

Sbírka zákonů ČR

Předpis č. 82/2012 Sb.

Vyhláška o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách)

Ze dne 06.03.2012

Částka 30/2012

Účinnost od 31.03.2012

<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-82>

Aktuální znění

(aktualizováno 23.02.2013)

82

VYHLÁŠKA

ze dne 6. března 2012

o provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav v provozu na pozemních komunikacích (vyhláška o technických silničních kontrolách)

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 137 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 480/2008 Sb., zákona č. 133/2011 Sb. a zákona č. 297/2011 Sb., (dále jen „zákon“) k provedení § 6a odst. 4 zákona:

§ 1

Předmět úpravy

Tato vyhláška zpracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾ a upravuje

- a) způsob provádění kontrol technického stavu vozidel a jízdních souprav vykonávaných v rámci provozu na pozemních komunikacích (dále jen „technická silniční kontrola“),
- b) způsob stanovení nákladů na provedení technických silničních kontrol a
- c) náležitosti dokladu o výsledku technické silniční kontroly.

§ 2

Způsob provádění technické silniční kontroly

(1) Technická silniční kontrola se vykonává za přítomnosti řidiče po dobu nezbytně nutnou pro účely zjištění skutečného technického stavu vozidla nebo jízdní soupravy (dále jen „vozidlo“).

(2) Technická silniční kontrola se provádí formou

- a) vizuálního posouzení celkového stavu údržby vozidla,
- b) kontroly osvědčení o registraci vozidla nebo obdobného dokladu vydaného jiným státem nebo ověření výsledku poslední pravidelné technické prohlídky, kterou vozidlo prošlo, nebo ověření výsledku poslední technické silniční kontroly, anebo
- c) jednotlivých kontrolních úkonů, jejichž rozsah se určí s přihlédnutím k celkovému stavu údržby vozidla podle písmene a) na základě kontroly dokladů k vozidlu podle písmene b).

- (3)** Kontrolní úkony podle odstavce 2 písm. c) se provádějí a hodnotí způsobem stanoveným ve vyhlášce o technických prohlídkách a měření emisí vozidel²⁾, s výjimkou kontrol brzdových zařízení a emisí vozidel. Seznam kontrolních úkonů vztahujících se ke kontrolám brzdových zařízení a emisí vozidel, metody jejich provádění, základní popis závad a přípustné stupně hodnocení závad jsou stanoveny v příloze č. 1 k této vyhlášce. Je-li kontrolní úkon prováděn metodou vizuální kontroly, rozumí se tím zejména prohlédnutí kontrolovaných položek a v případě potřeby také fyzické prověření jejich ovládání, posouzení hluku nebo užití jiného vhodného prostředku kontroly bez použití technických zařízení.
- (4)** Při provádění kontrolních úkonů podle odstavce 2 písm. c) se nekontrolují položky, které byly předmětem posouzení v rámci technické prohlídky nebo technické silniční kontroly uskutečněné v posledních třech měsících, nejde-li o zřejmou závadu. Skutečně provedený rozsah kontrolních úkonů se vyznačí do dokladu o výsledku technické silniční kontroly.
- (5)** V rámci technické silniční kontroly lze vozidlo podrobit kontrole technického stavu ve stanici technické kontroly, stanici měření emisí²⁾ nebo za využití jiného zařízení podle § 6a odst. 1 zákona, pokud má policista nebo celník důvodné pochybnosti ohledně technické způsobilosti vozidla, přičemž pro řádné provedení kontrolních úkonů podle odstavce 2 písm. c) je potřebné použít zvláštní zařízení a takové zařízení není k dispozici bezprostředně v místě technické silniční kontroly.
- (6)** Technická silniční kontrola podle odstavce 5 se provádí v přítomnosti policisty nebo celníka a zahrnuje pouze kontrolní úkony nezbytné pro ověření technické způsobilosti vozidla v rozsahu, v jakém má o ní policista nebo celník důvodné pochybnosti.

§ 3

Způsob stanovení nákladů na provedení technické silniční kontroly

- (1)** Náklady na provedení technické silniční kontroly jsou náklady osoby provádějící technickou silniční kontrolu na personální zajištění provedení technické silniční kontroly, náklady spojené s přípravou a tiskem dokumentů užívaných při technické silniční kontrole a náklady na nákup a provoz zařízení nutných k provádění technických silničních kontrol, včetně nákladů na spotřebu materiálu a energií, s výjimkou nákladů policisty nebo celníka, které vznikly při technické silniční kontrole podle
- a) § 2 odst. 2 písm. a) a b) nebo
 - b) § 2 odst. 2 písm. c), pokud byly kontrolní úkony provedeny pouze vizuálně.
- (2)** Náklady na provedení technické silniční kontroly podle odstavce 1 činí u
- a) vozidel, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a vozidel, jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 3500 kg, 1000 Kč a
 - b) ostatních vozidel 500 Kč.

§ 4

Doklad o výsledku technické silniční kontroly

Doklad o výsledku technické silniční kontroly obsahuje údaje týkající se vozidla, jeho provozovatele a řidiče, osoby provádějící technickou silniční kontrolu, místa, dne a času vykonané technické silniční kontroly, provedených kontrolních úkonů a výsledku technické silniční kontroly, a dále obsahuje podpis osoby provádějící kontrolu a řidiče, jehož vozidlo bylo podrobeno kontrole. Vzor dokladu o výsledku technické silniční kontroly je obsažen v příloze č. 2 k této vyhlášce.

§ 5

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti patnáctým dnem ode dne jejího vyhlášení.

Ministr:

Mgr. Dobeš v. r.

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 82/2012 Sb.

SEZNAM KONTROLNÍCH ÚKONŮ

pro kontrolu a hodnocení brzdových zařízení a emisí vozidel

Označení stupňů závad:

A - lehká závada

B - vážná závada

C - nebezpečná závada

1. BRZDOVÉ ZAŘÍZENÍ

Podskupina kontrolních úkonů				
Číslo položky	Položka	Metoda kontroly		
	Základní popis závady	Hodnocení závady		
		A	B	C
1.1 Mechanický stav a funkce				
1.1.1	Uložení pedálu provozní brzdy / ruční páky brzdy	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému.Poznámka: Vozidla vybavená brzdovým systémem s posilovačem je třeba kontrolovat s vypnutým motorem.		
1.1.1.1	Pedál nebo ruční páka brzdy obtížně pohyblivá.		B	C
1.1.1.2	Nadměrné opotřebení nebo nadměrná vůle.		B	
1.1.2	Stav brzdového pedálu/ruční páky a zdvih ovládacího zařízení brzd	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému.Poznámka: Vozidla vybavená brzdovým systémem s posilovačem je třeba kontrolovat s vypnutým motorem.		
1.1.2.1	Nadměrný zdvih nebo nedostatečná rezerva zdvihu ovládacího orgánu brzdy.		B	C
1.1.2.2	Ovládací orgán brzdy se správně neuvolňuje.		B	C
1.1.2.3	Protiskluzové pokrytí pedálu chybí, je volné nebo opotřeбенé tak, že je hladké.	A		
1.1.2.4	U traktoru zařízení pro spojení zdvojeného brzdového pedálu (pro levou a pravou stranu) není funkční nebo chybí.			C

1.1.2.5	U motocyklu ovladač provozní brzdy deformovaný nebo ulomený nebo může způsobit zranění.		B	C
1.1.3	Vývěva nebo kompresor a zásobníky	Vizuální kontrola částí za běžného provozního tlaku, při které se provede kontrola funkce výstražné signalizace, víceokruhového jističího ventilu a odlehčovacího ventilu. Pokud kontrolor při kontrole brzd usoudí, že dodávka tlaku vzduchu je podprůměrná, provede kontrolu času pro dosažení podtlaku nebo tlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění v souladu s metodikou.		
1.1.3.1	Tlak vzduchu/podtlak je nedostatečný k zajištění nejméně dvou plných zdvihů ovládacího orgánu provozního brzdění po vstupu výstražného zařízení do činnosti (nebo je ručička manometru v poli nebezpečí).		B	C
1.1.3.2	Čas pro dosažení tlaku/podtlaku potřebného pro bezpečné účinné brzdění není v souladu s požadavky			C
1.1.3.3	Víceokruhový jističí ventil nebo odlehčovací ventil nefunguje.		B	C
1.1.3.4	Únik vzduchu působící znatelný pokles tlaku nebo slyšitelný únik vzduchu.		B	C
1.1.3.5	Vnější poškození, které může ovlivnit funkci brzdového systému.		B	C
1.1.3.6	Nepovolená úprava spočívající v odběru tlaku vzduchu pro vedlejší spotřebiče.		B	
1.1.4	Výstražná signalizace nízkého tlaku, manometr	Kontrola funkčnosti		
1.1.4.1	Nesprávná funkce nebo porucha výstražné signalizace nebo manometru.		B	C
1.1.5	Ručně ovládaný brzdič	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.5.1	Ovladač je prasklý, poškozený nebo je nadměrně opotřebený.		B	
1.1.5.2	Nespolehlivé ovládání brzdiče nebo brzdič je nespolehlivý.		B	
1.1.5.3	Uvolněné spoje nebo únik média ze systému.		B	C
1.1.5.4	Nevyhovující funkce.			C

1.1.5.5	Vadné upevnění nebo montáž brzdíče.		B	
1.1.6	Ovladač parkovací brzdy, ovládací páka, západka parkovací brzdy, elektrická parkovací brzda	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.6.1	Západka parkovací brzdy nearetuje správně.		B	C
1.1.6.2	Nadměrné opotřebení převodu ovladače parkovací brzdy nebo západkového mechanismu.	A	B	
1.1.6.3	Nadměrný zdvih nebo nedostatečná rezerva zdvihu v převodu parkovací brzdy znamenající nesprávné seřízení.		B	C
1.1.6.4	Parkovací brzda chybí, je poškozená nebo nefunguje.		B	C
1.1.6.5	Nesprávná funkce výstražné signalizace nebo výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci.		B	
1.1.7	Brzdové ventily (brzdíče, vyfukovací ventily, regulátory tlaku)	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.7.1	Poškozený ventil nebo nadměrný únik vzduchu.	A	B	C
1.1.7.2	Nadměrné množství oleje z kompresoru.	A	B	
1.1.7.3	Vadné upevnění nebo montáž ventilu.		B	C
1.1.7.4	Vytékání brzdové kapaliny nebo netěsnost.		B	C
1.1.8	Pneumatické a elektrické ovládací vedení vozidel a jejich spojovací prvky (hadice, hlavice, el. kabely, konektory)	Vizuální kontrola, odpojit a opět spojit všechny spojovací prvky ovládacích vedení, mezi taženým a taženým vozidlem.		
	Vadná nebo opotřebovaná nebo			

1.1.8.1	poškozená spojková hlavice nebo automatický uzavírací ventil nebo vzduchové propojovací vedení (hadice).	A	B	
1.1.8.2	Poškozený elektrický konektor nebo elektrické ovládací vedení (kabel) systému ABS/EBS/ESC.	A	B	
1.1.8.3	Vadně namontovaná nebo upevněná spojková hlavice nebo elektrický konektor systému ABS/EBS/ESC.	A	B	
1.1.8.4	Nadměrný únik vzduchu.		B	C
1.1.8.5	Nepřipojené nebo nesprávně připojené spojovací prvky		B	C
1.1.8.6	Neodborná změna nebo oprava.		B	C
1.1.9	Zásobník energie, vzduchojem	Vizuální kontrola		
1.1.9.1	Poškozený, zkorodovaný nebo netěsný vzduchojem.	A	B	C
1.1.9.2	Odkalovací zařízení nefunguje.	A	B	C
1.1.9.3	Vadně upevněný nebo namontovaný vzduchojem.		B	C
1.1.10	Posilovač brzd, hlavní brzdový válec (hydraulické systémy)	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému, Činnost posilovače brzd se ověřuje s vypnutým motorem.		
1.1.10.1	Vadný nebo neúčinný posilovač brzd.		B	C
1.1.10.2	Hlavní brzdový válec je vadný nebo netěsný.		B	C
1.1.10.3	Hlavní brzdový válec je nespolehlivě namontovaný.		B	C
1.1.10.4	Nedostatečné množství brzdové kapaliny.		B	C
1.1.10.5	Vadná kvalita brzdové kapaliny	A	B	
1.1.10.6	Chybí víčko nádržky brzdové kapaliny.		B	C
1.1.10.7	Výstražná signalizace poklesu hladiny brzdové kapaliny rozsvícená nebo vadná nebo chybí.		B	
1.1.10.8	Zařízení pro indikaci poklesu hladiny brzdové kapaliny nefunguje správně nebo je poškozeno nebo chybí.		B	

1.1.11	Brzdová potrubí	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.11.1	Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí.		B	C
1.1.11.2	Z potrubí nebo spojů uniká médium.		B	C
1.1.11.3	Brzdové potrubí je poškozené nebo zalomené nebo zkorodované nebo spojovací prvky brzdového potrubí jsou poškozené nebo nejsou spolehlivé.	A	B	C
1.1.11.4	Způsob montáže nebo uchycení brzdového potrubí neodpovídá požadavkům.	A	B	
1.1.12	Brzdové hadice	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.12.1	Bezprostřední riziko závady nebo prasknutí.		B	C
1.1.12.2	Hadice poškozené, odřené, zkroucené nebo příliš krátké.	A	B	C
1.1.12.3	Z hadic nebo spojů uniká médium.		B	C
1.1.12.4	Objemová deformace hadic pod plným tlakem.		B	C
1.1.12.5	Hadice pórovité nebo narušené ropnými produkty.		B	C
1.1.12.6	Způsob montáže nebo uchycení brzdových hadic neodpovídá požadavkům.	A		
1.1.13	Brzdové obložení a destičky	Vizuální kontrola		
1.1.13.1	Brzdové obložení nebo destičky nadměrně opotřebované.		B	C
1.1.13.2	Brzdové obložení nebo destičky znečištěné olejem, tukem apod.		B	C
1.1.13.3	Brzdové obložení nebo destičky chybí.			C
1.1.14	Brzdové bubny, brzdové kotouče, brzdové třmeny a brzdové štíty	Vizuální kontrola		
1.1.14.1	Brzdový buben nebo kotouč nadměrně opotřebovaný, zkorodovaný, rýhovaný nebo s nadměrnými trhlinami nebo lomy.	A	B	C

1.1.14.2	Brzdový buben nebo kotouč znečištěný olejem, tukem apod.		B	
1.1.14.3	Brzdový buben nebo kotouč chybí.			C
1.1.14.4	Brzdový štít uvolněný, nespolehlivě upevněný nebo nadměrně poškozený nebo chybí.		B	C
1.1.14.5	Brzdový třmen uvolněný, nespolehlivě upevněný nebo nadměrně poškozený nebo chybí.		B	C
1.1.14.6	Brzdový buben nebo kotouč uvolněný nebo nespolehlivě upevněný.		B	C
1.1.15	Brzdová lana, vodící kladky, lanovody, táhla, pákoví	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.15.1	Brzdové lano poškozené nebo popraskané nebo zkorodované nebo zauzlované.		B	C
1.1.15.2	Část nadměrně opotřebovaná nebo zdeformovaná nebo zkorodovaná.		B	C
1.1.15.3	Spojení dílů uvolněné nebo není spolehlivé nebo neodpovídá požadavkům.		B	
1.1.15.4	Vadné lanovody.	A	B	
1.1.15.5	Omezení volného pohybu brzdového systému.		B	C
1.1.15.6	Nenormální pohyby pák / táhel svědčící o nesprávném seřízení nebo nadměrném opotřebení.		B	C
1.1.16	Brzdové válce (včetně pružinových válců a hydraulických válečků)	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.16.1	Brzdový válec prasklý nebo poškozený nebo nadměrně zkorodovaný nebo není funkční.		B	C
1.1.16.2	Brzdový válec je netěsný.		B	C
1.1.16.3	Brzdový válec vadně namontovaný.		B	C
1.1.16.4	Nedostatečný nebo nadměrný zdvih mechanismu pístu nebo membrány.		B	C

1.1.16.5	Prachovky chybí nebo jsou nadměrně poškozené.	A	B	
1.1.16.6	Vadné nebo chybějící vratné pružiny, jsou-li instalovány.		B	C
1.1.17	Zátěžový regulátor / omezovač brzdného účinku	Vizuální kontrola částí za použití brzdového systému		
1.1.17.1	Vadné ovládací pákoví.		B	C
1.1.17.2	Pákoví nesprávně seřizené.		B	C
1.1.17.3	Zátěžový regulátor/omezovač brzdného účinku zadřený nebo nefunguje.		B	C
1.1.17.4	Zátěžový regulátor/ omezovač brzdného účinku zjevně demontován.			C
1.1.17.5	Chybí štítek s údaji.	A	B	
1.1.17.6	Údaje nečitelné nebo nejsou v souladu s požadavky.	A	B	
1.1.18	Páky brzdových klíčů a zařízení k automatickému seřizování	Vizuální kontrola		
1.1.18.1	Mechanismus ovládání pák brzdových klíčů je poškozený, zadřený nebo má nenormální pohyb nebo je nadměrně opotřeбенý.		B	C
1.1.18.2	Nesprávně seřizený mechanismus ovládání pák brzdových klíčů.		B	
1.1.18.3	Vadný mechanismus zařízení k automatickému seřizování.		B	C
1.1.18.4	Nesprávná montáž nebo změna.		B	
1.1.19	Systém odlehčovací brzdy (je-li instalován nebo vyžadován)	Vizuální kontrola		
1.1.19.1	Vadné spoje nebo montáž.	A	B	
1.1.19.2	Systém odlehčovací brzdy, je-li vyžadován, chybí nebo je zjevně vadný.		B	C
1.1.20	Automatická činnost brzd přípojného	Rozpojit brzdové spojení mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem		

	vozidla			
1.1.20.1	Brzda přípojného vozidla se automaticky neuvede v činnost po rozpojení spojení.			C
1.1.21	Celý brzdový systém	Vizuální kontrola		
1.1.21.1	Jiná zařízení systému (např. protizámrazové čerpadlo, sušič vzduchu apod.) jsou z vnějšku poškozená nebo nadměrně zkorodovaná tak, že nepříznivě ovlivňují brzdový systém.	A	B	C
1.1.21.2	Únik vzduchu nebo nemrznoucí směsi.	A	B	C
1.1.21.3	Jakákoli část nespolehlivá nebo nesprávně namontovaná.		B	
1.1.21.4	Neodborná oprava nebo změna jakékoli součásti.		B	C
1.1.22	Kontrolní přípojky (pokud jsou požadovány nebo namontovány)	Vizuální kontrola		
1.1.22.1	Přípojky pro kontrolu tlaku chybí.		B	
1.1.22.2	Přípojky pro kontrolu tlaku poškozené nebo nepoužitelné nebo netěsné.		B	
1.2 Činnost a účinky systému provozního brzdění				
1.2.1	Činnost	Zkouška na válcové zkušební brzd (statické zařízení na zkoušky brzdění). Traktory a vozidla, u kterých nelze provést zkoušku na válcové zkušební brzd, pomocí jízdní zkoušky s postupným zvyšováním brzdící síly do maxima.		
1.2.1.1	Nedostatečná brzdící síla na jednom nebo více kolech.		B	C
1.2.1.2	Rozdíl brzdících sil na kolech téže nápravy je větší než 30%. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru.		B	C
1.2.1.3	Nedosáhne se odstupňování brzdícího účinku (blokování).		B	C
1.2.1.4	Nadměrná prodleva brzdícího účinku na některém kole.		B	
1.2.1.5	Nadměrné kolísání brzdící síly v průběhu každého úplného otočení kola (ovalita).		B	
		Zkouška na válcové zkušební brzd (statické zařízení na zkoušky brzdění). U traktorů a u vozidel, u kterých z technických důvodů nelze provést zkoušku na válcové zkušební brzd, se provádí		

1.2.2	Brzdny účinek	jízdní zkouška s použitím decelerometru se záznamem. Kontrola brzd na válcové zkušebně se provádí v souladu se stanovenou metodikou pro válcové zkušebny a kontrola brzd jízdní zkouškou se provádí v souladu s metodikou pro použití decelometru.		
1.2.2.1	Nedosahe se následujících minimálních hodnot: Kategorie M1, M2 a M3 - 50% ⁽¹⁾ Kategorie N1 - 45 % Kategorie N2 a N3 - 43 % ⁽²⁾ Kategorie O2, O3 a O4 - 40 % ⁽³⁾		B	C
1.3 Činnost a brzdny účinky nouzového brzdění (je-li zajišťováno zvláštním systémem)				
1.3.1	Činnost	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, užije se metoda popsána v bodě 1.2.1.		
1.3.1.1	Nedostatečná brzdna síla na jednom nebo více kolech.		B	C
1.3.1.2	Rozdíl brzdnych sil na kolech téže nápravy je větší než 30%. V případě jízdní zkoušky se vozidlo nadměrně vychyluje z přímého směru.		B	C
1.3.1.3	Nedosahe se odstupňování brzdneho účinku (blokování).		B	C
1.3.2	Brzdny účinek	Pokud je systém nouzového brzdění oddělen od systému provozního brzdění, užije se metoda popsána v bodě 1.2.2.		
1.3.2.1	Brzdny účinek menší než 50 % ⁽⁴⁾ účinku provozního brzdění definovaného v bodě 1.2.2. a vztaženého k maximální přípustné hmotnosti nebo u návěsů k součtu přípustných zatížení na nápravy.			C
1.4 Činnost a brzdny účinky parkovací brzdy				
1.4.1	Činnost	Brzda se použije při zkoušce na válcové zkušebně brzd (statické zařízení na zkoušky brzdění). U traktorů a u vozidel, u kterých z technických důvodů nelze provést zkoušku na válcové zkušebně brzd, se provádí jízdní zkouška s použitím decelerometru.		
1.4.1.1	Brzda je na jedné straně neúčinná nebo se vozidlo v případě jízdní zkoušky nadměrně vychyluje z přímého směru.		B	C
1.4.2	Brzdny účinek	Zkouška účinnosti parkovací brzdy se provádí na válcové zkušebně brzd, v souladu se stanovenou metodikou pro válcové zkušebny brzd. U traktoru a u vozidel, u kterých z technických důvodů nelze provést zkoušku na válcové zkušebně brzd, se provádí kontrola účinnosti parkovací brzdy jízdní zkouškou s použitím decelometru se záznamem v souladu s metodikou pro použití decelometru. Je-li to možné, nákladní vozidla by se měla kontrolovat naložená.		
	U všech vozidel poměrný			

1.4.2.1	brzdny účinek menší než 16 %, přičemž je vztažen k maximální přípustné hmotnosti, nebo u motorových vozidel menší než 12 %, když je vztažen k maximální přípustné hmotnosti jízdní soupravy, podle toho, která z obou hodnot je větší.		B	C
1.5 Činnost systému odlehčovací brzdy				
1.5	Činnost systému odlehčovací brzdy	Vizuální kontrola a případně zkouška funkce		
1.5.1	Účinek nelze odstupňovat (neuplatní se u systémů výfukových brzd).		B	
1.5.2	Systém nefunguje.		B	C
1.6 Protiblokovací systém (ABS)				
1.6	Protiblokovací systém (ABS)	Vizuální kontrola a kontrola výstražné signalizace		
1.6.1	Vadná funkce výstražné signalizace.		B	
1.6.2	Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému ABS.		B	
1.6.3	Čidla otáčení kol chybí nebo jsou poškozená.		B	C
1.6.4	Elektrické kabely systému ABS jsou poškozené nebo nesprávně vedené nebo nespolehlivě upevněné nebo chybí.		B	C
1.6.5	Jiné části systému ABS chybí nebo jsou poškozené tak, že je systém ABS nefunkční nebo byl systém ABS z vozidla zjevně demontován.		B	C
1.6.6	Propojení systému ABS mezi tažným a přípojným vozidlem chybí nebo neodpovídá požadavkům na zapojení vozidel do jízdních souprav s ohledem na kompatibilitu mezi tažným a přípojným vozidlem z hlediska sdělování dat (ABS).		B	C
1.7 Elektronický brzdový systém (EBS)				
1.7	Elektronický brzdový systém (EBS)	Vizuální kontrola výstražné signalizace		
1.7.1	Vadná funkce výstražné signalizace.		B	

1.7.2	Výstražná signalizace ukazuje nesprávnou funkci systému EBS.		B	
1.7.3	Propojení systému EBS mezi tažným a přípojným vozidlem, je-li systém namontován, chybí.			C

8. OBTĚŽOVÁNÍ OKOLÍ

Podskupina kontrolních úkonů				
Číslo položky	Položka	Metoda kontroly		
	Základní popis závady	Hodnocení závady		
		A	B	C
8.2 Emise z výfuku				
8.2.1 Emise zážehových motorů				
8.2.1.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola		
8.2.1.1.1	Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené.		B	
8.2.1.1.2	Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí.		B	
8.2.1.2	Plynné emise (E)	Měření s pomocí analyzátoru výfukových plynů v souladu s požadavky. U vozidel vybavených vhodným palubním diagnostickým systémem (OBD) lze alternativně zkontrolovat správnou funkci systému pro omezení emisí zjištěním odpovídajícího údaje ze zařízení OBD a ověřením správné funkce systému OBD ve vozidle při měření emisí při volnoběžných otáčkách motoru v souladu s doporučeními výrobce pro stabilizaci motoru a dalšími požadavky a s ohledem na příslušné tolerance. Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením, jen jako orientační a potvrzené standardními zkušebními metodami.		
8.2.1.2.1	Emise překračují určené hodnoty udané výrobcem		B	
8.2.1.2.2	nebo, nejsou-li tyto údaje k dispozici, je překročena povolená hodnota emisí COu vozidel, která nemají technicky pokročilý systém k omezení emisí, 4,5 %, nebo 3,5 % podle data první registrace. u vozidel s technicky pokročilým systémem k omezení emisí při volnoběžných otáčkách motoru 0,5 %, při vysokých volnoběžných otáčkách 0,3 %, nebo při volnoběžných otáčkách motoru 0,3 % ⁽⁵⁾ , při		B	

	vysokých volnoběžných otáčkách 0,2 %, podle data první registrace.			
8.2.1.2.3	Součinitel přebytku vzduchu lambda je mimo rozpětí $1 \pm 0,03$ nebo neodpovídá specifikaci výrobce		B	
8.2.1.2.4	Zjištění z OBD značící závažnou nesprávnou funkci		B	
8.2.1.2.5	Měření dálkově ovládaným zařízením ukazuje výrazný nesoulad s požadavky		B	
8.2.2 Emise vznětových motorů				
8.2.2.1	Zařízení k omezení emisí z výfuku	Vizuální kontrola		
8.2.2.1.1	Zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené.		B	
8.2.2.1.2	Netěsnost, která by měla vliv na měření emisí		B	
8.2.2.2	Opacita (E)	Měření opacity výfukového plynu při volné akceleraci (bez zatížení, od volnoběžných otáček do maximálních regulovaných otáček) s řadicí pákou převodovky v neutrálu a s rozpojenou spojkou. Stabilizace vozidla: 1. Vozidla se mohou zkoušet bez stabilizace, ačkoliv z bezpečnostních důvodů by se mělo ověřit, že je motor teplý a je ve vyhovujícím mechanickém stavu. 2. Požadavky na stabilizaci: i) motor musí mít plnou provozní teplotu, například teplota oleje v motoru měřená snímačem v trubici měrky hladiny oleje musí být nejméně 80 °C, nebo musí mít běžnou provozní hodnotu, jestliže je nižší, nebo teplota bloku motoru měřená hladinou infračerveného záření musí mít nejméně ekvivalentní teplotu. Jestliže toto měření není proveditelné vzhledem ke konfiguraci vozidla, může se určit běžná provozní teplota motoru jiným způsobem, například z činnosti chladičového ventilátoru motoru. ii) výfukový systém se propláchne nejméně třemi cykly volné akcelerace nebo rovnocenným způsobem Postup zkoušky: 1. Před začátkem každého cyklu volné akcelerace musí mít motor a popřípadě přeplňovací turbodmychadlo volnoběžné otáčky. U vznětových motorů těžkých vozidel to znamená, že je nutno vyčkat nejméně 10 sekund po uvolnění pedálu akcelérátoru. 2. Na začátku každého cyklu volné akcelerace musí být pedál akcelérátoru plně sešlápnut rychle a rovnoměrně (v době kratší než jedna sekunda), avšak nenásilně, aby byla dosažena maximální dodávka ze vstřikovacího čerpadla. 3. Při každém cyklu volné akcelerace musí motor dosáhnout maximálních regulovaných otáček nebo u vozidel s automatickou převodovkou otáček specifikovaných výrobcem, nebo není-li tento údaj k dispozici, dvou třetin maximálních regulovaných otáček předtím, než je uvolněn pedál akcelérátoru. To lze zkontrolovat například sledováním otáček motoru nebo tak, že se od začátku		

		sešlapování pedálu akcelérátoru do jeho uvolnění nechá uplynout dostatečná doba. U vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 by měla tato doba být nejméně dvě sekundy. 4. Zkouška se hodnotí jako nevyhovující jen tehdy, jestliže aritmetický průměr ze čtyř posledních cyklů volné akcelerace přesahuje mezní hodnotu. Tato hodnota se vypočte bez uvažování změřených hodnot, které se významně odchyľují od střední hodnoty změřených hodnot, nebo se zjistí jiným způsobem statistického výpočtu, při kterém se uvažuje rozptyl měřených hodnot. 5. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení jsou hodnocena jako nevyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty výrazně přesahují mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech. S cílem zamezit zbytečnému zkoušení jsou hodnocena jako vyhovující vozidla, u nichž měřené hodnoty jsou výrazně menší než mezní hodnoty po méně než třech cyklech volné akcelerace nebo po proplachovacích cyklech při zohlednění příslušných tolerancí. Nebo měření provedené dálkově ovládaným zařízením a potvrzené standardními zkušebními metodami.		
8.2.2.2.1	U vozidel registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu po datu stanoveném v požadavcích, přesahuje opacita úroveň uvedenou výrobcem na štítku povýšenou o $0,5 \text{ m}^{-1}$		B	
8.2.2.2.2	Pokud tato informace není k dispozici nebo požadavky připouštějí použití referenčních hodnot, u motorů s atmosférickým sáním: $2,5 \text{ m}^{-1}$, u přeplňovaných motorů: $3,0 \text{ m}^{-1}$, nebo u vozidel specifikovaných v požadavcích nebo registrovaných poprvé nebo uvedených poprvé do provozu po datu stanoveném v požadavcích $1,5 \text{ m}^{-1}$ ⁽⁶⁾ .		B	
8.2.2.2.3	Měření dálkově ovládaným zařízením ukazuje výrazný nesoulad s požadavky		B	

POZNÁMKY:

- (1)** 48 % u vozidel, která nemají protiblokovací systém (ABS) nebo jsou schválena před 1. říjnem 1991.
- (2)** 45 % u vozidel registrovaných po roce 1988 nebo od data stanoveného v požadavcích, podle toho, co nastane později.
- (3)** 43 % u návěsů a přívěsů registrovaných po roce 1988 nebo od data stanoveného v požadavcích, podle toho, co nastane později.
- (4)** $2,2 \text{ m/s}^2$ pro vozidla NI, N2 a N3.
- (5)** Vozidla schválená podle mezních hodnot v řádku A nebo B části 5.3.1.4 přílohy 1 směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES nebo pozdějších právních předpisů nebo první registrace

nebo uvedení do provozu po dni 1. července 2002.

(6) Vozidla schválená podle mezních hodnot v řádku B bodu 5.3.1.4 přílohy I směrnice 70/220/EHS ve znění směrnice 98/69/ES nebo pozdějších předpisů; v řádku B1, B2 a C bodu 6.2.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS ve znění směrnice 1999/96/ES nebo pozdějších předpisů nebo poprvé registrované nebo uvedené do provozu po 1. červenci 2008.

„Požadavky“ označují požadavky na schválení vozidla k datu první registrace nebo prvního uvedení do provozu a také povinnosti dodatečného vybavení podle příslušných právních předpisů. Věta první také platí pro systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky vozidla.“

Položky, které je možné kontrolovat jen s použitím zařízení, jsou označeny (E).

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 82/2012 Sb.

Doklad o výsledku technické silniční kontroly

Poznámky pod čarou

¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES ze dne 6. června 2000 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství.
Směrnice Komise 2010/47/EU ze dne 5. července 2010, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/30/ES o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných ve Společenství.

²⁾ Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Souvislosti

Provádí předpis

[361/2000 Sb.](#) Zákon o provozu na pozemních komunikacích

Verze

č.	Znění od	Novely	Poznámka
1.	31.03.2012		Počátek účinnosti. Aktuální verze.
0.	16.03.2012		Vyhlášené znění.

