medzi uhlom volantu a uhlom kolies pri zapnutí/vypnutí motora a/alebo použití elektronického rozhrania vozidla.	a) Svetelná kontrolka nesprávneho fungovania EPS (MIL) upozorňuje na akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
				b) Nefunkčný posilňovač riadenia.		X	
				c) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
3. VÝHLAD							
3.1.	Zorné pole		Vizuálna kontrola zo sedadla vodiča.	Prekážka v zornom poli vodiča, ktorá narúša jeho výhľad dopredu alebo do strán (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla).	X		
				Narušená zóna čistenia čelného skla stieračmi alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.		X	
3.2.	Stav skla		Vizuálna kontrola	a) Prasknuté alebo sfarbené sklo alebo priehľadná výplň (ak je povolená) (mimo zóny čistenia stieračov čelného skla).	X		
				Narušená zóna čistenia čelného skla stieračmi alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.		X	
				b) Sklo alebo priehľadná výplň (vrátane reflexnej alebo tónovanej fólie), ktoré nie sú v súlade so špecifikáciami v požiadavkách ¹ (mimo zóny čistenia čelného skla stieračmi).	X		
				Narušená zóna čistenia čelného skla stieračmi alebo nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.		X	
				c) Sklo alebo priehľadná výplň v neprijateľnom stave.		X	
				Veľmi zhoršený výhľad cez zónu čistenia čelného skla stieračmi.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
3.3. Spätné zrkadlá alebo zariadenia	Vizuálna kontrola	a) Zrkadlo alebo zariadenie chýba alebo nie je pripevnené v súlade s požiadavkami ¹ (k dispozícii sú aspoň dve zariadenia umožňujúce spätný výhľad). K dispozícii sú menej ako dve zariadenia umožňujúce spätný výhľad	X	X	
		b) Zrkadlo alebo zariadenie mierne poškodené alebo uvoľnené. Zrkadlo alebo zariadenie je nefunkčné, ťažko poškodené, uvoľnené alebo zle upevnené.	X	X	
		c) Potrebné zorné pole nepokryté.		X	
3.4. Stierače čelného skla	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Stierače nefungujú alebo chýbajú.		X	
		b) Lišta stierača poškodená. Lišta stierača chýba alebo je zjavne poškodená.	X	X	
3.5. Ostrekovače čelného skla	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Ostrekovače nefungujú primerane (nedostatok kvapaliny, ale čerpadlo funguje, alebo je nesprávne nastavený prúd kvapaliny). Ostrekovače nefungujú.	X	X	
3.6. Systém na odhmlievanie (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Systém nefunguje alebo je zjavne poškodený.	X		
4. SVIETIDLÁ, ODRAZOVÉ SKLÁ A ELEKTRICKÉ ZARIADENIE					
4.1. Svetlomety					
4.1.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybné alebo chýbajúce svetlo/svetelný zdroj (viaceré svetlá/svetelné zdroje; v prípade LED menej ako z 1/3 nefunkčné) Jedno svetlo/svetelný zdroj; v prípade LED vážne narušená viditeľnosť.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je mierne poškodený. Projekčný systém (odrazové sklo a rozptylové sklá) je veľmi poškodený alebo chýba.	X	X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo upevnené.		X	
4.1.2. Nastavenie	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svetlomet je výrazne zle nastavený.		X	
		b) Svetelný zdroj je nesprávne namontovaný.			
4.1.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ (počet svetlometov svietiacich súčasne) Prekročenie maximálne povolenej svietivosti smerom dopredu.	X	X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.1.4. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		b) Predmety na rozptylových sklách alebo svetelnom zdroji, ktoré zjavne znižujú svietivosť alebo menia vyžarovanú farbu svetla.		X	
		c) Svetelný zdroj a svetidlo nie sú kompatibilné.		X	
4.1.5. Zariadenia na prispôsobenie sklonu (ak sú povinné)	Vizuálna kontrola a pokiaľ možno skúška činnosti.	a) Zariadenie nefunguje.		X	
		b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.		X	
4.1.6. Zariadenie na čistenie svetlometov (ak je povinné)	Vizuálna kontrola a pokiaľ možno skúška činnosti.	Zariadenie nefunguje.	X		
		V prípade plynových výbojok.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.2. Predné a zadné obrysové svetidlá, bočné obrysové svetidlá, doplnkové obrysové svetidlá a denné prevádzkové svetidlá					
4.2.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybný svetelný zdroj		X	
		b) Chybné rozptylové sklá.		X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	
4.2.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Zadné obrysové svetidlá a bočné obrysové svetidlá môžu byť vypnuté, keď sú zapnuté svetlomety.		X X	
		b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.		X	
4.2.3. Súlad s požiadavkami ¹ .	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Svetidlo, vyžarovaná farba, poloha, svietivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Červené svetlo vyžarované smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	
		b) Predmety na rozptylových sklách alebo svetelnom zdroji, ktoré očividne obmedzujú svietivosť alebo menia vyžarovanú farbu svetla. Červené svetlo smerom dopredu alebo biele svetlo dozadu; veľmi znížená svietivosť.	X	X	
4.3. Brzdové svetidlá					
4.3.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybný svetelný zdroj. (viaceré svetelné zdroje, v prípade LED menej než z 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný. Všetky svetelné zdroje nefunkčné.	X	X	X

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.4.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Vôbec nefunguje.	X	X	
4.4.3. Súlad s požiadavkami ¹	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Svietidlo, vyžarovaná farba, poloha, svetivosť alebo označenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
4.4.4. Frekvencia blikania	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Frekvencia blikania nie je v súlade s požiadavkami ¹ .(odchýlka frekvencie o viac ako 25 %).	X		
4.5. Predný hmlový svetlomet a zadné hmlové svetidlá					
4.5.1. Stav a funkcia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybný svetelný zdroj (viaceré svetelné zdroje; v prípade LED menej než z 1/3 nefunkčné) Jeden svetelný zdroj; v prípade LED menej ako z 2/3 funkčný.	X	X	
		b) Mierne poškodené rozptylové sklá (bez vplyvu na vyžarované svetlo). Ťažko poškodené rozptylové sklá (s vplyvom na vyžarované svetlo).	X	X	
		c) Svetidlo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia alebo oslnenia približujúcich sa vozidiel.	X	X	
4.5.2. Nastavenie (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Predný hmlový svetlomet s ostrým rozhraním svetla a tieňa nemá predpísaný sklon vyžarovaného zväzku lúčov svetla (rozhranie svetla a tieňa je príliš nízko). Rozhranie svetla a tieňa je vyššie ako v prípade stretávacích svetlometov.	X	X	
4.5.3. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Spínač nefunguje v súlade s požiadavkami ¹ . Nefunkčný.	X	X	

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

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.11. Elektrické vedenie	Vizuálna kontrola vrátane priestoru motora (ak je to možné)	a) Neupevnené alebo nesprávne upevnené vedenie. Uvoľnené upevnenia, dotyk s ostrými hranami, pravdepodobnosť rozpojenia spojov. Pravdepodobnosť dotyku vedenia s horúcimi časťami, otáčavými časťami alebo zemou; rozpojené spoje (časti dôležité pre brzdenie, riadenie).	X	X	X
		b) Mierne opotrebované vedenie. Veľmi opotrebované vedenie. Nadmerne opotrebované vedenie (časti dôležité pre brzdenie, riadenie).	X	X	X
		c) Poškodená alebo opotrebovaná izolácia. Pravdepodobnosť vzniku skratu. Bezprostredná hrozba požiaru, vznik iskier	X	X	X
4.12. Nepovinné svetidlá a odrazové sklá (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Namontované svetidlo/odrazové sklo nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Vyžarujúce/odrážajúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	
		b) Funkcia svetidla nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Počet súčasne zapnutých reflektorov prekračuje povolenú svietivosť; vyžarujúce červené svetlo dopredu alebo biele svetlo dozadu.	X	X	
		c) Svetidlo/odrazové sklo nie je spoľahlivo pripevnené. Veľmi vážne riziko odpadnutia.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
4.13. Akumulátor (batérie)	Vizuálna kontrola	a) Zle upevnený. Nesprávne upevnený. Pravdepodobnosť vzniku skratu.	X		
		b) Netesný. Únik nebezpečných látok.	X		
		c) Chybný spínač (ak sa vyžaduje).		X	
		d) Chybné poistky (ak sa vyžadujú).		X	
		e) Nezodpovedajúca ventilácia (ak sa vyžaduje).		X	
5. NÁPRAVY, KOLESÁ, PNEUMATIKY A ZAVESENIE					
5.1. Nápravy					
5.1.1. Nápravy (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii.	a) Prasknutá alebo zdeformovaná náprava.			X
		b) Pripevnenie k vozidlu nie je bezpečné. Narušená stabilita, narušená funkčnosť: nadmerný pohyb vo vzťahu k upevneniu.		X	X
		c) Nebezpečná modifikácia ³ . Narušená stabilita, narušená funkčnosť, nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla alebo zeme.		X	X
5.1.2. Čapy kolesa (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii. Na každé koleso sa vyvinie sila v zvislom alebo bočnom smere a sleduje sa rozsah pohybu medzi nápravnicou a čapom nápravy.	a) Prasknutý čap kolesa.			X
		b) Nadmerné opotrebovanie zvislého čapu a/alebo puzdier. Pravdepodobnosť uvoľnenia; zhoršená jazdná stabilita.		X	X
		c) Nadmerný pohyb medzi čapom kolesa a nápravnicou. Pravdepodobnosť uvoľnenia; zhoršená jazdná stabilita.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		d) Uvoľnený svoreň čapu nápravy na náprave. Pravdepodobnosť uvoľnenia; zhoršená jazdná stabilita.		X	X
5.1.3. Ložiská kolies (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii. Kolesom sa kýva alebo sa na každé koleso vyvíja sila v bočnom smere a sleduje sa rozsah pohybu kolesa smerom nahor vzhľadom na čap nápravy.	a) Nadmerná vôľa v ložisku kolesa. Narušená smerová stabilita; nebezpečenstvo zničenia.		X	X
		b) Ložisko kolesa príliš tesné, zadreté. Nebezpečenstvo prehriatia; nebezpečenstvo zničenia.		X	X
5.2. Kolesá a pneumatiky					
5.2.1. Náboj kolies vozidla	Vizuálna kontrola	a) Akékoľvek matice alebo skrutky chýbajú alebo sú uvoľnené. Upevnenie chýba alebo je uvoľnené do takej miery, že veľmi vážne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		b) Opotrebovaný alebo poškodený náboj. Náboj opotrebovaný alebo poškodený spôsobom, ktorý narúša bezpečné upevnenie kolies.		X	X
5.2.2. Kolesá	Vizuálna kontrola oboch strán každého kolesa, vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdvíhaku.	a) Akákoľvek prasklina alebo chyba zvarov.			X
		b) Upevňovacie obruče pneumatík nie sú správne namontované. Pravdepodobnosť oddelenia.		X	X
		c) Značne zdeformované alebo opotrebované koleso. Narušená bezpečnosť upevnenia na náboj kolesa; narušená bezpečnosť upevnenia pneumatiky.		X	X
		d) Rozmer, technická koncepcia, kompatibilita alebo typ kolesa nie je v súlade s požiadavkami ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.2.3. Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky posúvaním vozidla dozadu a dopredu.	a) Rozmer pneumatiky, nosnosť, schvaľovacia značka alebo rýchlostná kategória nie je v súlade s požiadavkami ¹ a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Nedostatočná nosnosť alebo rýchlostná kategória pri aktuálnom používaní, pneumatika sa dotýka iných pevných častí vozidla, čo narúša bezpečnosť vedenia vozidla.		X	X
		b) Pneumatiky na rovnakej náprave alebo zdvojenej montáži kolies majú rôzne rozmery.		X	
		c) Pneumatiky na rovnakej náprave majú rozdielnu konštrukciu (radiálna/diagonálna).		X	
		d) Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky. Kordová vrstva viditeľná alebo poškodená.		X	X
		e) Ukazovateľ opotrebovania dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným. Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	X
		f) Pneumatika sa odiera o iné komponenty. (flexibilné zariadenia proti rozstrekovaniu) Odieranie pneumatiky o iné komponenty (bezpečné vedenie vozidla nie je narušené).	X	X	
		g) Pneumatiky s prehĺbenými drážkami nie sú v súlade s požiadavkami ¹ . Ochranná kordová vrstva narušená.		X	X
5.3. Systém zavesenia					
5.3.1. Pružiny a stabilizátor (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii.	a) Nedostatočné pripevnenie pružín na podvozok alebo nápravu. Viditeľný vzájomný pohyb, upevnenie je veľmi vážne uvoľnené.		X	X

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
5.3.4. Kĺby zavesenia (+ E)	Vizuálna kontrola s použitím snímačov vôle kolies, ak sú k dispozícii.	a) Nadmerné opotrebovanie zvislého čapu a/alebo puzdier alebo kĺbov systému zavesenia. Pravdepodobnosť uvoľnenia; narušená jazdná stabilita.		X	X
		b) Značne opotrebovaná ochrana proti prachu. Ochrana proti prachu chýba alebo je prasknutá.	X	X	
5.3.5. Vzduchové pruženie	Vizuálna kontrola	a) Systém je nefunkčný.			X
		b) Akýkoľvek komponent je poškodený, modifikovaný alebo opotrebovaný spôsobom, ktorý nepriaznivo ovplyvňuje funkčnosť systému. Funkčnosť systému vážne narušená.		X	X
		c) Počuteľná netesnosť systému.		X	
		d) Nebezpečná modifikácia.		X	
6. PODVOZOK A JEHO PRÍSLUŠENSTVO					
6.1. Podvozok alebo rám a príslušenstvo					
6.1.1. Všeobecný stav	Vizuálna kontrola	a) Mierne nalomenie alebo deformácia ktorejkoľvek strany alebo nosníka. Silné nalomenie alebo deformácia ktorejkoľvek strany alebo nosníka.		X	X
		b) Nedostatočne upevnené výstužové platne alebo upevnenia. Väčšina upevnení je uvoľnená; nedostatočná pevnosť častí.		X	X
		c) Nadmerná korózia, ktorá ovplyvňuje pevnosť nosnej konštrukcie. Nedostatočná pevnosť častí.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.2. Výfukové potrubie a tlmiče	Vizuálna kontrola	a) Neupevnený alebo netesniaci výfukový systém.		X	
		b) Splodiny prenikajúce do kabíny alebo priestoru pre cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
6.1.3. Palivová nádrž a potrubie (vrátane palivovej nádrže a potrubia na vykurovanie)	Vizuálna kontrola, použitie zariadení na zistenie netesností v prípade systémov LPG/CNG/LNG	a) Nedostatočne upevnená palivová nádrž alebo potrubie, čo spôsobuje osobitné riziko vzniku požiaru.			X
		b) Únik paliva alebo chýbajúci či nefunkčný uzáver plniaceho otvoru. Riziko požiaru; nadmerný únik nebezpečného materiálu.		X	X
		c) Predraté potrubie. Poškodené potrubie.	X	X	
		d) Uzatvárací palivový kohútik (ak sa požaduje) nepracuje správne.		X	
		e) Riziko požiaru v dôsledku: — úniku paliva, — zlej ochrany palivovej nádrže alebo výfukového systému, — stavu v priestore motora.			X
		f) Systém LPG/CNG/LNG alebo vodíkový systém nie sú v súlade s požiadavkami; akákoľvek časť systému je chybná ¹ .			X
6.1.4. Nárazníky, bočné ochranné zariadenie a zadné ochranné zariadenie proti podbehnútiu	Vizuálna kontrola	a) Uvoľnenie alebo poškodenie, ktoré by mohlo spôsobiť poranenie pri letmom dotyku alebo kontakte. Pravdepodobnosť odpadnutia. Výrazne narušená funkčnosť.		X	X
		b) Zariadenie zjavne nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.5. Držiak rezervného kolesa (ak je namontovaný)	Vizuálna kontrola	a) Držiak nie je v náležitom stave.	X		
		b) Držiak má praskliny alebo je nedostatočne upevnený.		X	
		c) Rezervné koleso nie je bezpečne pripevnené na držiaku.		X	
		Veľmi vážne riziko odpadnutia.			X
6.1.6. Zariadenie na mechanické spájanie a ťahanie (+ E)	Vizuálna kontrola opotrebenia a správneho fungovania s osobitným dôrazom na namontované bezpečnostné zariadenie a/alebo s použitím meracieho zariadenia.	a) Poškodený, nefunkčný alebo prasknutý komponent (ak sa nepoužíva).		X	
		Komponent je porušený, chybný alebo prasknutý (ak sa používa).			X
		b) Nadmerné opotrebovanie komponentu.		X	
		Pod limitom opotrebovania.			X
		c) Chybné upevnenie.		X	
		Akékoľvek upevnenie je uvoľnené s veľmi vážnym rizikom odpadnutia.			X
		d) Akékoľvek bezpečnostné zariadenie chýba alebo nefunguje správne.		X	
		e) Nefunkčnosť akéhokoľvek ukazovateľa spojenia.		X	
		f) Zlá viditeľnosť tabuľky s evidenčným číslom alebo obmedzenie akéhokoľvek svetidla (ak sa nepoužíva).	X		
		Tabuľka s evidenčným číslom je nečitateľná (ak sa nepoužíva).		X	
		g) Nebezpečná modifikácia ³ (sekundárne časti).		X	
		Nebezpečná modifikácia ³ (primárne časti).			X
		h) Spojenie je príliš slabé alebo nekompatibilné alebo spájacie zariadenie nie je v súlade s požiadavkami.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.1.7. Prevodovka	Vizuálna kontrola	a) Zaisťovacie čapy sú uvoľnené alebo chýbajú. Zaisťovacie čapy sú uvoľnené alebo chýbajú, takže je vážne ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		b) Nadmerné opotrebovanie ložísk hriadeľa prevodovky. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		c) Nadmerné opotrebenie kĺbov hnacieho hriadeľa alebo rozvodových reťazí/remeňov. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		d) Opotrebované pružné spojenia. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		e) Poškodený alebo ohnutý hriadeľ.		X	
		f) Teleso ložiska má praskliny alebo je uvoľnené. Veľmi vážne riziko uvoľnenia alebo prasknutia.		X	X
		g) Značne opotrebovaná ochrana proti prachu. Ochrana proti prachu chýba alebo je prasknutá.	X	X	
		h) Nepripustná modifikácia hnacej sústavy.		X	
6.1.8. Upevnenie motora	Vizuálna kontrola	Opotrebované, zjavne a výrazne poškodené upevnenia. Uvoľnené alebo prasknuté upevnenia.		X	X
6.1.9 Výkon motora (X) ²	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Upravená riadiaca jednotka narušajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.		X	
		b) Úprava motora narušajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2. Kabína a karoséria					
6.2.1. Stav	Vizuálna kontrola	a) Uvoľnenie alebo poškodenie panelu alebo jeho časti, ktoré by mohlo zapríčiniť poranenie. Pravdepodobnosť odpadnutia.		X	X
		b) Zle upevnený stĺpik karosérie. Narušená stabilita.		X	X
		c) Možnosť prieniku motorových alebo výfukových plynov. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
		d) Nebezpečná modifikácia ³ . Nedostatočná vzdialenosť od rotujúcich alebo pohyblivých častí a od vozovky.		X	X
6.2.2. Upevnenie	Vizuálna kontrola	a) Zle upevnená karoséria alebo kabína. Narušená stabilita.		X	X
		b) Karoséria/kabína je zjavne zle vycentrovaná na podvozku.		X	
		c) Upevnenia karosérie/kabíny k podvozku alebo nosníkom sú uvoľnené alebo chýbajú a v prípade symetrie. Upevnenia karosérie/kabíny k podvozku alebo nosníkom sú uvoľnené alebo chýbajú do takej miery, že je vážne ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.		X	X
		d) Nadmerná korózia upevňovacích bodov na samonosných karosériách. Narušená stabilita.		X	X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.3. Dvere a zámky dverí	Vizuálna kontrola	a) Dvere sa neotvárajú alebo nezatvárajú správne.		X	
		b) Dvere by sa mohli samovoľne otvoriť alebo nezostanú zatvorené. (posuvné dvere) Dvere by sa mohli neúmyselne otvoriť alebo nezostanú zatvorené (dvere na pántoch).		X	X
		c) Dvere, závesy, zámky alebo stĺpik sú opotrebované. Dvere, závesy, západky, stĺpik chýbajú, alebo sú uvoľnené.	X	X	
6.2.4. Podlaha	Vizuálna kontrola	Podlaha je zle upevnená alebo veľmi poškodená.		X	
		Nedostatočná stabilita.			X
6.2.5. Sedadlo vodiča	Vizuálna kontrola	a) Sedadlo má poškodenú konštrukciu. Sedadlo je uvoľnené.		X	X
		b) Nastavovací mechanizmus nepracuje správne. Sedadlo sa pohybuje alebo operadlo sa nedá upevniť.		X	X
6.2.6. Ostatné sedadlá	Vizuálna kontrola	a) Sedadlá sú v poškodenom stave alebo sú zle upevnené. (sekundárne časti). Sedadlá sú poškodené, alebo sú zle upevnené. (základné časti)	X	X	
		b) Sedadlá nie sú namontované v súlade s požiadavkami ¹ . Prekročený povolený počet sedadiel; umiestnenie sedadiel nezodpovedá schváleniu.	X	X	
6.2.7. Ovládače riadenia	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Niektorý ovládač riadenia potrebný na bezpečnú prevádzku vozidla nefunguje správne.		X	
		Narušená bezpečná prevádzka.			X

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
6.2.8. Schody do kabíny	Vizuálna kontrola	a) Schod alebo stúpačka sú zle upevnené. Nedostatočná stabilita.	X		
		b) Schod alebo stúpačka je v stave, ktorý by mohol spôsobiť užívateľom zranenie.		X	
6.2.9. Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie	Vizuálna kontrola	a) Pripevnenie ostatného príslušenstva alebo vybavenia je chybné.		X	
		b) Ostatné príslušenstvo alebo vybavenie nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Namontované príslušenstvo môže spôsobiť zranenie; narušená bezpečná prevádzka.	X		X
		c) Netesniace hydraulické vybavenie. Nadmerný únik nebezpečných látok.	X		X
6.2.10. Kryty kolies, zariadenia zabráňujúce rozstreku	Vizuálna kontrola	a) Chýbajú, sú uvoľnené alebo veľmi skorodované. Pravdepodobnosť zranenia; pravdepodobnosť odpadnutia.	X		X
		b) Nedostatočná vzdialenosť od pneumatiky/kolesa (zariadenie zabráňujúce rozstreku). Nedostatočná vzdialenosť od pneumatiky/kolesa (kryty kolies).	X		X
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Nedostatočné krytie dezénu pneumatiky.	X		X
7. OSTATNÉ VYBAVENIE					
7.1. Bezpečnostné pásy/spony a zadržiavacie systémy					
7.1.1. Kotvové úchyty bezpečnostných pásov/spôn	Vizuálna kontrola	a) Bod ukotvenia je veľmi opotrebovaný. Narušená stabilita.		X	
		b) Ukotvenie je uvoľnené.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.1.2. Stav bezpečnostných pásov/spôn	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Povinný bezpečnostný pás chýba, alebo nie je namontovaný.		X	
		b) Bezpečnostný pás je poškodený. Akýkoľvek zárez alebo nadmerné napínanie.	X	X	
		c) Bezpečnostný pás nie je v súlade s požiadavkami ¹ .		X	
		d) Spona bezpečnostného pásu je poškodená, alebo nefunguje správne.		X	
		e) Navíjač bezpečnostného pásu je poškodený, alebo nefunguje správne.		X	
7.1.3. Obmedzovač sily bezpečnostných pásov	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Obmedzovač sily zjavne chýba, alebo nie je vhodný pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
7.1.4. Predpínače bezpečnostných pásov	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Predpínač zjavne chýba alebo nie je vhodný pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
7.1.5. Airbag	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Airbagy zjavne chýbajú, alebo nie sú vhodné pre dané vozidlo.		X	
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
		c) Airbag je zjavne nefunkčný.		X	
7.1.6. SRS systémy	Vizuálna kontrola kontrolky nesprávneho fungovania a/alebo použitie elektronického rozhrania.	a) Svetelná kontrolka MIL SRS ukazuje akýkoľvek druh poruchy systému.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		b) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
7.2. Hasiaci prístroj (X) ²	Vizuálna kontrola	a) Chýba.		X	
		b) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
		ak sa vyžaduje (napr. taxislužba, autobus, autokar atď.).		X	
7.3. Zámky a zariadenie proti neoprávnenému použitiu	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Zariadenie nefunguje tak, aby zabránilo chodu vozidla.	X		
		b) Chybné. Neúmyselné zamykanie alebo blokovanie.		X	X
7.4. Výstražný trojuholník (ak sa vyžaduje) (X) ²	Vizuálna kontrola	a) Chýba alebo je neúplný.	X		
		b) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
7.5. Lekárnička (ak sa vyžaduje) (X) ²	Vizuálna kontrola	Chýba, je neúplná alebo nie je v súlade s požiadavkami ¹ .	X		
7.6. Zakladacie klíny (ak sa vyžadujú) (X) ²	Vizuálna kontrola	Chýbajú, alebo nie sú v dobrom stave, nedostatočná stabilita alebo rozmery.		X	
7.7. Výstražné zvukové zariadenie	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Nefunguje správne. Úplne nefunkčné.	X		
		b) Ovládanie je nespoľahlivé.	X	X	
		c) Nie je v súlade s požiadavkami ¹ . Pravdepodobnosť zámenny vydávaných zvukov za úradné osobitné zvukové znamenie vozidiel s právom prednostnej jazdy.	X		X

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

Položka		Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
				Lahká	Vážna	Nebezpečná
7.11.	Počítadlo celkovej prejdenej vzdialenosti, ak je k dispozícii (X) ²	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Zjavne zmanipulované (sfalšované) na účely zníženia alebo skreslenia počtu kilometrov, ktoré vozidlo najazdilo.		X	
			b) Zjavne nefunkčné.		X	
7.12.	Elektronické riadenie stability (ESC), ak je namontované/požadované (X) ²	Vizuálna kontrola a/alebo použitie elektronického rozhrania	a) Snímače rýchlosti na kolesách chýbajú, alebo sú poškodené.		X	
			b) Kabeláž je poškodená.		X	
			c) Iné komponenty chýbajú, alebo sú poškodené.		X	
			d) Spínač je poškodený, alebo nefunguje správne.		X	
			e) Kontrolka nesprávneho fungovania ESC ukazuje akýkoľvek druh poruchy systému.		X	
			f) Systém upozorňuje na poruchu prostredníctvom elektronického rozhrania vozidla.		X	
8. ZAŤAŽENIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA						
8.1. Hluk						
8.1.1.	Systém obmedzovania hluku (+ E)	Subjektívne vyhodnotenie (ak kontrolný technik usúdi, že úroveň hluku môže byť na hraničnej úrovni, môže sa pomocou merača hluku vykonať meranie hluku vydávaného stojacim vozidlom).	a) Hladina vonkajšieho zvuku prekračuje hodnoty uvedené v požiadavkách ¹ .		X	
			b) Akákoľvek časť systému na obmedzenie hluku je uvoľnená, poškodená, nesprávne upevnená, chýba alebo je zjavne modifikovaná spôsobom, ktorý by mohol nepriaznivo ovplyvniť úroveň hluku. Veľmi vážne riziko odpadnutia.		X	X
8.2. Emisie výfukových plynov						
8.2.1. Emisie zo vznetových motorov						
8.2.1.1.	Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie na reguláciu emisií namontované výrobcom chýba, je pozmenené alebo zjavne poškodené.		X	
			b) Netesnosti, ktoré by mohli mať podstatný vplyv na meranie emisií.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
		c) Svetelná kontrolka MIL nesleduje správnu sekvenciu.		X	
8.2.1.2. Plynne emisie (E)	— Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5 a Euro V ⁽⁷⁾: Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami ¹ alebo načítania z palubného diagnostického systému (OBD). Kontrola výfuku je štandardným postupom posudzovania výfukových emisií. Na základe posúdenia rovnocennosti a zohľadňujúc príslušné právne predpisy týkajúce sa typového schválenia môžu členské štáty povoliť využívanie systému OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu a inými požiadavkami. — Pre vozidlá emisných tried Euro 6 a Euro VI ⁽⁸⁾: Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami ¹ alebo načítania z palubného diagnostického systému (OBD) ¹. Meranie sa neuplatňuje v prípade dvojtaktných motorov. Alternatívne, meranie s použitím diaľkového snímacieho zariadenia a potvrdené štandardnými skúšobnými metódami.	a) Buď plynne emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,		X	
		b) alebo ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:		X	
		i) v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené zdokonaleným systémom regulácie emisií, — 4,5 % alebo — 3,5 % podľa dátumu prvého zápisu do evidencie alebo použitia uvedeného v požiadavkách ¹ .			
		ii) v prípade vozidiel, ktoré sú riadené zdokonaleným systémom regulácie emisií: — pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 % — pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % alebo — pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 % ⁽⁷⁾ — pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 % podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného v požiadavkách ¹ .			
		c) Koeficient lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$ alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu.		X	
		d) Údaje načítané zo zariadenia OBD signalizujú závažnú nesprávnu činnosť.		X	
		e) Z merania z diaľkového snímania vyplýva výrazný nesúlád s požiadavkami.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
8.2.2. Emisie vznetových motorov					
8.2.2.1. Zariadenie na reguláciu výfukových emisií	Vizuálna kontrola	a) Zariadenie na reguláciu emisií inštalované výrobcom chýba alebo je zjavne poškodené.		X	
		b) Netesnosti, ktoré by mohli mať podstatný vplyv na meranie emisií.		X	
		c) Svetelná kontrolka MIL nesleduje správnu sekvenciu.		X	
		d) V prípade, že sa používa čidlo, je nepostačujúce.		X	
8.2.2.2. Opacita (dymivosť)	— Pre vozidlá po emisné triedy Euro 5 a Euro V (7): Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou alebo načítaním z OBD. Kontrola výfuku je štandardným postupom posudzovania výfukových emisií. Na základe posúdenia rovnocennosti môžu členské štáty povoliť využívanie systému OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu a inými požiadavkami. — Pre vozidlá emisných tried Euro 6 a Euro VI (8): Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až na medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou alebo načítaním z OBD v súlade s odporúčaniami výrobcu alebo inými požiadavkami ¹ .	a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách ¹ , opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla;		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	Predbežná príprava vozidla: 1. Vozidlá sa môžu kontrolovať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.	b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky¹ neumožňujú použitie referenčných hodnôt — v prípade motorov s prirodzeným nasávaním: 2,5 m⁻¹, — v prípade motorov preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m⁻¹, alebo v prípade vozidiel označených v požiadavkách¹ alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách¹, 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ alebo 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾		X	
	2. Požiadavky na predbežnú prípravu: i) Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí byť aspoň ekvivalentná. Ak sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora. ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie alebo ekvivalentnou metódou.			X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
	Skúšobný postup: 1. Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri naftových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelératora. 2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla. 3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo pri vozidlách s automatickou prevodkou otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo tak, že sa nechá uplynúť dostatočný čas medzi počiatočným stlačením pedálu a jeho uvoľnením, čo by malo v prípade vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ predstavovať minimálne dve sekundy. 4. Vozidlá v kontrole nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia hraničné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet kontrolných cyklov.	c) Z merania z diaľkového snímania vyplýva výrazný nesúlad s požiadavkami.		X	

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

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.1.2. Núdzové východy	Vizuálna kontrola a kontrola činnosti (v prípade potreby).	a) Chybná činnosť.		X	
		b) Označenie núdzových východov nečitateľné. Chýbajúce označenie núdzových východov.	X	X	
		c) Chýba kladivo na rozbitie skla.	X		
		d) Blokovany prístup.		X	
9.2. Systém na odhmlievane a odmrazovanie skiel (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Nesprávna funkcia. Vplyv na bezpečnú prevádzku vozidla.	X	X	
		b) Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
		c) Nefunkčné odmrazovanie (ak je povinné).		X	
9.3. Systém vetrania a kúrenia (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	a) Chybná činnosť. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.	X	X	
		b) Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. Ohrozenie zdravia osôb vo vozidle.		X	X
9.4. Sedadlá					
9.4.1. Sedadlá pre cestujúcich (vrátane sedadiel pre sprevádzajúci personál a prípadne zadržiavacích systémov pre deti	Vizuálna kontrola	Sklápacie sedadlá (ak sú povolené) nefungujú automaticky. Blokujú núdzový východ.	X	X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.4.2. Sedadlo vodiča (doplňujúce požiadavky)	Vizuálna kontrola	a) Poškodené špeciálne vybavenie, ako napríklad ochrana proti oslneniu.	X		
		Zorné pole obmedzené.		X	
		b) Ochrana pre vodiča je nedostatočne pripevnená.	X		
		Pravdepodobnosť zranenia.		X	
9.5. Vnútorné osvetlenie a zariadenia na zobrazenie cieľa jazdy (smerové tabuľky) (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti	Chybné zariadenie.	X		
		Vôbec nefunguje.		X	
9.6. Uličky medzi sedadlami, plochy na státie	Vizuálna kontrola	a) Zle upevnená podlaha.		X	
		Narušená stabilita.			X
		b) Poškodené držadlá alebo záchytné rukoväte.	X		
		Nedostatočne pripevnené alebo nepoužiteľné.		X	
9.7. Schody a stupienky	Vizuálna kontrola a kontrola činnosti (v prípade potreby).	a) Zhoršený stav.	X		
		Poškodený stav.		X	
		Narušená stabilita.			X
		b) Výsuvné stupienky nefungujú správne.		X	
9.8. Komunikačný systém pre cestujúcich (X) ²	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	Chybný systém.	X		
		Vôbec nefunguje.		X	
9.9. Upozornenia (X) ²	Vizuálna kontrola	a) Upozornenie chýba, je nesprávne alebo nečitateľné.	X		
		Nesprávne informácie.		X	

Položka	Metóda	Opis poruchy/chyby	Hodnotenie chyby		
			Lahká	Vážna	Nebezpečná
9.10. Požiadavky týkajúce sa prepravy detí (X) ²					
9.10.1. Dvere	Vizuálna kontrola	Ochrana dverí nie je v súlade s požiadavkami ¹ týkajúcimi sa tohto druhu prepravy.		X	
9.10.2. Signalizácia a špeciálne vybavenie	Vizuálna kontrola	Signalizácia alebo špeciálne vybavenie chýba.	X		
9.11. Požiadavky týkajúce sa prepravy osôb so zníženou mobilitou (X) ²					
9.11.1. Dvere, rampy a výtahy	Vizuálna kontrola a činnosti	a) Chybná činnosť. Narušená bezpečná prevádzka.	X		
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; pravdepodobnosť zranenia.	X		
		c) Chybné ovládanie. Narušená bezpečná prevádzka.	X		
		d) Chybné výstražné zariadenie. Vôbec nefunguje.	X		
9.11.2. Systém na upevnenie invalidných vozíkov	Vizuálna kontrola a podľa potreby kontrola činnosti.	a) Chybná činnosť. Narušená bezpečná prevádzka.	X		
		b) Zhoršený stav. Narušená stabilita; pravdepodobnosť zranenia.	X		
		c) Chybné ovládanie. Narušená bezpečná prevádzka.	X		

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

- (¹) Percentuálne vyjadrenie brzdiaceho účinku sa vypočíta vydelením celkovej brzdné sily dosiahnutej pri použití brzdy hmotnosťou vozidla alebo v prípade návesu súčtom zatažení náprav, čo sa potom vynásobí 100.
- (²) Kategórie vozidla, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice, sú zahrnuté ako usmernenie.
- (³) 48 % pre vozidlá nevybavené systémom ABS alebo typom schváleným pred 1. októbrom 1991.
- (⁴) 45 % v prípade vozidiel zaevidovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v požiadavkách, podľa toho, čo nastane neskôr.
- (⁵) 43 % v prípade návesov a ovojých prípojných vozidiel zaevidovaných po roku 1988 alebo od dátumu uvedeného v predpisoch, podľa toho, čo nastane neskôr.
- (⁶) 2,2 m/s² pre vozidlá kategórie N₁, N₂ a N₃.
- (⁷) Typové schválenie v súlade so smernicou 70/220/EHS, nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 1 (Euro 5), smernicou 88/77/EHS a smernicou 2005/55/ES.
- (⁸) Typové schválenie v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6) a nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).
- (⁹) Typovo schválené v súlade s limitmi uvedenými v riadku B oddielu 5.3.1.4 prílohy I k smernici 70/220/EHS; v riadku B1, B2 alebo C v časti 6.2.1 prílohy I k smernici 88/77/EHS, alebo prvýkrát registrované alebo uvedené do prevádzky po 1. júli 2008.
- (¹⁰) Typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 prílohou I tabuľkou 2 (Euro 6) a nariadením (ES) č. 595/2009 (Euro VI).

POZNÁMKY:

- ¹ „Požiadavky“ sa ustanovujú v rámci typového schvaľovania ku dňu schválenia, prvého zápisu do evidencie alebo prvého uvedenia do prevádzky, ako aj v rámci povinností dodatočnej montáže alebo vnútroštátnych právnych predpisov v krajine evidencie. Tieto príčiny poruchy platia len v prípade, keď sa kontroluje dodržiavanie požiadaviek.
- ² (X) označuje položky, ktoré sa týkajú stavu vozidla a jeho vhodnosti použitia v cestnej premávke, nie sú však považované za podstatné v rámci kontroly technického stavu.
- ³ Nebezpečná modifikácia znamená modifikáciu, ktorá nepriaznivo ovplyvňuje bezpečnosť vozidla v cestnej premávke, alebo má neprimerane nepriaznivý vplyv na životné prostredie.
- E Na kontrolu tejto položky sa vyžaduje vybavenie.

PRÍLOHA III

I. Zásady zabezpečenia nákladu

1. Zabezpečenie nákladu znáša pôsobenie sily vznikajúcej pri zrýchlení/spomalení vozidla:
 - v smere jazdy: 0,8-krát hmotnosť nákladu a
 - v bočnom smere: 0,5-krát hmotnosť nákladu a
 - proti smeru jazdy: 0,5-krát hmotnosť nákladu,
 - a celkovo musí zabráňovať vyvráteniu alebo spadnutiu nákladu.
2. Pri rozložení nákladu sa berie do úvahy najväčšia prípustná hmotnosť pripadajúca na jednotlivé nápravy, ako aj nevyhnutná najmenšia hmotnosť pripadajúca na jednotlivé nápravy v rámci limitov najväčšej prípustnej hmotnosti vozidla v súlade s právnymi ustanoveniami o hmotnosti a rozmeroch vozidiel.
3. Pri zabezpečovaní nákladu sa zohľadňujú uplatniteľné požiadavky týkajúce sa pevnosti určitých častí vozidla, ako napríklad prednej steny, bočnej steny, zadnej steny, stĺpikov a viazacích bodov, ak sa uvedené časti používajú na zabezpečenie nákladu.
4. Na zabezpečenie nákladu sa môže použiť jedna alebo viaceré spôsoby upevnenie alebo ich kombinácia:
 - zamykanie,
 - blokovanie (lokálne/celkové),
 - priame viazanie,
 - viazanie ponad náklad.
5. Uplatniteľné normy:

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

II. Kontrola zabezpečenia nákladu

1. Klasifikácia CHÝB

Chyby sa zatrieďujú do jednej z týchto skupín:

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

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

2. Metódy kontroly

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

3. Hodnotenie CHÝB

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

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

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

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

Tabuľka 1

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

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

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

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

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

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

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

PRÍLOHA IV

(predná strana)

VZOR SPRÁVY O PODROBNEJŠEJ CESTNEJ TECHNICKEJ KONTROLE OBSAHUJÚCEJ KONTROLNÝ ZOZNAM

1. Miesto cestnej technickej kontroly
2. Dátum
3. Čas
4. Značka štátnej príslušnosti a evidenčné číslo vozidla
5. Identifikačné číslo vozidla/VIN číslo
6. Kategória vozidla

a)	N ₂ ^{a)} (3,5 až 12 t)	☐
b)	N ₃ ^{a)} (nad 12 t)	☐
c)	O ₃ ^{a)} (3,5 až 10 t)	☐
d)	O ₄ ^{a)} (nad 10 t)	☐
e)	M ₂ ^{a)} (viac ako 9 sedadiel ^{b)} do 5 t)	☐
f)	M ₃ ^{a)} (viac ako 9 sedadiel ^{b)} do 5 t)	☐
g)	T5	☐
h)	Iná kategória vozidiel: (uved'te)	☐
7. Stav počítadla celkovej prejdenej vzdialenosti v čase kontroly
8. Podnik vykonávajúci prepravu
 - a) Názov a adresa
 -
 - b) Číslo licencie Spoločenstva^{c)} (nariadenie (ES) č. 1072/2009 a nariadenie č. 1073/2009)
9. Meno vodiča

10. Kontrolný zoznam

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

11. Výsledok kontroly:

Vyhovujúci stav	☐
Nevyhovujúci stav	☐
Zákaz alebo obmedzenie používania vozidla s nebezpečnými chybami	☐

12. Rôzne/poznámky:

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

Podpis:

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

Poznámky:

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

(zadná strana)

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

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

PRÍLOHA V

ŠTANDARDNÝ FORMULÁR HLÁSENIA KOMISII

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

Každý členský štát vypracuje:

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

L 127/212

SK

Úradný vestník Európskej únie

29.4.2014

Sledované obdobie

$$\text{rok } [X]$$

do rok [X+1]

[illegible]

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

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

Kategória vozidla:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Ostatné kategórie: (nepovinné)		Spolu	
Krajina evidencie:	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozi- diel ⁽¹⁾	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel	Počet skontro- lova- ných vozidiel	Počet nevyho- vujúcich vozidiel
Turkménsko																		
Ukrajina																		
Uzbekistan																		
Bývalá Juhoslovanská republika Macedónsko																		
Iné tretie krajiny (uved'te)																		

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

Výsledky podrobnejšej kontroly

Členský štát podávajúci správu: napr. Belgicko

Názov členského štátu podávajúceho správu

Krajina, v ktorej je vozidlo evidované: napr. Bulharsko

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

Názov krajiny, v ktorej je vozidlo evidované

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

Podrobné údaje o chybe

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

[illegible]

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

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

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK