

Metodický pokyn,
ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel

1. Predmet

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa stanovujú pre kontrolné úkony vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniách technickej kontroly (ďalej len „STK“) v Slovenskej republike

- a) predpísané podmienky,
- b) spôsob kontroly,
- c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia¹⁾.

2. Všeobecné ustanovenia

- 2.1 Kontrolné úkony sa delia do skupín podľa ich príbuznosti alebo príslušnosti ku konštrukčným skupinám vozidla. Každý skupine kontrolných úkonov prislúcha osobitný kód tvorený trojciferným identifikačným číslom. Skupiny kontrolných úkonov a príslušné kódy sú
 - a) 100 – Identifikácia a odchýlky vo vyhotovení vozidla,
 - b) 200 – Brzdová sústava,
 - c) 300 – Riadenie,
 - d) 400 – Nápravy, kolesá, pruženie, hriadele a kľby,
 - e) 500 – Rám a karoséria,
 - f) 600 – Osvetlenie a svetelná signalizácia,
 - g) 700 – Ostatné ústrojenstvo a zariadenia,
 - h) 800 – Spaliny, zvuk, odrušenie,
 - i) 900 – Predpísaná a zvláštna výbava.
- 2.2 Každému kontrolnému úkonu prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojciferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu sa zhoduje s prvou číslicou kódu skupiny kontrolných úkonov, do ktorej patrí (napr. kontrolný úkon č. 512 - Dvere patrí do skupiny úkonov 500 – Rám a karoséria).
- 2.3 Predpísanými podmienkami sa na účel tohto metodického pokynu rozumejú podmienky stanovené týmto metodickým pokynom pre vozidlá v premávke na pozemných komunikáciách. V prípade predpísaných podmienok stanovených na základe citovaných osobitných predpisov ide o také podmienky, ktoré je možné preveriť v STK, a ktoré nemusia v plnej miere zodpovedať všetkým ustanoveniam citovaného osobitného predpisu.
- 2.4 Spôsobom kontroly sa na účel tohto metodického pokynu rozumie stručný opis spôsobu preverenia splnenia predpísaných podmienok. V prípade, ak tento opis nemožno podať dostatočne stručne, je predmetom osobitného metodického pokynu.
- 2.5 Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom²⁾ alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač). Použitie iných technologických zariadení alebo nástrojov nie je potrebné, ale je prípustné, ak je nimi STK vybavená (napr. detektor vôle na kontrolnej linke typu A, alebo skúšobňa účinku tlmičov pruženia).
- 2.6 Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytie niektorých súčastí vozidla (napr. diskov kolies).
- 2.7 Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných úkonoch zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu¹⁾ klasifikované ako ľahké (označené písmenom „A“), vážne (označené písmenom „B“) a nebezpečné (označené písmenom „C“).

¹⁾ § 48 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

²⁾ § 34 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

- 2.8 Schválením vozidla sa na účel tohto metodického pokynu rozumie udelenie typového schválenia vozidla, typového schválenia ES vozidla, typového schválenia vozidla vyrobeného v malej sérii, typového schválenia vozidla ES vyrobeného v malej sérii, viacstupňového typového schválenia, viacstupňového typového schválenia ES, schválenia jednotlivu vyrobeného vozidla alebo schválenia jednotlivu dovezeného vozidla. Ak sa výraz schválenie vzťahuje len k niektorému konkrétnemu z týchto druhov schválenia, je to v texte presne uvedené.

3. Kontrolné úkony

3.1 Skupina 100 - Identifikácia a odchýlky vo vyhotovení vozidla

Evidenčné čísla

101

Predpísané podmienky

1. Vozidlo, ktorému bolo pridelené evidenčné číslo³⁾, musí byť označené jednou alebo dvomi tabuľkami s evidenčným číslom podľa ďalej uvedených podmienok.
2. Evidenčné číslo uvedené na tabuľke alebo tabuľkách s evidenčným číslom, ktoré sú na vozidle, sa musí zhodovať s údajom v predloženej osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v predloženej aktuálnej overenej kópii osvedčenia o evidencii vozidla alebo v predloženej potvrdení o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla vydanom útvarom Policajného zboru.
3. Vyhotovenie tabuľky s evidenčným číslom musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁴⁾.
4. Na vozidlách kategórií M a N musia byť dve tabuľky s evidenčným číslom, jedna na prednej časti vozidla a orientovaná smerom vpred, druhá na zadnej časti vozidla a orientovaná smerom vzad. Na vozidlách kategórií L, O, T a R musí byť jedna tabuľka s evidenčným číslom na zadnej časti vozidla a orientovaná smerom vzad.
5. Tabuľky s evidenčným číslom musia byť na vozidle umiestnené na mieste na to určenom konštrukciou vozidla v súlade s podmienkami ustanovenými osobitným predpisom⁴⁾. Priestor na umiestnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 15.9.2005 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁾. Priestor na umiestnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom na vozidlách kategórie L schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom⁶⁾. Priestor na umiestnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom na vozidlách kategórií T schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom⁷⁾.
6. Na tabuľke s evidenčným číslom ani v jej blízkosti nesmú byť, s výnimkou poznávacej značky Slovenskej republiky⁸⁾, umiestnené žiadne nápisy alebo označenia, ktoré by mohli byť zamenené za evidenčné číslo vozidla.
7. Tabuľka s evidenčným číslom musí byť riadne pripevnená, nesmie byť nadmerne poškodená a evidenčné číslo na nej musí byť čitateľné.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí označenie vozidla predpísaným počtom tabuliek s evidenčným číslom a ich zhoda s údajmi v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v iných predkladaných dokladoch. Overí sa vyhotovenie, stav a pripevnenie tabuliek s evidenčným číslom.
2. Zhoda vyhotovenia priestoru na umiestnenie tabuľky s evidenčným číslom s predpísanými podmienkami sa preverí iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivu vyrobeného, jednotlivu dovezeného alebo jednotlivu prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.
3. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky „Ďalšie záznamy STK“, napr. „101 – chýba predná

³⁾ § 94 zákona NR SR č. 315/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴⁾ § 50 vyhlášky MV SR č. 225/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁵⁾ nariadenie vlády SR č. 405/2005 Z. z. (príloha smernice Rady 70/222/EHS)

⁶⁾ nariadenie vlády SR č. 72/2006 Z. z. (príloha okrem bodov 1.3 a 1.3.1 smernice Rady 93/94/EHS v znení smernice Komisie 1999/26/ES)

⁷⁾ nariadenie vlády SR č. 67/2006 Z. z. (prílohy I až IV, príloha V okrem bodu 1 a príloha VI smernice Rady 74/151/EHS II v znení smernice Rady 82/890/EHS, smernice Komisie 88/410/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES a smernice Komisie 98/38/ES)

⁸⁾ § 57 ods. 1 vyhlášky MV SR č. 225/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

(zadná) tabuľka s EČ“, „101 – predná (zadná) tabuľka s EČ poškodená“, „101 – predná (zadná) tabuľka s EČ nie je riadne pripevnená“, „101 – údaj na prednej (zadnej) tabuľke s EČ nečitateľný“, „101 – predná (zadná) tabuľka s EČ nesprávne umiestnená“ alebo „101 – na prednej (zadnej) tabuľke s EČ sú nepovolené nápisy“.

Chyby

1.	Vozidlo, ktorému bolo pridelené evidenčné číslo, nie je vybavené ani jednou tabuľkou s evidenčným číslom.	C
2.	Evidenčné číslo na tabuľke s evidenčným číslom pripevnenej na vozidle sa nezhoduje s údajom v osvedčení o evidencii vozidla, alebo v doklade, ktorý bol predložený namiesto neho.	C
3.	Vyhotovenie tabuľky s evidenčným číslom nezodpovedá predpísaným podmienkam (napr. pôvodne pridelená tabuľka je nahradená tabuľkou iného vyhotovenia).	C
4.	Na vozidle kategórie M alebo N, ktorému bolo pridelené evidenčné číslo, chýba jedna z dvojice predpísaných tabuliek s evidenčným číslom.	A
5.	Tabuľka s evidenčným číslom je nadmerne poškodená.	A
6.	Tabuľka s evidenčným číslom nie je riadne pripevnená.	A
7.	Evidenčné číslo nie je na tabuľke s evidenčným číslom čitateľné.	A
8.	Umiestnenie tabuľky s evidenčným číslom alebo vyhotovenie priestoru na umiestnenie tabuľky s evidenčným číslom nezodpovedá predpisu.	A
9.	Na tabuľke s evidenčným číslom alebo v jej blízkosti sú iné než povolené nápisy alebo označenia.	A

Identifikačné číslo motora (typ)

102

Predpísané podmienky

Identifikačné číslo (typ) motora namontovaného v motorovom vozidle sa musí zhodovať s údajom v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v predloženej aktuálnej overenej kópii osvedčenia o evidencii vozidla alebo v predloženom potvrdení o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla vydanom útvarom Policajného zboru.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí zhoda identifikačného čísla motora (typu) s údajom v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v iných predkladaných dokladoch. V prípade technickej kontroly na vydanie prepravného povolenia sa zistí tiež výrobné číslo motora namontovaného vo vozidle a tento údaj sa použije podľa ustanovení osobitného predpisu⁹⁾.
2. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky “Ďalšie záznamy STK”, napr. „102 – typ motora sa nezhoduje s OEV“.
3. Ak je vo vozidle preukázateľne namontovaný motor iného typu, než s akým bolo schválené, a tento stav bezprostredne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie (napr. ide o motor, ktorého výkon je v porovnaní s pôvodným typom vyšší, pričom nie je zaručené, že ostatné časti vozidla sú na takúto zmenu technických parametrov dimenzované), potom sa chyba nevyznačí v tomto kontrolnom úkone, ale vyznačí sa nebezpečná chyba v kontrolnom úkone č. 718.

Chyby

Identifikačné číslo (typ) motora namontovaného vo vozidle sa nezhoduje s údajom uvedeným v osvedčení o evidencii vozidla, alebo v doklade, ktorý bol predložený namiesto neho.	A
--	---

VIN, výrobný štítok, výrobné číslo karosérie (nadstavby)

103

Predpísané podmienky

1. Vozidlo, ktorému bolo pridelené identifikačné číslo vozidla VIN¹⁰⁾, ním musí byť označené. Vozidlo, ktorému bolo pridelené identifikačné číslo traktora, ním musí byť označené. Vozidlo, ktorému bolo pridelené výrobné číslo vozidla alebo podvozku, ním musí byť označené. Karoséria (nadstavba) vozidla, ktorej bolo pridelené výrobné číslo karosérie (nadstavby), ním musí byť označená. Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora, výrobné číslo vozidla alebo výrobné číslo karosérie (nadstavby), ktorým je vozidlo alebo karoséria (nadstavba) označená, musí byť zhodné s príslušným údajom uvedeným v osvedčení

⁹⁾ metodický pokyn MDPT SR na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia

¹⁰⁾ § 2 písm. a) zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

- o evidencii vozidla, prípadne v predloženej aktuálnej overenej kópii osvedčenia o evidencii vozidla alebo v predloženom potvrdení o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla vydanom útvarom Policajného zboru.
2. Vozidlo musí byť označené výrobným štítkom¹¹⁾. Údaje uvedené na výrobnom štítku musia byť zhodné s príslušnými údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v predloženej aktuálnej overenej kópii osvedčenia o evidencii vozidla alebo v predloženom potvrdení o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla vydanom útvarom Policajného zboru.
 3. Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora, výrobné číslo vozidla alebo podvozku, alebo výrobné číslo karosérie vozidiel bez samostatného podvozku musí byť vyznačené na prístupnom mieste vozidla metódou tepania alebo razenia. Identifikačné číslo vozidla VIN vozidiel kategórií M, N a O schválených počnúc 15.9.2005 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹²⁾ a byť na vozidle vyznačené na výrobnom štítku a na karosérii, ráme alebo inej podobnej nosnej konštrukcii na pravej strane vozidla na zreteľne viditeľnom a prístupnom mieste. Identifikačné číslo vozidla VIN vozidiel kategórie L schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹³⁾ a byť na vozidle vyznačené na výrobnom štítku a na karosérii alebo ráme na pravej strane vozidla na ľahko prístupnom mieste. Identifikačné číslo traktora vozidiel kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹⁴⁾ a byť na vozidle vyznačené na výrobnom štítku a na podvozku alebo na inej podobnej konštrukcii na pravej prednej strane vozidla na viditeľnom a prístupnom mieste.
 4. Výrobný štítok všetkých kategórií vozidiel musí byť pevne pripevnený na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste na súčasti vozidla, ktorá sa pri používaní nevymieňa. Výrobný štítok vozidiel kategórií M, N a O schválených počnúc 15.9.2005 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹²⁾. Výrobný štítok vozidiel kategórie L schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹³⁾. Výrobný štítok vozidiel kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹⁴⁾. Na výrobnom štítku vozidiel schválených po 30.3.1997 a súčasne pred 1.3.2005 musí byť uvedené identifikačné číslo vozidla VIN, najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla, v prípade ťažného vozidla najväčšia prípustná celková hmotnosť jazdnej súpravy, v prípade inej kategórie vozidla ako L₁, L₃ alebo L₄ najväčšia prípustná hmotnosť pripadajúca na jednotlivé nápravy a v prípade vozidla kategórie M₁ najväčšia prípustná celková hmotnosť nebrzdeného prípojného vozidla. Na výrobnom štítku vozidiel schválených od 1.7.1984 do 30.3.1997 musí byť uvedené identifikačné číslo vozidla VIN alebo výrobné číslo vozidla, najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla, najväčšia prípustná hmotnosť pripadajúca na jednotlivé nápravy, najväčšia prípustná celková hmotnosť prípojného vozidla, v prípade vozidla kategórie M₁ najväčšia prípustná celková hmotnosť brzdeného a nebrzdeného prípojného vozidla a najväčšia prípustná celková hmotnosť jazdnej súpravy. Vzory výrobných štítkov podľa osobitných predpisov¹²⁾¹³⁾¹⁴⁾ sú v prílohe č. 1. Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla uvedené na výrobnom štítku musí byť zhodné s príslušným údajom vyznačeným na vozidle podľa predpisanej podmienky č. 1.
 5. Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora, výrobné číslo vozidla alebo výrobné číslo karosérie (nadstavby) a údaje na výrobnom štítku musia byť čitateľné a nesmú niesť znaky neoprávnených zásahov.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overia v predpísaných podmienkach uvedené identifikátory vozidla, prípadne karosérie (nadstavby) a ich zhoda s údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v iných predkladaných dokladoch.
2. Ak sa zistí, že identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyrazené na karosérii alebo ráme vozidla
 - a) chýba (chyba č. 1), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text znenia „103 – VIN chýba“. Ak identifikačné číslo vozidla VIN chýba z dôvodu výmeny dielu alebo časti karosérie alebo rámu vozidla, na ktorej bolo umiestnené, vyznačí sa tiež dopĺňajúci údaj, napr. „z dôvodu výmeny dielu, na ktorom sa nachádzalo“.

¹¹⁾ § 2 písm. aj) zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

¹²⁾ nariadenie vlády SR č. 394/2005 Z. z. (príloha smernice Rady 76/114/EHS v znení smernice Komisie 78/507/EHS, smernice Rady 87/354/EHS a Aktu o podmienkach prístupu SR pripojeného k Zmluve o prístúpení k EÚ, prílohy II)

¹³⁾ nariadenie vlády SR č. 75/2006 Z. z. (body 2, 3 a 4 prílohy smernice Rady 93/34/EHS v znení smernice Komisie 1999/25/ES)

¹⁴⁾ nariadenie vlády SR č. 332/2006 Z. z. (príloha V smernice Rady 89/173/EHS v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES, smernice Komisie 2000/1/ES a Aktu o podmienkach prístupu SR pripojeného k Zmluve o prístúpení k EÚ)

- b) nie je čitateľné ako celok a žiaden zo znakov, z ktorých je zložené, nemožno jednoznačne identifikovať (chyba č. 2), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text znenia „103 – VIN nečitateľné“.
- c) nemá čitateľné len niektoré znaky (chyba č. 3), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text znenia „103 – VIN čiastočne nečitateľné, na vozidle zistené“ a doplní sa zistené identifikačné číslo vozidla VIN, pričom namiesto jeho znakov, ktoré nemožno jednoznačne identifikovať, sa uvedie znak „?“ (napr. „TMBPF16Y8??499??“ v prípade neidentifikovateľného desiateho, jedenásteho a pätnásteho až sedemnásteho znaku).
- d) sa nezhoduje s príslušným údajom uvedeným v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v predloženej aktuálnej overenej kópii osvedčenia o evidencii vozidla alebo v predloženom potvrdení o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla vydanom útvarom Policajného zboru (chyba č. 4), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text znenia „103 – VIN sa nezhoduje s OEV“ alebo „103 – VIN sa nezhoduje s potvrdením o zadržaní OEV“.
- e) nesie zjavné stopy neoprávnených zásahov (chyba č. 5), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text znenia „103 – zjavný neoprávnený zásah do VIN“.
3. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky „Ďalšie záznamy STK“, napr. „103 – výrobný štítok chýba“, „103 – výrobný štítok nečitateľný“, „103 – údaje na výrobnom štítku neúplné“, „103 – VIN na výrobnom štítku nesúhlasí s vyrazeným“, „103 – zjavný neoprávnený zásah do výrobného štítku“, „103 – VIN umiestnené v rozpore s predpisom“, „103 – výrobný štítok umiestnený v rozpore s predpisom“, „103 – chýba výrobné číslo nadstavby“, „103 – výrobné číslo nadstavby nesúhlasí s OEV“ a pod.

Chyby

1.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla nie je vyznačené na vozidle, ktorému bolo pridelené.	C
2.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyznačené na vozidle nie je čitateľné.	C
3.	Niektorý zo znakov identifikačného čísla vozidla VIN, identifikačného čísla traktora alebo výrobného čísla vozidla vyznačeného na vozidle nie je čitateľný.	C
4.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyznačené na vozidle sa nezhoduje s údajom v osvedčení o evidencii vozidla, alebo v doklade, ktorý bol predložený namiesto neho.	C
5.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyznačené na vozidle nesie zjavné stopy neoprávnených zásahov.	C
6.	Výrobný štítok vozidla chýba, je poškodený, údaje na ňom nie sú úplné, nie sú čitateľné, nezhodujú sa s ostatnými identifikátormi alebo predloženými dokladmi, alebo výrobný štítok nesie stopy neoprávnených zásahov.	A
7.	Umiestnenie niektorého z identifikátorov vozidla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
8.	Chýba výrobné číslo karosérie (nastavby).	A
9.	Výrobné číslo karosérie (nastavby) nesúhlasí s údajom v osvedčení o evidencii.	A

Odchýlky vo vyhotovení vozidla

104

Predpísané podmienky

Skutočné vyhotovenie vozidla sa nesmie odchyľovať od schváleného vyhotovenia vozidla zaznamenaného v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v predloženej aktuálnej overenej kópii osvedčenia o evidencii vozidla alebo v predloženom potvrdení o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla vydanom útvarom Policajného zboru.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa preverí zhodnosť vozidla so schváleným vyhotovením podľa údajov v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v iných predkladaných dokladoch. V prípade zistenia odchýlok sa overí, či nie sú v rozpore s platnými predpismi.
2. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky „Ďalšie záznamy STK“.

3. Ak možno odchýlku od schváleného vyhotovenia hodnotiť ako chybu v kontrolnom úkone týkajúcom sa priamo príslušnej časti vozidla, vyznačí sa chyba v ňom. V takomto prípade sa chyba v tomto kontrolnom úkone nevyznačí.
4. Ak sú zistené odchýlky v rozpore s platnými predpismi, alebo ak môžu priamo negatívne ovplyvniť bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie a nie je možné vyznačiť zodpovedajúcu chybu v úkone týkajúcom sa príslušnej časti vozidla (podľa bodu 3), potom sa chyba nevyznačí v tomto kontrolnom úkone, ale vyhodnotí sa príslušným stupňom chyby v kontrolnom úkone č. 718.

Chyby

Vozidlo bolo zmenené tak, že nezodpovedá údajom uvedeným v osvedčení o evidencii vozidla, alebo v doklade, ktorý bol predložený namiesto neho.	A
--	---

Farba vozidla

105

Predpísané podmienky

Farba vozidla musí zodpovedať farbe zaznamenatej v osvedčení o evidencii vozidla, prípadne v predloženej aktuálnej overenej kópii osvedčenia o evidencii vozidla alebo v predložennom potvrdení o zadržení osvedčenia o evidencii vozidla vydanom útvarom Policajného zboru.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa preverí farba vozidla. V prípade potreby možno farbu identifikovať podľa vzorkovníka farieb.
2. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky "Ďalšie záznamy STK", napr. „105 – farba nesúhlasí s OEV, na vozidle zistená strieborná metalíza“ a pod.

Chyby

Farba vozidla nesúhlasí so záznamom v osvedčení o evidencii vozidla, alebo v doklade, ktorý bol predložený namiesto neho.	A
---	---

2.2 Skupina 200 - Brzdová sústava

Prevádzková brzda - účinok

201

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií L, M, N, O, T a R musia byť schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok vyjadrený zbrzdením (Z_{min}) podľa osobitného predpisu¹⁵). Hodnoty predpísaných minimálnych zbrzdení sú uvedené v tabuľke v predpísanej podmienke č. 3.
2. Ovládacia sila potrebná na dosiahnutie predpísaného minimálneho brzdného účinku prevádzkovej brzdy motorového vozidla nesmie byť vyššia ako najväčšia prípustná. Hodnoty najväčších prípustných ovládacích síl sú uvedené v tabuľke v predpísanej podmienke č. 3.
3. Tabuľka s hodnotami predpísaných minimálnych zbrzdení a najväčších prípustných ovládacích síl prevádzkovej brzdy pre vozidlá kategórií L, M, N, O, T a R:

¹⁵) príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. (pre vozidlá kategórií M, N, O₃ a O₄ bod 1.2.2 smernice Rady 96/96/ES v znení smernice Komisie 1999/52/ES, smernice Komisie 2001/9/ES, smernice Komisie 2001/11/ES a smernice Komisie 2003/27/ES)

Kategória vozidiel	Najväčšia konštrukčná rýchlosť (km.h ⁻¹)	Zbrzdenie Z _{min} (%)	Ovládacia sila F _{max} (N)
L _{1e} , L _{2e}	-	40	390
L _{3e} , L _{5e} , L _{6e} , L _{7e}		50	490
L _{4e}		45	490
M ₁		50	490
M ₂ , M ₃		50/48 ^{*)}	685
N ₁		50/45 ^{**)}	685
N ₂ , N ₃		45/43 ^{**)}	685
O ₃ , O ₄		43/40 ^{**)}	-
O ₂		43/40 ^{**)}	-
T, R		do 25	30
	do 30	35	600
	do 40	43	600

*) Bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991

***) Prijaté do evidencie pred rokom 1988

Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitných metodických pokynov¹⁶⁾.

Chyby

1.	Účinnosť prevádzkovej brzdy nie je dostatočná.	C
2.	Na dosiahnutie požadovaného brzdného účinku prevádzkovej brzdy je potrebné vynaložiť nadmernú ovládajúcu silu.	C

Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia

202

Predpísané podmienky

- Účinnosť prevádzkového brzdenia musí pôsobiť na kolesá tej istej nápravy súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla.
- Súmerným pôsobením účinku prevádzkového brzdenia sa na účel tohto kontrolného úkonu v zhode s osobitným predpisom¹⁷⁾ rozumie, ak veľkosť brzdných síl vyvolávaných prevádzkovou brzdou na ktoromkoľvek kolese nie je menšia, ako 70 % najvyššej zaznamenatej brzdných síl protiahlého kola na tej istej náprave. (Poznámka: To znamená, že miera nesúmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy na náprave nesmie prekročiť 30 %, pričom pri výpočte zodpovedá väčšej z oboch brzdných síl hodnota 100 %.)
- V prípade jazdnej skúšky bŕzd vozidla (bez merania brzdných síl) nesmie prísť k nadmernému vybočeniu z priameho smeru jazdy.

Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitných metodických pokynov¹⁶⁾.

Chyby

Účinnosť prevádzkovej brzdy na protiahlých kolesách niektorej nápravy nie je súmerná.	C
---	---

Prevádzková brzda – nábeh brzdného účinku

203

Predpísané podmienky

Nábeh brzdného účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies nesmie byť zreteľne oneskorený.

Spôsob kontroly

Nábeh brzdného účinku prevádzkovej brzdy sa posúdi subjektívne pri skúške bŕzd na valcovej skúšobni bŕzd.

Chyby

¹⁶⁾ metodické pokyny MDPT SR na kontrolu brzdových sústav vozidiel príslušných kategórií pri technických kontrolách

¹⁷⁾ bod 1.3.1 smernice Rady 96/96/ES v znení smernice Komisie 1999/52/ES, smernice Komisie 2001/9/ES, smernice Komisie 2001/11/ES a smernice Komisie 2003/27/ES

Prevádzková brzda - výstražné zariadenie**204****Predpísané podmienky**

1. Motorové vozidlá s prevádzkovými brzdami s kvapalinovým prevodom a motorové vozidlá s brzdovými sústavami uvádzanými do činnosti energiou zo zásobníka musia byť vybavené výstražným zariadením a tlakomerom.
2. Porucha niektorej časti kvapalinového prevodu musí byť opticky signalizovaná červeným svetlom na palubnej doske, ktoré sa rozsvieti najneskôr pri pôsobení na ovládací orgán brzdy. Je prípustné, aby toto výstražné zariadenie signalizovalo, že hladina v nádržke brzdovej kvapaliny poklesla pod predpísanú hodnotu. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré boli schválené do 30.5.1984.
3. V prípade brzdových sústav uvádzaných do činnosti energiou zo zásobníka musí optické alebo akustické výstražné zariadenie (nízkotlakový výstražný indikátor) signalizovať, že hladina energie v ktorejkoľvek časti sústavy poklesla pod predpísanú hodnotu, a to aj v prípade, ak je vozidlo vybavené tlakomerom. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré boli schválené pred 1.7.1972.
4. Akustická signalizácia musí byť dobre počuteľná.
5. V prípade motorových vozidiel vybavených pružinovými brzdami musí byť opticky alebo akusticky signalizovaný samovoľný pokles tlaku vzduchu v komore pružinovej brzdy na výrobcom predpísanú hodnotu tlaku.

Spôsob kontroly

Na vozidlách s kvapalinovými brzdami sa kontrola vykoná postupom stanoveným výrobcom vozidla. Na vozidlách s pretlakovými vzduchovými brzdami sa opakovaným stláčaním brzdového pedálu pri vypnutom motore zníži tlak vzduchu v brzdovej sústave a overí sa, či správne funguje predpísaná signalizácia. Počuteľnosť akustickej signalizácie sa hodnotí subjektívne.

Chyby

1.	Predpísaná signalizácia kvapalinových brzd nefunguje.	B
2.	Predpísaná signalizácia straty energie v sústave alebo tlakomer pretlakových vzduchových brzd nefunguje.	C
3.	Predpísaná akustická signalizácia nie je dobre počuteľná.	B

Prevádzková brzda - odstupňovateľnosť účinku**205****Predpísané podmienky**

Brzdenie prevádzkovou brzdou musí byť odstupňovateľné. Odstupňovateľným brzdením sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie také brzdenie, pri ktorom v bežnom rozsahu činnosti zariadenia:

- a) vodič môže v každom okamihu zväčšiť alebo zmenšiť brzdnu silu pôsobením na ovládací orgán brzdy,
- b) brzdna sila sa mení v rovnakom zmysle, ako pôsobenie na ovládací orgán,
- c) brzdnu silu je možné ľahko a dostatočne jemne regulovať.

Spôsob kontroly

Odstupňovateľnosť brzdného účinku prevádzkovej brzdy sa posudzuje pri skúške brzd na valcovej skúšobni brzd (kontrolný úkon č. 201). Pri mechanických a priamočinných kvapalinových brzdách musí byť brzdna sila približne úmerná ovládacej sile, pri pretlakových vzduchových brzdách brzdovému tlaku.

Chyby

Účinok prevádzkovej brzdy nie je odstupňovateľný.	B
---	---

Posilňovač brzd - činnosť**206****Predpísané podmienky**

1. Posilňovač brzd musí svojou činnosťou v miere zodpovedajúcej predpisu výrobcu znižovať veľkosť sily, ktorou treba na dosiahnutie potrebného brzdného účinku pôsobiť na ovládací orgán brzdy.
2. Činnosť posilňovača brzd nesmie narušovať odstupňovateľnosť brzdného účinku (kontrolný úkon č. 205).

Spôsob kontroly

Činnosť posilňovača brzd sa posudzuje pri skúške brzd na valcovej skúšobni brzd (kontrolný úkon č. 201) porovnaním ovládacej sily, ktorú je potrebné vynaložiť na dosiahnutie dostatočného brzdného účinku s posilňovačom v činnosti a s posilňovačom vyradeným z činnosti, pričom sa postupuje podľa ustanovení osobitných metodických pokynov¹⁶).

Chyby

1.	Posilňovač brzd nie je účinný (jeho činnosť sa na valcovej skúšobni brzd neprejavuje).	B
2.	Posilňovač brzd svojou činnosťou narúša odstupňovateľnosť brzdného účinku.	B

Prevádzková brzda - zdvih pedálu

207

Predpísané podmienky

1. Mŕtvy chod ovládacieho pedálu prevádzkovej brzdy musí byť v medziach predpísaných výrobcom vozidla.
2. Predpísaný brzdný účinok sa musí dosiahnuť pri prvom zošliapnutí ovládacieho pedálu. Pri kvapalinovej brzde musí pri úplnom stlačení zostať od podlahy (dorazu) istá rezerva zdvihu pedálu.
3. Uloženie pedálu prevádzkovej brzdy nesmie byť príliš tesné alebo nadmerne opotrebené. Pedál nesmie byť poškodený (deformovaný).
4. Pedál musí mať na ploche, na ktorú pôsobí noha vodiča, obloženie brániace jej zošmyknutiu.
5. Na vozidlách kategórie T s dvoma pedálmi sa oba musia dať spojiť západkou.

Spôsob kontroly

Zošliapnutím pedálu brzdy o zdvih, pri ktorom začne byť vyvodzovaný brzdný účinok, sa overí mŕtvy chod pedálu. Intenzívnym zošliapnutím pedálu brzdy sa overí rezervná vôľa pedálu od podlahy (dorazu). Veľkosť mŕtveho chodu a rezervnej vôle pedálu sa posudzuje subjektívne.

Chyby

1.	Stav ovládacieho pedálu prevádzkovej brzdy alebo jeho čapu neumožňuje bezpečné ovládanie prevádzkovej brzdy.	C
2.	Dráha alebo zdvih ovládacieho pedálu prevádzkovej brzdy neumožňuje bezpečné ovládanie prevádzkovej brzdy (napr. dráha pedálu je obmedzená inou súčasťou vozidla).	C
3.	Pri prvom intenzívnom zošliapnutí sa ovládací pedál kvapalinových brzd prešliapne až na podlahu (doraz).	C
4.	Na vozidle kategórie T s dvoma pedálmi prevádzkovej brzdy sa oba nedajú spojiť západkou.	C
5.	Rezervná vôľa pedálu brzdy pri úplnom zošliapnutí nie je dostatočná.	B
6.	Uloženie pedálu brzdy je príliš tesné alebo nadmerne opotrebené, ale prevádzkovú brzdu možno bezpečne ovládať.	B
7.	Pedál brzdy je poškodený alebo deformovaný, ale prevádzkovú brzdu možno bezpečne ovládať.	B
8.	Protišmykové obloženie plochy, na ktorú pôsobí noha vodiča, chýba.	A
9.	Mŕtvy chod pedálu je väčší alebo menší, ako predpisuje výrobca.	A

Parkovacia brzda - účinok

208

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M, N, O, T a R musia byť schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok vyjadrený zbrzdením (Z_{min}) podľa osobitného predpisu¹⁸). Hodnoty predpísaných minimálnych zbrzdení sú uvedené v tabuľke v predpísanej podmienke č. 5.
2. Za nedostatočný účinok parkovacej brzdy sa na účel tohto kontrolného úkonu považuje tiež prípad, ak je parkovacia brzda neúčinná na jednom z kolies nápravy, na ktorú pôsobí.
3. Ak je parkovacia brzda súčasne núdzovou brzdou (napr. ak je prevádzková brzda vozidla konštrukčne vyhotovená ako jednookruhová), musí jej účinok pôsobiť na kolesá tej istej nápravy súmerne k pozdĺžnej strednej roviny vozidla. Súmerným pôsobením účinku sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie, ak veľkosť brzdného účinku vyvodzovanej parkovacou brzdou na ktoromkoľvek kolese nie je menšia, ako 70 % najvyššej zaznamenatej brzdného účinku protiľahlého kolesa na tej istej náprave. (Poznámka: To znamená, že miera nesúmernosti pôsobenia parkovacej brzdy na náprave nesmie prekročiť 30 %, pričom pri výpočte zodpovedá väčšej z oboch brzdných síl hodnota 100 %.)

¹⁸) príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. (pre vozidlá kategórií M, N, O₃ a O₄ bod 1.4.2 smernice Rady 96/96/ES v znení smernice Komisie 1999/52/ES, smernice Komisie 2001/9/ES, smernice Komisie 2001/11/ES a smernice Komisie 2003/27/ES)

- Ovládacia sila potrebná na dosiahnutie predpísaného minimálneho brzdného účinku parkovacej brzdy vozidla nesmie byť vyššia ako najväčšia prípustná. Hodnoty najväčších prípustných ovládacích síl sú uvedené v tabuľke v predpísanej podmienke č. 5.
- Tabuľka s hodnotami predpísaných minimálnych zbrzdení a najväčších prípustných ovládacích síl prevádzkovej brzdy pre vozidlá kategórií M, N, O, T a R:

Kategória vozidiel	Zbrzdenie Z_{\min} (%)	Ovládacia sila F_{\max} (N)	
		nohou	rukou
M ₁	16	490	390
M ₂ , M ₃	16	685	590
N ₁	16	685	590
N ₂ , N ₃	16/12 ^{*)}	685	590
O ₃ , O ₄	16	590	
O ₂	16	590	
T, R	16	600	400

*) Ťažné vozidlo v súprave s prípojným.

Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitných metodických pokynov¹⁶⁾.

Chyby

1.	Účinnosť parkovacej brzdy nie je dostatočná.	C
2.	Na dosiahnutie požadovaného brzdného účinku parkovacej brzdy je potrebné vynaložiť nadmernú ovládaciu silu.	C
3.	Účinnosť parkovacej brzdy, ktorá je súčasne núdzovou brzdou, nie je na protiľahlých kolesách niektorej nápravy súmerná.	B

Parkovacia brzda - zdvih páky

209

Predpísané podmienky

- Poistné zariadenie musí spoľahlivo zaistiť ovládaciu páku v pracovnej polohe proti samovoľnému uvoľneniu. Odísť páku musí byť možné jednoducho a rýchlo.
- Parkovacia brzda bežnej konštrukcie musí začať pôsobiť v prvej polovici celkovej dĺžky zdvihu ovládacej páky. Maximálny brzdný účinok musí byť dosiahnutý najneskôr v dvoch tretinách dĺžky zdvihu. Táto podmienka sa nevzťahuje na pružinové parkovacie brzdy.
- Predpísané podmienky č. 1 a 2 sa nevzťahujú na parkovacie brzdy, ktorých ovládacím orgánom nie je páka.

Spôsob kontroly

Po uvedení parkovacej brzdy do činnosti sa zistí, pri akom zdvihu začína pôsobiť a či sa dá v krajnej polohe spoľahlivo zaistiť.

Chyby

1.	Ovládacia páka parkovacej brzdy sa nedá spoľahlivo zaistiť v pracovnej polohe.	C
2.	Ovládacia páka parkovacej brzdy má nadmerne veľký chod.	B
3.	Parkovacia brzda sa ťažko odísť uje.	B

Odfahčovací brzda

210

Predpísané podmienky

- Súčasť odfahčovacej brzdy nesmú byť mechanicky alebo inak poškodené. Z hydraulických systémov odfahčovacej brzdy nesmie unikať pracovné médium.
- Pri pôsobení na ovládací orgán odfahčovacej brzdy musí byť za podmienok daných konštrukciou zariadenia vyvodzovaný brzdný účinok na kolesách vozidla. Pri niektorých druhoch odfahčovacej brzdy môže byť brzdný účinok vyvodzovaný i na kolesách prípojného vozidla.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí stav zariadenia. Zistia sa mechanické poškodenia, na hydraulických zariadeniach tiež netesnosť a na elektromagnetických zariadeniach poškodenia elektrickej sústavy. Ak je vozidlo vybavené palubnou diagnostikou, preverí sa, či nie je aktivovaný chybový signál odľahčovacej brzdy.
2. Ak sú pochybnosti o správnej funkcii odľahčovacej brzdy, možno ju vyskúšať jazdnou skúškou vozidla, nakoľko jej účinok sa pri skúške na valcovej skúšobni bŕzd spravidla neprejaví. Pri jazdnej skúške sa brzdí výhradne odľahčovacou brzdou z rýchlosti najmenej 30 km.h⁻¹ s použitím vhodného meradla spomalenia (decelerografu). Dostatočnosť brzdného účinku sa vyhodnocuje orientačne, porovnaním s bežnými hodnotami spomalenia dosahovanými pri brzdení pomocou odľahčovacej brzdy.

Chyby

1.	Odľahčovacia brzda zjavne nefunguje.	B
2.	Niektorá časť odľahčovacej brzdy je zjavne poškodená alebo nedostatočne upevnená.	B
3.	Z hydraulického systému odľahčovacej brzdy uniká médium.	B

Samočinná brzda prípojného vozidla

211

Predpísané podmienky

Brzdové sústavy priebežného a polopriebežného typu na prípojných vozidlách musia byť vybavené zariadením, ktoré zaistí ich samočinné zastavenie, ak by sa za jazdy odpojili od ťažného vozidla.

Spôsob kontroly

Po skúške účinku prevádzkových bŕzd prípojného vozidla (kontrolný úkon č. 201) sa uvedie do činnosti samočinná brzda prípojného vozidla. Na vozidlách s pretlakovou vzduchovou brzdovou sústavou sa samočinná brzda uvádza do činnosti spravidla rozpojením spojkových hlavíc plniacej vetvy spojovacieho potrubia. Postačujúce je overenie jej činnosti sledovaním funkcie príslušného prevodu samočinnnej brzdy (napr. podľa pohybov kľúčov bŕzd). V prípade pochybností sa overí účinok samočinnnej brzdy aj na valcovej skúšobni bŕzd. Plniaca vetva spojovacieho potrubia je označená červenou a ovládacia vetva žltou farbou¹⁹⁾.

Chyby

Samočinná brzda prípojného vozidla nefunguje.	C
---	---

Nájazdová brzda prívesu - činnosť

212

Predpísané podmienky

1. Prívesy kategórií O₁ a O₂ môžu byť vybavené najazdovou brzdou. Ostatné kategórie vozidiel týmto zariadením nesmú byť vybavené.
2. Nájazdová brzda na prívesoch vyrobených po 22.11.1990 musí byť vybavená cúvacou automatikou.
3. Nájazdová brzda musí byť funkčná.

Spôsob kontroly

Kontrola účinku najazdovej brzdy sa vykonáva jazdnou skúškou. Pri intenzívnom zabrzdení súpravy z malej rýchlosti musia mať kolesá prívesu zaťažného na pohotovostnú hmotnosť tendenciu blokovať. Ak je najazdová brzda vybavená cúvacou automatikou, musí byť bezprostredne po zastavení umožnené cúvanie bez akéhokoľvek dodatočného zásahu do brzdovej sústavy prívesu. Po ukončení cúvania musí byť umožnený rozjazd smerom vpred bez brzdzenia kolies prívesu a pri ďalšom brzdení musí najazdová brzda opäť fungovať podľa predpísaných podmienok.

Chyby

1.	Nájazdová brzda nefunguje.	C
2.	Nájazdová brzda nie je vybavená cúvacou automatikou na vozidle, pre ktoré je to predpísané.	B
3.	Cúvacia automatika nefunguje spôsobom, ktorý je predpísaný.	B

Prevod prevádzkovej brzdy

213

Predpísané podmienky

¹⁹⁾ STN 30 3558

1. Všetky diely prevodu brzdy (od ovládacieho orgánu až k brzdovým zariadeniam na kolesách vozidla) musia byť navzájom bezpečne spojené a zaistené, nesmú byť zjavne poškodené, deformované alebo skorodované.
2. V prevode prevádzkovej brzdy nesmú byť nadmerné vôle. Prevádzková vôľa však musí byť tam, kde to výrobca predpisuje.

Spôsob kontroly

Na vozidlách s mechanickým prevodom prevádzkovej brzdy (napr. motocykle) sa prehliadkou a preskúšaním overí stav a činnosť mechanického prevodu bŕzd. Na vozidlách s iným druhom mechanizmu prevádzkovej brzdy sa overí stav mechanických častí prevodu bŕzd (držiakov čeľustí bŕzd, štítov bŕzd a pod.). Stav brzdových hadíc a potrubí tvoriacich súčastí prevodu sa posudzuje v kontrolnom úkone č. 215.

Chyby

1.	Niektoré diely prevodu prevádzkovej brzdy sú skorodované, deformované alebo poškodené, prípadne nedostatočne spojené alebo zaistené, takže brzda neplní svoju funkciu, alebo hrozí ich deštrukcia.	C
2.	V prevode prevádzkovej brzdy sú vôle, ktoré však bezprostredne neobmedzujú jej činnosť.	A
3.	V prevode prevádzkovej brzdy sú nadmerné vôle.	B
4.	Kolesá vozidla trvale pribrzd'ujú v dôsledku poruchy v prevode prevádzkovej brzdy.	B

Prevod parkovacej brzdy

214

Predpísané podmienky

1. Žiadne diely prevodu parkovacej brzdy (páky, tiahla, lanovody a pod.) nesmú byť zjavne poškodené, deformované alebo skorodované.
2. Všetky diely prevodu parkovacej brzdy musia byť riadne upevnené, spojené a zaistené tak, aby bol zaručený spoľahlivý prenos ovládacej sily.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav jednotlivých dielov prevodu parkovacej brzdy a vyskúša sa činnosť prevodu.

Chyby

1.	Niektoré diely prevodu parkovacej brzdy sú poškodené, deformované alebo skorodované.	B
2.	Niektoré diely prevodu parkovacej brzdy nie sú riadne upevnené, spojené alebo zaistené.	B
3.	V prevode parkovacej brzdy sú nadmerné vôle.	B
4.	Pri brzdení alebo odbrzd'ovaní parkovacou brzdou sa prejavuje viaznutie (drhnutie) niektorých dielov spôsobené nečistotami, koróziou alebo nedostatkom maziva v častiach prevodu.	A
5.	Kolesá vozidla trvale pribrzd'ujú v dôsledku poruchy v prevode parkovacej brzdy.	B

Brzdové hadice a potrubie

215

Predpísané podmienky

1. Potrubie ani hadice nesmú byť poškodené (predraté) alebo skorodované natoľko, že by mohlo dôjsť k ich porušeniu, a nesmú mať vonkajšie vydutiny.
2. Potrubie a hadice musia byť bezpečne pripevnené a vedené tak, aby za jazdy nemohli byť odierané inými časťami vozidla.
3. Hadice nesmú byť vedené v ohyboch malého polomeru, nesmú byť v ohyboch stlačené a pri prepružení ani vychýlení kolies riadiacej nápravy sa nesmú dotýkať iných častí vozidla.
4. Spojovacie hadice k prípojnému vozidlu musia byť opletené mäkkým pozinkovaným drôtom, alebo musia byť vyhotovené s dvomi rôznofarebnými vrstvami. Pripúšťajú sa aj hadice z jednofarebných plastických materiálov.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav brzdových hadíc a potrubia. Netesnosť hadíc alebo potrubia sa posudzuje v kontrolnom úkone č. 216.

Chyby

1.	Potrubie alebo hadice sú poškodené, nehrozí však ich porušenie.	A
2.	Potrubie alebo hadice sú poškodené alebo skorodované natoľko, že by mohlo dôjsť k ich porušeniu, alebo majú vonkajšie vydutiny.	B

3.	Potrubie alebo hadice nie sú na niektorom mieste dostatočne upevnené, alebo sú nesprávne vedené, takže sa pri jazde dostávajú do styku s inými časťami vozidla.	B
4.	Na spojovacej hadici k prípojnému vozidlu je porušená súvislosť opletenia, alebo je odkrytá spodná vrstva.	B

Tesnosť brzdovej sústavy

216

Predpísané podmienky

Z brzdovej sústavy nesmie unikáť kvapalina alebo vzduch.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí tesnosť všetkých prístupných dielov, spojkových hadíc a potrubia brzdovej sústavy. Tesnosť sa overí aj pri zošliapnutí pedáli prevádzkovej brzdy.

Chyby

1.	Zo sústavy kvapalinových bŕzd uniká brzdová kvapalina.	C
2.	Z pretlakovej vzduchovej brzdovej sústavy uniká vzduch. Únik vzduchu spôsobuje na vozidle s vypnutým motorom a pri stlačení brzdového pedáli počas 5 minút pokles tlaku v sústave a) väčší ako 50 kPa a súčasne menší alebo rovný 300 kPa, b) väčší ako 300 kPa.	B C

Kľúče bŕzd - zdvih pák

217

Predpísané podmienky

- Kľúče bŕzd nesmú byť poškodené, popraskané alebo skorodované natoľko, že by hrozila ich deštrukcia.
- Zdvih kľúčov všetkých bŕzd musí byť približne rovnaký a musí byť v medziach stanovených výrobcou vozidla. Na vozidle s pretlakovými vzduchovými bŕzdami, pre ktoré nie je k dispozícii príslušný predpis výrobcu, nesmie byť zdvih páky kľúča dlhší ako 50 % maximálneho zdvihu.

Spôsob kontroly

Na vozidle s mechanickými alebo pretlakovými vzduchovými bŕzdami sa prehliadkou overia dĺžky zdvihu pák kľúčov bŕzd. Dĺžkou zdvihu sa rozumie vzdialenosť medzi oboma krajnými polohami osi čapu spojujúceho páku kľúča s brzdovým tiahom, ktorá zodpovedá odbrzdenému a zabrzdzenému stavu. Dĺžka zdvihu sa overuje na všetkých kolesových bŕzdách. Posudzuje sa odhadom, meria sa len v sporných prípadoch. Zároveň sa overí, či sa po odbrzdení páky kľúčov bŕzd vracajú do východiskovej polohy rovnako rýchlo.

Chyby

1.	Zdvihy pák kľúčov bŕzd na vozidle nie sú rovnako dlhé, avšak žiaden nepresahuje prípustnú medzu.	A
2.	Zdvihy páky kľúča niektorej brzdy presahuje stanovenú medzu.	B
3.	Po odbrzdení sa páka kľúča niektorej brzdy vracia neskoršie ako ostatné.	B
4.	Kľúče bŕzd sú poškodené, popraskané alebo skorodované natoľko, že brzda neplní svoju funkciu, alebo hrozí ich deštrukcia.	C

Brzdové valce

218

Predpísané podmienky

- Telesá brzdových valcov nesmú byť mechanicky poškodené (deformované).
- Brzdové valce musia byť riadne upevnené, spojenie medzi piestnicami brzdových valcov a pákami kľúčov bŕzd musí byť spoľahlivo zaistené.
- Gumové ochranné manžety (prachovky) nesmú chýbať, alebo byť poškodené.

Spôsob kontroly

Na vozidle s pretlakovými vzduchovými bŕzdami sa prehliadkou overí stav všetkých brzdových valcov. Netesnosť brzdových valcov sa posudzuje v kontrolnom úkone č. 216.

Chyby

1.	Teleso brzdového valca je poškodené alebo skorodované.	B
2.	Brzdový valec je uvoľnený.	B
3.	Spojienie medzi piestnicou a pákou kľúča brzdy nie je dostatočne zaistené, prípadne sú jeho diely poškodené alebo deformované.	B
4.	Gumová ochranná manžeta chýba, alebo je poškodená.	B

Brzdové obloženie

219

Predpísané podmienky

Brzdové obloženie nesmie byť nadmerne opotrebené, prípadne znečistené olejom alebo tukom.

Spôsob kontroly

Stav brzdového obloženia sa overí prehliadkou len na vozidle, na ktorom je to možné vykonať bezdemontážnym spôsobom (napr. kontrolnými otvormi v štítoch bubnových bŕzd). Ak je nedostatočná hrúbka brzdového obloženia indikovaná automatickým systémom na palubnej doske vozidla, možno príslušnú chybu vyznačiť i na základe tejto informácie.

Chyby

1.	Brzdové obloženie je nadmerne opotrebené.	B
2.	Brzdové obloženie je znečistené olejom alebo tukom.	B

Kotúče, bubny bŕzd

220

Predpísané podmienky

1. Činné plochy kotúčov bŕzd a brzdových bubnov musia byť hladké, nepopraskané, nesmú mať nadmerne hlboké ryhy, prípadne nesmú byť znečistené olejom alebo tukom.
2. Hrúbka kotúča brzdy nesmie byť menšia ako pripúšťa výrobca vozidla.
3. Ovalita bubnov bŕzd alebo nerovnomerná hrúbka brzdových kotúčov nesmie spôsobovať neúmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa pri skúške na valcovej skúšobni bŕzd. Najväčšia hodnota kolísania brzdnej sily nesmie byť väčšia ako (± 10) % od strednej hodnoty. Pri nezaťažených prípojných vozidlách sa pripúšťa kolísanie brzdnej sily okolo strednej hodnoty najviac o (± 15) %.

Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitných metodických pokynov¹⁶).

Chyby

1.	Kotúč alebo bubon niektorej brzdy je nedostatočne upevnený, nadmerne opotrebený alebo popraskaný, prípadne je jeho činná plocha znečistená olejom alebo tukom, takže brzda neplní svoju funkciu.	C
2.	Bubon (kotúč) niektorej brzdy má nadmernú ovalitu (nerovnomernú hrúbku), ktorá spôsobuje neúmerné kolísanie brzdnej sily.	B

Spojkové hlavice

221

Predpísané podmienky

1. Použité spojkové hlavice musia byť schváleného typu, nesmú mať poškodené uzatváracie kohútiky alebo samotiesniace ventily.
2. Na prívesovej súprave musia byť spojkové hlavice pevne namontované na ťažnom vozidle. Pružné spojovacie hadice s príslušnou spojkovou hlavicou (protikusom) musia byť trvale namontované na prívese.
3. Na návesovej súprave musia byť spojkové hlavice pevne namontované na návесе. Pružné hadice s príslušnými spojkovými hlavicami musia byť na ťažnom vozidle.

Spôsob kontroly

Na vozidlách s pretlakovými vzduchovými brzdami sa prehliadkou overí stav a umiestnenie spojkových hlavíc pre spojenie brzdových sústav ťažného a prípojného vozidla.

Chyby

1.	Na vozidle je použitá neschválená spojková hlavica.	A
----	---	---

2.	Spojkové hlavice alebo pružné spojovacie hadice nie sú správne umiestnené.	B
3.	Spojková hlavica je netesná, alebo je poškodený uzatvárací kohútik, prípadne samotesniaci ventil.	B

Kontrolné prípojky

222

Predpísané podmienky

1. Pretlakové vzduchové brzdové sústavy vozidiel, ktoré tak boli schválené, musia byť vybavené kontrolnými prípojkami na meranie tlaku v sústave.
2. Kontrolné prípojky musia byť na najvzdialenejšom mieste každého brzdového okruhu, na výstupe automatického záťažového regulátora a na tých vzduchojemenoch, z ktorých sa odoberá vzduch pre brzdenie.
3. Kontrolné prípojky musia byť funkčné. Kontrolnými prípojkami nesmie unikať vzduch z brzdovej sústavy.

Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitného metodického pokynu.

Chyby

1.	Vozidlo nie je vybavené kontrolnými prípojkami napriek tomu, že s nimi bolo schválené.	A
2.	Niektorá kontrolná prípojka sa nedá povoliť.	B
3.	Niektorá kontrolná prípojka je netesná.	B

Brzdová kvapalina - stav

223

Predpísané podmienky

1. V brzdovej kvapaline nesmú byť viditeľné mechanické nečistoty alebo zrazeniny, ktoré mohli vzniknúť napríklad nevhodným zmiešaním dvoch brzdových kvapalín rozdielných vlastností.
2. Brzdová kvapalina musí mať dostatočnú teplotu varu. Dostatočnou teplotou varu sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie teplota varu najmenej 155 °C.
3. Hladina brzdovej kvapaliny vo vyrovnávacej (zásobnej) nádržke musí mať výšku vo výrobcovom vozidla predpísanom rozmedzí.
4. Otvor vyrovnávacej nádržky určený na dopĺňanie brzdovej kvapaliny musí byť zakrytý odnímateľným krytom (vekom). Kryt nesmie byť nadmerne poškodený.

Spôsob kontroly

Teplota varu brzdovej kvapaliny sa skontroluje na vozidlách s kvapalinovými brzdami pomocou schváleného meradla, pričom sa postupuje podľa návodu na obsluhu meradla. Sonda sa vkladá do vyrovnávacej (zásobnej) nádržky brzdovej kvapaliny, alebo sa z nej odoberá vzorka kvapaliny. Prehliadkou sa zároveň overí, či nie sú v kvapaline mechanické nečistoty alebo zrazeniny.

Chyby

1.	V brzdovej kvapaline sú mechanické nečistoty alebo zrazeniny.	B
2.	Teplota varu brzdovej kvapaliny je nižšia ako 155 °C.	B
3.	Vo vyrovnávacej (zásobnej) nádržke nie je dostatočné množstvo brzdovej kvapaliny.	B
4.	Kryt (veko) vyrovnávacej (zásobnej) nádržky chýba, alebo je nadmerne poškodený.	B

Tlak vzduchu - prevádzkový, ovládací, brzdový

224

Predpísané podmienky

1. Na vozidlách používajúcich tlakový vzduch (podtlak) na ovládanie prevádzkovej brzdy (strojnej aj polostrojnnej brzdy) musí:
 - a) prevádzkový tlak vzduchu (podtlak) v brzdovej sústave dosiahnuť výrobcom predpísané hodnoty v stanovenom čase,
 - b) brzdové tlaky jednotlivých brzdových okruhov prevádzkovej aj odľahčovacej brzdy musia dosahovať výrobcom predpísané hodnoty.
2. Tlak vzduchu v spojkových hlaviciach ťažného vozidla musí dosahovať na:
 - a) jednohadicovom prevode brzdy
 - prevádzkový tlak vzduchu (0,55 až 0,6 MPa), ak nie je v činnosti prevádzková brzda,
 - nulový pretlak pri plnom zdvihu ovládacieho orgánu brzdy.
 - b) dvojhadicovom prevode brzdy

- v plniacej vetve 0,65 až 0,80 MPa,
 - v ovládacej vetve 0,6 až 0,75 MPa pri plnom zdvihu ovládacieho orgánu brzdy.
3. Tlak vzduchu v spojkovvej hlavici ovládacej vetvy spojovacieho potrubia musí byť odstupňovateľný. Definícia odstupňovateľnosti je uvedená v kontrolnom úkone č. 205.

Spôsob kontroly

Hodnoty tlaku vzduchu na kontrolných miestach vzduchovej pretlakovej sústavy vozidla alebo na spojkových hlaviciach sa kontrolujú tlakomermi. Ak nie je vozidlo vybavené kontrolnými prípojkami, hodnoty tlaku sa nekontrolujú.

Chyby

1.	Prevádzkový tlak vzduchu (podtlak) a) je mimo prípustnej medze, odchýlka však nepresahuje 15% menovitej hodnoty, b) sa odchýľuje od predpísanej hodnoty o viac ako 15 %.	A B
2.	Brzdový tlak jedného alebo viacerých brzdových okruhov a) je mimo predpísanej hodnoty, odchýlka však nepresahuje 20 % menovitej hodnoty, b) sa odchýľuje od predpísanej hodnoty o viac ako 20 %.	A B
3.	Tlak vzduchu v spojkovvej hlavici plniacej alebo ovládacej vetvy nedosahuje predpísanú hodnotu.	B
4.	Brzdič príviesu pri jednohadicovom ovládaní brzd príviesu neumožňuje pri plnom zošliapnutí pedálu prevádzkovej brzdy pokles tlaku v spojkovvej hlavici pod 0,03 MPa, alebo prevádzkový tlak vzduchu je nižší ako 0,55 MPa.	B
5.	Tlak v spojkovvej hlavici ovládacej vetvy spojovacieho potrubia nie je odstupňovateľný.	B
6.	Prevádzkový tlak (podtlak) dosahuje hodnôt predpísaných výrobcom v čase dlhšom ako predpisuje výrobca.	B

Obmedzovač brzdneho účinku

225

Predpísané podmienky

1. Na vozidlách kategórií M, N, O₃ a O₄ musí byť účinok prevádzkového brzdzenia rozdelený na jednotlivé nápravy úmerne zaťaženiu pri akejkoľvek okamžitej hmotnosti vozidla. Zariadením zabezpečujúcim rozdelenie účinku je spravidla na vozidlách s brzdami s kvapalinovým prevodom obmedzovač alebo regulátor brzdneho účinku umiestnený na zadnej náprave a na vozidlách so vzduchotlakovými brzdami automatický záťažový regulátor (ďalej len „AZR“) na jednej alebo viacerých nápravách.
2. Vozidlo vybavené AZR musí byť zároveň vybavené štítkom obsahujúcim údaje o maximálnych brzdových tlakoch.

Spôsob kontroly

1. Na vozidlách s kvapalinovými brzdami sa prehliadkou overí stav jednotlivých dielov obmedzovača alebo regulátora a jeho funkčnosť sa posúdi spolu s kontrolným úkonom č. 201.
2. Na vozidlách so vzduchotlakovými brzdami sa prehliadkou overí stav AZR a jeho funkčnosť sa posúdi podľa osobitného metodického pokynu¹⁶).

Chyby

1.	Obmedzovač (regulátor) brzdneho účinku chýba, je neúplný, alebo nefunguje.	B
2.	AZR chýba, je neúplný, alebo nefunguje.	B
3.	Na vozidle s AZR nie je štítko s údajmi o maximálnych brzdových tlakoch.	A

Protiblokovacie zariadenie (ABS)

226

Predpísané podmienky

1. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené:
 - a) motorové vozidlá kategórie M₃ triedy III s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 12 t,
 - b) motorové vozidlá kategórie N₃ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 16 t a určené na ťahanie vozidiel kategórie O₄ a
 - c) prípojné vozidlá kategórie O₄, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1992.
2. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené motorové vozidlá kategórie N₃, ktoré boli vyrobené počnúc 1.10.1998.
3. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené:

- a) motorové vozidlá kategórií M₂, M₃ a N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 7,5 t
- a
- b) prípojné vozidlá kategórie O₃ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 5 t, ktoré boli vyrobené počnúc 1.4.2000.
- 4. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené:
 - a) motorové vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 7,5 t,
 - b) prípojné vozidlá kategórie O₃ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 5 t, ktoré boli vyrobené počnúc 1.4.2001.
- 5. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené vozidlá na prepravu nebezpečných vecí (ADR) uvedené do prevádzky po 30.6.1993 s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 10 t, ktoré tvoria nasledovné dopravné jednotky:
 - a) cisternové vozidlo,
 - b) vozidlo prepravujúce snímateľné cisterny alebo batériové vozidlo,
 - c) vozidlo prepravujúce cisternové kontajnery s vnútorným objemom viac ako 3000 litrov,
 - d) dopravné jednotky typu III.
- 6. Protiblokovacie zariadenie (ABS) musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom.
- 7. Motorové vozidlá, ktoré sú určené na ťahanie prípojných vozidiel vybavených protiblokovacím zariadením (ABS), okrem vozidiel kategórie M₁ a N₁, musia mať zvláštne kontrolné svetlo pre protiblokovacie zariadenie (ABS) prípojného vozidla a konektor na prepojenie systémov protiblokovacieho zariadenia (ABS).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vybavenie vozidla protiblokovacím zariadením (ABS) a stav jeho mechanických, hydraulických alebo pneumatických častí, vrátane elektrického vedenia a konektorov. Činnosť protiblokovacieho zariadenia (ABS) sa posudzuje podľa signalizácie príslušného kontrolného svetla umiestneného na prístrojovom paneli vozidla počas pohybu vozidla na kontrolnej linke a pri výjazde z linky. Kontrolné svetlo zariadenia sa spravidla rozsvetuje pri spustení motora a zhasína pri rozjazde vozidla po prekročení rýchlosti 5 km.h⁻¹ (prípadne inej výrobcom vozidla stanovenej rýchlosti), alebo po určitom čase. Ak kontrolné svetlo pri väčšej rýchlosti alebo po stanovenom čase nezhasne, signalizuje tým poruchu v systéme.

Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je predpísané protiblokovacie zariadenie (ABS), ním nie je vybavené.	B
2.	Kontrolné svetlo protiblokovacieho zariadenia (ABS) signalizuje poruchu v systéme, alebo sa pri zapnutí signalizácie nerozsvieti.	B
3.	Je zistené mechanické poškodenie protiblokovacieho zariadenia (ABS), ktoré môže ovplyvňovať fungovanie systému.	B
4.	Elektrické vedenie (káble) protiblokovacieho zariadenia (ABS) má viditeľne poškodenú izoláciu, je prerušené (pretrhnuté alebo má rozpojené konektory), neizolované spoje nie sú dostatočne chránené proti náhodnému skratu.	B
5.	Vozidlo určené na ťahanie prípojného vozidla vybaveného protiblokovacím zariadením (ABS), okrem vozidiel kategórie M ₁ a N ₁ , nemá zvláštne kontrolné svetlo pre protiblokovacie zariadenie (ABS) prípojného vozidla alebo konektor na prepojenie systémov protiblokovacieho zariadenia (ABS).	B

Zásobníky energie - vzduchojemy

227

Predpísané podmienky

- 1. Zásobníky energie nesmú byť mechanicky poškodené (deformované), skorodované alebo netesné.
- 2. Na najnižšom mieste zásobníkov musí byť zariadenie na vypúšťanie kondenzátu.
- 3. Zásobníky energie musia byť na vozidle dostatočne upevnené.

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom zásobníkmi energie sa prehliadkou overí stav všetkých zásobníkov a ich vypúšťacích zariadení.

Chyby

1.	Zásobník energie je mechanicky poškodený (deformovaný), skorodovaný alebo netesný.	B
2.	Na zásobníkoch chýba zariadenie na vypúšťanie kondenzátu, alebo je nefunkčné.	B
3.	Zásobníky energie sú nedostatočne upevnené.	B

Predpísané podmienky

1. Celkovou vôľou v riadení alebo mŕtvym chodom volantu sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie také natočenie volantu merané v uhlovej miere, aké je potrebné na prekonanie mechanických vôľí v riadení a súčasne pružných deformácií častí mechanizmu riadenia, až pokiaľ mechanizmus nezačne pôsobiť a nepríde k vychýleniu kolies.
2. Celková vôľa v riadení zistená pri nastavení kolies do priameho smeru nesmie byť nadmerná. Nadmernou celkovou vôľou v riadení sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie taká, ktorá presahuje hodnoty uvedené v tabuľke.

Vozidlá schválené	Najväčšia konštrukčná rýchlosť (km.h ⁻¹)	Najväčšia prípustná celková vôľa v riadení (°)
pred 1.7.1972	do 100	36
	nad 100	27
počnúc 1.7.1972	do 30	36
	30 až 100	27
	nad 100	18

3. Vzhľadom na predpísaný spôsob kontroly sa pri meraní pripúšťa odchýlka voči najväčšej prípustnej hodnote (+ 2) °.

Spôsob kontroly

Pootočením volantu doľava a doprava z východiskovej pozície (pri nastavení kolies do priameho smeru) sa overí veľkosť celkovej vôľe v riadení. V prípade zjavného prekročenia predpísanej hodnoty sa jej veľkosť odmeria. Celková vôľa sa meria pomocou vhodného prípravku (uhlomer alebo dĺžkové meradlo), prípadne pomocou na tento účel určeného zariadenia, pre ktoré musí byť stanovený konkrétny postup kontroly. Natočenie volantu potrebné na prekonanie celkovej vôľe sa zisťuje voči pevnému bodu spojenému s karosériou vozidla.

Ak je vozidlo vybavené posilňovačom riadenia, musí byť tento v činnosti. Pri meraní musia stáť kolesá riadiacej nápravy vozidla na plošinách s valivým uložením, alebo riadiaca náprava musí byť zdvihnutá tak, aby kolesám nebol pri vychýľovaní kladený odpor, ktorý by mohol výsledok kontroly ovplyvniť. Plošiny s valivým uložením musia byť vybavené zariadením, pomocou ktorého je možné zaznamenať vymedzenie mŕtveho chodu volantu (napr. uhlomerná stupnica).

Chyby

Celková vôľa v riadení je nadmerná.	C
-------------------------------------	---

Plynulosť prenosu sily

302

Predpísané podmienky

1. Prenos ovládacej sily musí byť v celom rozsahu vychýľovania kolies rovnomerný a plynulý. Rovnomerným a plynulým prenosom ovládacej sily sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie, ak sa pri otáčaní volantom alebo riadidlami v žiadnej polohe neprejavuje zjavný zväčšený odpor alebo zadrhávajúce.
2. Kolesá riadiacej nápravy sa pri vychýľovaní nesmú dostávať do styku s inými časťami vozidla.
3. Obe krajné polohy kolies riadiacej nápravy musia byť obmedzené dorazmi.

Spôsob kontroly

Plynulosť prenosu ovládacej sily v riadiacom mechanizme sa overuje otáčaním volantu (prípadne riadidiel) z jednej krajnej polohy vychýlenia kolies do druhej. Riadiaca náprava vozidla musí byť pritom zdvihnutá tak, aby sa kolesá nedotýkali podlahy kontrolnej linky, alebo jej kolesá musia stáť na plošinách s valivým uložením.

Chyby

1.	Prenos ovládacej sily nie je rovnomerný a plynulý, avšak vozidlo je riaditeľné.	B
2.	Prenos ovládacej sily nie je rovnomerný a plynulý, čo spôsobuje, že vozidlo nie je bezpečne riaditeľné.	C
3.	Doraz v krajnej polohe kolesa riadiacej nápravy chýba, alebo nie je účinný.	B

4.	V niektorej polohe vychýlenia kolies riadiacej nápravy sa koleso dotýka inej časti vozidla (zachytáva sa o ňu).	B
----	---	---

Stĺpik (čap) riadenia

303

Predpísané podmienky

1. Stĺpik riadenia musí byť pevne spojený s vozidlom.
2. V uložení čapu riadenia jednostopových vozidiel a ostatných vozidiel vybavených riadidlami nesmú byť nadmerné radiálne ani axiálne vôle.
3. Spojenie riadidiel s čapom riadenia musí byť dostatočne pevné, aby nebolo možné samovoľné pootočenie riadidiel oproti čapu.
4. Spodný nosník čapu riadenia na vozidlách vybavených riadidlami nesmie byť prasknutý alebo inak poškodený.
5. Ak je vozidlo vybavené výškovo nastaviteľným volantom, potom musí byť možné výškové nastavenie volantu zaistiť.

Spôsob kontroly

Pohybovaním volantom v rovine kolmej k ose hriadeľa a v smere osi hriadeľa sa overí upevnenie stĺpika riadenia a súčasne i upevnenie volantu na jeho hriadeľ. Na vozidle s riadidlami sa ich pootáčaním a nabiehaním predným kolesom na vhodnú oporu overí vôľa v uložení čapu riadenia. Prehliadkou sa overí stav stĺpika (čapu) riadenia. Vyskúša sa zaistenie výškovo nastaviteľného volantu.

Chyby

1.	Stĺpik riadenia alebo hriadeľ volantu nie sú dostatočne upevnené.	B
2.	V uložení čapu riadenia je nesprávna vôľa (príliš veľká alebo malá), čo spôsobuje nespoľahlivú činnosť riadenia.	C
3.	Riadidlá nie sú dostatočne pevne spojené s čapom riadenia, takže môže prísť k ich vzájomnému pootočeniu.	C
4.	Spodný nosník čapu riadenia je prasknutý alebo inak poškodený.	B
5.	Výškové nastavenie volantu nie je zaistiteľné.	B

Poznámka: Nedostatočná plynulosť otáčania čapu riadenia alebo potreba vynaloženia nadmernej ovládacej sily sa posudzuje v kontrolnom úkone č. 302.

Volant (riadidlá)

304

Predpísané podmienky

1. Volant nesmie byť prasknutý, deformovaný alebo inak poškodený. Volant musí byť na hriadeľ riadne upevnený.
2. Riadidlá musia byť riadne upevnené a nesmú byť poškodené (deformované); ich nosné časti nesmú byť neodborne opravované.
3. Na vozidle môže byť len jeden volant (riadidlá) schváleného vyhotovenia.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav a upevnenie volantu (riadidiel).

Chyby

1.	Volant alebo riadidlá nie sú dostatočne upevnené.	C
2.	Volant je poškodený (má napr. popraskaný povrch s ostrými hranami alebo výstupky, ktoré môžu zraniť ruky vodiča, prípadne je deformovaný), bezpečnosť riadenia vozidla je tým ohrozená.	B
3.	Povrch volantu alebo objímka je prasknutá, ale zatiaľ tento stav neohrozuje bezpečnosť riadenia vozidla.	A
4.	Riadidlá sú deformované alebo inak poškodené.	B
5.	Volant alebo riadidlá sú neschváleného vyhotovenia, alebo sú na nich vykonané neschválené úpravy.	B
6.	Na riadidlách chýbajú rukoväte.	B
7.	Na riadidlách sú značne poškodené rukoväte.	A

Predpísané podmienky

1. Prevodka riadenia musí byť pevne spojená s vozidlom a nesmie byť poškodená.
2. Kĺbové spojenie hriadeľa volantu s prevodkou riadenia nesmie byť poškodené alebo nadmerne opotrebované; skrutkové spoje musia byť spoľahlivo zaistené.

Spôsob kontroly

Pri kontrole upevnenia stĺpika riadenia (kontrolný úkon č. 303) sa zároveň overí upevnenie a stav prevodky riadenia.

Chyby

1.	Prevodka riadenia je poškodená natoľko, že spôsobuje nespoľahlivú činnosť riadenia.	C
2.	Prevodka riadenia je uvoľnená, prípadne kĺbové spojenie prevodky s hriadeľom volantu je poškodené alebo nadmerne opotrebované, alebo jeho skrutkové spoje nie sú dostatočne zaistené.	B
3.	V prevodke riadenia sú konštrukčné vôle, ktoré sú <ol style="list-style-type: none"> a) mierne väčšie, b) nadmerne veľké. 	A B
4.	Z prevodky riadenia uniká mazivo, ktoré <ol style="list-style-type: none"> a) neodkvapkáva však na vozovku, b) zjavne odkvapkáva na vozovku. 	A C

Kĺby, páky a tyče riadenia**Predpísané podmienky**

1. Žiadna z pák a tyčí riadenia nesmie byť deformovaná, inak viditeľne poškodená alebo neodborne opravená.
2. Všetky spoje pák a tyčí riadenia musia byť riadne upevnené a zaistené.
3. Ochranné manžety (prachovky) kĺbov, spojov a uložení nesmú byť poškodené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav kĺbov, pák, tyčí a ich spojení.

Chyby

1.	Niektorá z pák alebo tyčí riadenia je deformovaná, nalomená, prasknutá alebo inak poškodená, prípadne neodborne opravená, a tento stav ohrozuje bezpečnosť riadenia vozidla.	C
2.	Kĺby a ostatné pohyblivé spoje sú poškodené natoľko, že hrozí ich rozpojenie.	C
3.	Niektoré kĺby a spojenia pák alebo tyčí riadenia nie sú dostatočne zaistené, ich rozpojenie však bezprostredne nehrozí.	B
4.	Niektorá ochranná manžeta chýba alebo je poškodená natoľko, že zjavne neplní svoju funkciu.	A

Poznámka: Nadmerné vôle v kĺboch riadenia sa hodnotia v kontrolnom úkone č. 307.

Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach**Predpísané podmienky**

V kĺbových a v ostatných pohyblivých spojoch alebo uloženiach riadiacich pák a tyčí nesmú byť väčšie vôle, než aké sú potrebné pre ich správnu funkciu alebo predpísané výrobcom vozidla.

Spôsob kontroly

Kývaním kolesa v horizontálnej rovine a natáčaním volantu striedavo na obe strany (mykaním) sa zosposu vozidla zisťuje veľkosť vólí v kĺboch, pákach a tyčiach riadenia. Posudzuje sa subjektívne.

Chyby

1.	V kĺboch, pákach alebo tyčiach riadenia sú mierne väčšie vôle.	A
2.	V kĺboch, pákach alebo tyčiach riadenia sú nadmerné vôle.	B

Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy

Predpísané podmienky

Kolesá riadiacej nápravy vozidiel kategórií M a N musia mať nastavenú zbiehavosť alebo rozbiehavosť predpísanú výrobcom. Pripúšťa sa odchýlka oproti predpisu výrobcu

- pri kolesách s priemerom menším alebo rovným 16" (± 2) mm,
- pri kolesách s priemerom väčším ako 16" (± 3) mm.

Spôsob kontroly

- Zbiehavosť (rozbiehavosť) kolies sa kontroluje mechanickým alebo optickým prístrojom na meranie parametrov geometrie náprav. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.
- Kontrola zbiehavosti kolies riadiacej nápravy je orientačná a má charakter služby prevádzkovateľovi vozidla. V prípade jeho súhlasu možno tento kontrolný úkon vynechať.
- Presnosť merania zbiehavosti kolies môžu negatívne ovplyvniť vážne alebo nebezpečné chyby v kontrolných úkonoch č. 307 (Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (Kolesá – vôľa v zavesení) a 403 (Kolesá - vôľa v uložení), v prípade ich zistenia sa preto tento kontrolný úkon vynechá.
- Kontrolný úkon č. 308 môže byť nahradený kontrolným úkonom č. 310 (Geometria kolies riadiacej nápravy – stav). V prípade vykonania kontrolného úkonu č. 310 sa preto tento kontrolný úkon vynechá.

Chyby

Zbiehavosť (rozbiehavosť) kolies riadiacej nápravy nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
--	---

Odklon kolies riadiacej nápravy

309

Predpísané podmienky

- Kolesá riadiacej nápravy vozidiel kategórií M a N musia byť odklonené od zvislej roviny rovnobežnej s pozdĺžnou osou vozidla o uhol predpísaný výrobcom. Pripúšťa sa odchýlka oproti predpisu výrobcu o (± 1)°.
- Odklony protiľahlých kolies riadiacej nápravy sa navzájom nesmú líšiť o viac ako 1°.

Spôsob kontroly

- Odklon kolies sa kontroluje mechanickým alebo optickým prístrojom na meranie parametrov geometrie náprav. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.
- Kontrola odklonu kolies riadiacej nápravy je orientačná a má charakter služby prevádzkovateľovi vozidla. V prípade jeho súhlasu možno tento kontrolný úkon vynechať.
- Presnosť merania odklonu kolies môžu negatívne ovplyvniť vážne alebo nebezpečné chyby v kontrolných úkonoch č. 307 (Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (Kolesá – vôľa v zavesení) a 403 (Kolesá - vôľa v uložení), v prípade ich zistenia sa preto tento kontrolný úkon vynechá.
- Kontrolný úkon č. 309 môže byť nahradený kontrolným úkonom č. 310 (Geometria kolies riadiacej nápravy – stav). V prípade vykonania kontrolného úkonu č. 310 sa preto tento kontrolný úkon vynechá.
- Na tuhej náprave ukazuje odlišný odklon kolies na deformáciu nápravnice; túto chybu je potom potrebné zaznamenať v kontrolnom úkone č. 401 (Predná náprava (vidlica)).

Chyby

1.	Odklon niektorého z kolies riadiacej nápravy nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
2.	Odklon protiľahlých kolies riadiacej nápravy sa navzájom líši o viac než 1°.	A

Geometria kolies riadiacej nápravy - stav

310

Predpísané podmienky

- Parameter súhrne charakterizujúci stav geometrie kolies riadiacej nápravy (zahŕňa zbiehavosť, odklon kolies a ostatné súvisiace vplyvy) vozidiel kategórií M a N musí byť v rozmedzí hodnôt, ktoré sú predpísané výrobcom vozidla pre dynamický spôsob kontroly prejazdom cez plošinový indikátor stavu geometrie.
- Ak predpis výrobcu nie je známy, musí hodnota parametra súhrne charakterizujúceho stav geometrie kolies riadiacej nápravy ležať v rozmedzí (± 8) m/km pre vozidlá kategórií M₁ a N₁, alebo (± 10) m/km pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃. V prípade zariadenia merajúceho v iných jednotkách (mm/m, mm alebo iné) sa použije ekvivalentné rozmedzie vyjadrené v príslušných jednotkách.

Spôsob kontroly

1. Súhrnný stav geometrie kolies riadiacej nápravy (zahŕňa zbiehavosť, odklon kolies a súvisiace vplyvy) sa kontroluje na prejazdnom plošinovom indikátore. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.
2. Kontrola stavu geometrie kolies riadiacej nápravy je orientačná a má charakter služby prevádzkovateľovi vozidla. V prípade jeho súhlasu možno tento kontrolný úkon vynechať.
3. Kontrola stavu geometrie kolies riadiacej nápravy nahrádza kontrolné úkony č. 308 (Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy) a 309 (Odklon kolies riadiacej nápravy), ktoré sa pri vykonaní tohto kontrolného úkonu vypúšťajú z rozsahu technickej kontroly.
4. Presnosť merania parametra súhrnne charakterizujúceho stav geometrie kolies riadiacej nápravy môžu negatívne ovplyvniť vážne alebo nebezpečné chyby v kontrolných úkonoch č. 307 (Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (Kolesá – vôľa v zavesení), 403 (Kolesá - vôľa v uložení) a 409 (Predné kolesá – hádzavosť), v prípade ich zistenia sa preto prípadná chyba zistená v tomto kontrolnom úkone nevyhodnotí.

Chyby

Parameter stavu geometrie kolies riadiacej nápravy nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
--	---

Posilňovač riadenia - činnosť

312

Predpísané podmienky

Na vozidlách, ktoré sú vybavené posilňovačom riadenia, musí byť toto zariadenie funkčné a musí výrazne znižovať silu potrebnú pre ovládanie riadenia (otáčanie volantom).

Spôsob kontroly

Ak je vozidlo vybavené posilňovačom riadenia, overí sa jeho činnosť porovnaním sily potrebnej na pootočenie kolies riadiacej nápravy pri vypnutom motore vozidla a pri motore bežiacom s voľnobežnými otáčkami. Činnosť posilňovača sa posudzuje subjektívne, pričom pri motore v chode musí byť sila potrebná na ovládanie riadenia (otáčanie volantom) citeľne menšia. V prípade potreby sa overí činnosť posilňovača aj pri zmene otáčok motora. Zvýšenie potrebnej ovládacej sily pri zvýšení otáčok motora je vzhľadom na charakteristiku posilňovača prípustné. Počas merania musia byť kolesá riadiacej nápravy umiestnené na pevnom podklade.

Chyby

1.	Posilňovač riadenia nefunguje.	B
2.	Z posilňovača uniká pracovné médium (kvapalina), ktoré	
	a) neodkvapkáva na vozovku,	A
	b) zjavne odkvapkáva na vozovku.	C

Riadenie zadnej nápravy - stav

313

Predpísané podmienky

1. Na vozidlách vybavených systémami riadenia zadnej nápravy (4WS) musia byť časti tohto zariadenia riadne spojené s vozidlom a nesmú byť poškodené.
2. Zo zariadenia pre riadenie zadnej nápravy nesmie unikať pracovné médium (olej).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav zariadenia pre riadenie zadnej nápravy a jeho častí.

Chyby

1.	Zariadenie pre riadenie zadnej nápravy je poškodené, alebo nie dostatočne pevne spojené s vozidlom.	B
2.	Zo zariadenia pre riadenie zadnej nápravy uniká pracovné médium (olej), ktoré	
	a) neodkvapkáva na vozovku,	A
	b) zjavne odkvapkáva na vozovku.	C

2.4 Skupina 400 - Nápravy, kolesá, pruženie, hriadele a kĺby

Predná náprava (vidlica)

401

Predpísané podmienky

1. Na žiadnej z konštrukčných častí prednej nápravy (prednej vidlice jednotopového vozidla) nesmú byť poškodenia, ktoré by mohli narušiť pevnosť alebo funkciu niektorého jej dielu alebo nápravy ako celku.
2. Všetky skrutkové spoje musia byť bezpečne dotiahnuté, nesmú chýbať zaisťovacie diely (poistné podložky, závlačky; samoistiacie matice môžu byť nahradené ekvivalentným zaisťovacím spojom).
3. Na prednej náprave nesmú byť konštrukčné zmeny voči schválenému vyhotoveniu.
4. Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy nesmie unikať mazivo.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav všetkých konštrukčných častí prednej nápravy a ich zhodnosť so schváleným vyhotovením. Zároveň sa overí tesnosť rozvodovky. Na jednotopových vozidlách sa prehliadkou overí stav prednej vidlice. Odchýlky od schváleného vyhotovenia sa vyhodnocujú v kontrolnom úkone č. 718.

Chyby

1.	Náprava (vidlica) je deformovaná alebo inak vážne poškodená (napr. viditeľnými prasklinami, únavovými lomami, alebo je koróziou narušená pevnosť spojov alebo nosných dielov).	C
2.	Niektoré spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené.	B
3.	Konštrukčné časti nápravy alebo pripevňovacie body na ráme alebo samonosnej karosérii sú zjavne deformované.	B
4.	Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy uniká mazivo, ktoré	
	a) neodkvapkáva na vozovku,	A
	b) zjavne odkvapkáva na vozovku.	C

Kolesá – vôľa v zavesení

402

Predpísané podmienky

1. V zavesení kolies (uloženie výkyvných ramien, teleskopických vzpier, otočných čapov, guľových kĺbov tvoriacich os vychýlenia kolesa, pri tuhej náprave všetky body zavesenia nápravy) musí byť len obvyklá montážna vôľa. Žiadne pohyblivé uloženie nesmie byť úplne bez vôle (čiastočne alebo úplne zadreté z dôvodu poškodenia, korózie alebo nedostatočného mazania).
2. V zavesení kolies nesmú byť nadmerné vôle.

Spôsob kontroly

Vôľa sa zistí prehliadkou buď pri pohyboch kolesom pomocou detektora vôle, alebo pri manuálnom pohybovaní kolesom pri jeho prizdvíhnutí striedavo v priečnom smere (koleso sa uchopí jednou rukou hore a ťahá, druhou rukou dole tlačí a naopak). Pri prehliadke jednotopového vozidla sa skontroluje vôľa na zadnej výkyvnej vidlici.

Chyby

1.	Niektoré pohyblivé uloženie zavesenia má nedostatočnú vôľu alebo vôľu mierne zväčšenú.	A
2.	V zavesení niektorého kolesa alebo na zadnej vidlici jednotopového vozidla je väčšia ako konštrukčná vôľa, čo môže ovplyvniť ovládateľnosť vozidla a jeho jazdné vlastnosti, alebo spôsobiť iné poruchy.	B

Kolesá – vôľa v uložení

403

Predpísané podmienky

1. V uložení kolies musí byť len taká montážna vôľa, aby sa kolesá otáčali plynulo, bez mechanického brzdenia spôsobovaného súčasťami uloženia.
2. V uložení kolies nesmú byť radiálne a axiálne vôle väčšie, ako sú konštrukčne dané uložением kolesa.

Spôsob kontroly

Vôľa sa zistí prehliadkou buď pri pohyboch kolesom pomocou detektora vôle, alebo pri manuálnom pohybovaní kolesom pri jeho prizdvíhnutí striedavo v priečnom smere (koleso sa uchopí jednou rukou hore a ťahá, druhou rukou dole tlačí a naopak). Na bližšie určenie vôle možno kolesom pohybovať rovnakým spôsobom pri pôsobiacej prevádzkovej brzde. Tým sa vymedzí vôľa v uložení kolesa a ak sa napriek tomu vôľa zistí, ide o vôľu v zavesení kolesa (kontrolný úkon č. 402).

Chyby

1.	Vo valivom uložení niektorého kolesa nie je dostatočná vôľa, alebo vôľa je mierne zväčšená.	A
2.	Koleso sa neotáča plynulo v dôsledku poruchy niektorej zo súčastí uloženia	A

3.	V uložení niektorého kolesa je nadmerná radiálna alebo axiálna vôľa, ktorá môže negatívne ovplyvňovať ovládateľnosť alebo stabilitu vozidla.	B
----	--	---

Kolesá – pripevnenie

404

Predpísané podmienky

- Všetky pripevňovacie skrutky alebo matice kolies musia byť schváleného vyhotovenia a riadne dotiahnuté. Žiadna skrutka alebo matica nesmie chýbať.
- Hrany na pripevňovacích skrutkách alebo maticiach nesmú byť poškodené natoľko, aby skrutku alebo maticu nebolo možné uvoľniť alebo dotiahnuť.
- Pri dvojitej montáži kolies musia byť na hustenie vnútornej pneumatiky ventily usporiadané a kolesá vyhotovené tak, aby sa tlak vzduchu v pneumatike dal kedykoľvek ľahko upraviť alebo merať zo strany vonkajšieho kolesa, bez demontáže kolies alebo inej obtiažnej manipulácie.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí prítomnosť všetkých pripevňovacích skrutiek alebo matic. Pripevnenie kolies sa zisťuje na detektore vôle alebo ručným pohybovaním kolesa pri kontrolnom úkone č. 403.

Chyby

1.	Niektoré z kolies nie je možné riadne pripevniť, pretože otvory v disku sú nadmerne poškodené.	C
2.	Niektorá pripevňovacia skrutka alebo matica kolesa chýba.	C
3.	Kvôli poškodeniu závitú pripevňovaciu skrutku alebo maticu nie je možné dotiahnuť.	C
4.	Na pripevnenie kolesa je použitá jedna alebo viacero neschválených skrutiek alebo matic, alebo sú ich hrany poškodené natoľko, že ich nie je možné dotiahnuť alebo uvoľniť.	B
5.	Ventil vnútornej pneumatiky pri dvojitej montáži kolesa nie je prístupný zo strany vonkajšieho kolesa.	A

Disky (ráfiky)

405

Predpísané podmienky

- Druh, rozmery a vyhotovenie disku (ráfiku) musia zodpovedať schválenému vyhotoveniu.
- Disky (ráfiky) a spicové disky (používané najmä na jednostopových vozidlách) nesmú byť deformované, prasknuté alebo inak nadmerne poškodené.
- Radiálna (obvodová) ani axiálna (čelná) hádzavosť diskového kolesa nesmie prekročiť pri priemere ráfika
 - do 15" hodnotu 1,5 mm,
 - od 16" do 20" hodnotu 2,5 mm,
 - nad 20" hodnotu 3,0 mm.
- Spicové disky (používané najmä na jednostopových vozidlách) musia mať všetky spice rovnomerne napnuté, žiadna z nich nesmie chýbať, nesmie byť deformovaná alebo nadmerne porušená koróziou.

Spôsob kontroly

Stav diskov (ráfikov) sa zistí prehliadkou. Hádzavosť disku sa meria, ak sa pri otáčaní prizdvihnutého kolesa podľa subjektívneho posúdenia javí ako nadmerná. Na odmeranie hádzavosti sa použije vhodné zariadenie, pri meraní sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.

Chyby

1.	Disk alebo ráfik niektorého kolesa je deformovaný, má praskliny alebo iné mechanické poškodenia, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť prevádzky.	C
2.	Disk alebo ráfik niektorého kolesa je deformovaný, nie je však ohrozená bezpečnosť prevádzky.	A
3.	Radiálna alebo axiálna hádzavosť niektorého disku prekračuje predpísanú hodnotu, <ol style="list-style-type: none"> avšak nie je väčšia ako 3,0 mm pri priemere ráfika do 15", avšak nie je väčšia ako 4,0 mm pri priemere ráfika od 16" do 20", avšak nie je väčšia ako 5,0 mm pri priemere ráfika nad 20", a je väčšia ako podľa prípadov a) až c). 	A A A B
4.	Na vozidle sú použité disky kolies nezodpovedajúce schválenému vyhotoveniu.	B
5.	Niektoré spice na spicovom kolese nie sú správne napnuté, sú poškodené alebo chýbajú.	B

Pneumatiky – konštrukcia, typ dezénu, rozmer

406

Predpísané podmienky

1. Na vozidlách musia byť použité pneumatiky určené pre daný typ vozidla jeho výrobcom a výrobcom pneumatík, ak nebolo pri schválení vozidla určené inak. Pneumatiky vozidiel kategórií M, N a ich prípojných vozidiel vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 a pneumatiky motorových vozidiel kategórie L vyrobené alebo dovezené po 30.4.1997 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom²⁰⁾.
2. Nosnosť pneumatík nesmie byť nižšia, ako je hmotnosť pripadajúca na koleso vozidla pri najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla. Indexy nosnosti, ktoré môžu byť vyznačené na pneumatike, a zodpovedajúce nosnosti sú uvedené v tabuľke.

Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)
60	250	81	462	102	850	123	1550	144	2800
61	257	82	475	103	875	124	1600	145	2900
62	265	83	487	104	900	125	1650	146	3000
63	272	84	500	105	925	126	1700	147	3075
64	280	85	515	106	950	127	1750	148	3150
65	290	86	530	107	975	128	1800	149	3250
66	300	87	546	108	1000	129	1850	150	3350
67	307	88	560	109	1030	130	1900	151	3450
68	315	89	580	110	1060	131	1950	152	3550
69	325	90	600	111	1090	132	2000	153	3650
70	335	91	615	112	1120	133	2060	154	3750
71	345	92	630	113	1150	134	2120	155	3875
72	355	93	650	114	1180	135	2180	156	4000
73	365	94	670	115	1215	136	2240	157	4125
74	375	95	690	116	1250	137	2300	158	4250
75	387	96	710	117	1285	138	2360	159	4375
76	400	97	730	118	1320	139	2430		
77	412	98	750	119	1360	140	2500		
78	425	99	775	120	1400	141	2575		
79	437	100	800	121	1450	142	2650		
80	450	101	825	122	1500	143	2725		

3. Kategória rýchlosti pneumatík nesmie zodpovedať rýchlosti nižšej, ako je najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla. Označenia kategórií rýchlosti, ktoré môžu byť vyznačené na pneumatike, a zodpovedajúce rýchlosti sú uvedené v tabuľke. (Poznámka: označenia A2, A4, A6, A8, B a D sa spravidla používajú na pneumatikách vozidiel kategórií T a R, označenia B až W na ostatných kategóriách vozidiel.)

Kategória rýchlosti	A2	A4	A6	A8	B	C	D	E	F	G	J	K
Rýchlosť (km.h ⁻¹)	10	20	30	40	50	60	65	70	80	90	100	110

Kategória rýchlosti	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V	W
Rýchlosť (km.h ⁻¹)	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	240	270

4. V prípade zimných pneumatík označených príslušným symbolom (napr. M+S, M.S alebo M&S) musí kategória rýchlosti pneumatík zodpovedať rýchlosti buď väčšej, ako je najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla, alebo rýchlosti najmenej 160 km.h⁻¹, prípadne obidvom. Ak sú na vozidle namontované zimné pneumatiky s kategóriou rýchlosti zodpovedajúcou rýchlosti nižšej, ako je najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla, potom musí byť vo vnútri vozidla v zornom poli vodiča umiestnený (upevnený) výstražný štítok s povolenou najväčšou rýchlosťou zimných pneumatík.
5. Na vozidlách kategórií M₂ a M₃ a na vozidlách určených na prepravu nebezpečných vecí musia byť použité pneumatiky s rýchlostnou kategóriou najmenej o jeden stupeň vyššou, ako by zodpovedala najväčšej konštrukčnej rýchlosti vozidla.
6. Na vozidle nesmú byť okrem núdzového dojazdu pneumatiky rôznych rozmerov a konštrukcií, ak pri schválení nebolo určené inak. Na tej istej náprave môžu byť použité iba pneumatiky rovnakého typu

²⁰⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 30, 54 a 75)

- (zhodné). Pneumatikami rovnakého typu (zhodnými) sa na účel tohto metodického pokynu rozumejú také pneumatiky, ktoré sa navzájom neodlišujú
- v obchodnom názve výrobcu alebo v obchodnej značke,
 - v označení rozmerov,
 - v kategórii použitia, napr. bežná cestná pneumatika, špeciálna pneumatika pre špeciálne použitie na cestu i mimo nej s obmedzenou rýchlosťou, pneumatika pre jazdu na snehu, náhradná pneumatika pre dočasné použitie (označenie T),
 - v konštrukcii, napr. diagonálna (označenie „bias-ply“), zmiešaná (označenie „bias-belted“), radiálna (označenie „ply“),
 - v kategórii rýchlosti,
 - v indexe nosnosti.
- Vzájomný rozdiel vonkajších priemerov jednotlivých nezaťažených pneumatík pri dvojitej montáži nesmie byť väčší ako 1,5 % vonkajšieho priemeru.
 - Drážky dezénu pneumatík určených na motorové vozidlá kategórií M₂, M₃, N a O a označených príslušným spôsobom výrobcom (grafický symbol označujúci prehĺbenie drážok alebo nápis „REGROOVABLE“) sa smú dodatočne prehĺbiť len spôsobom predpísaným výrobcom pneumatík. Prehĺbovanie drážok dezénu plášťov vozidiel kategórie M₁ nie je povolené.
 - Pneumatiky s protisklзовými hrotmi nesmú byť na vozidle namontované.
 - Ak je pre bežné použitie pneumatiky predpísaný smer jej rotácie, potom musí byť pri montáži na vozidlo dodržaný.

Spôsob kontroly

- Prehliadkou všetkých pneumatík namontovaných na vozidle sa overí zhodnosť s predpísanými podmienkami.
- Ak je pri technickej kontrole na vozidle namiesto niektorého kolesa namontované náhradné koleso určené na dočasné použitie, nepovažuje sa tento stav za montáž nezhodných pneumatík na príslušnej náprave. Keďže však ide o odchýlku od stavu vozidla zodpovedajúceho jeho bežnému použitiu, vyznačí sa príslušná chyba (č. 4).
- Ak sú na vozidle použité zimné pneumatiky s kategóriou rýchlosti nižšou, ako je najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla, a chýba výstražný štítok s povolenou najväčšou rýchlosťou zimných pneumatík, vyznačí sa okrem chyby tiež vysvetľujúci záznam do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla, napríklad: „Zimné pneumatiky kategórie Q – do 160 km.h⁻¹“. Ak sa v tomto prípade pri technickej kontrole výstražný štítok s povolenou najväčšou rýchlosťou zimných pneumatík nalepí na vhodné miesto v zornom poli vodiča, nemusí sa chyba ani vysvetľujúci záznam vyznačiť.

Chyby

1.	Vozidlo je vybavené pneumatikami rôznych rozmerov a konštrukcií, pričom tento stav nezodpovedá stavu, v akom bolo vozidlo schválené.	C
2.	Na tej istej náprave vozidla sú použité pneumatiky, ktoré nie sú zhodné (sú rôznych typov).	C
3.	Jedna alebo viaceré pneumatiky namontované na vozidle nezodpovedajú iným podmienkam, než sú uvedené v chybe č. 1, 2 a 4.	B
4.	Namiesto niektorého kolesa je namontované náhradné koleso určené na dočasné použitie.	A

Pneumatiky – poškodenie

407

Predpísané podmienky

- Plášť pneumatiky nesmie mať na svojom vonkajšom obvode (oblasť koruny, ramena, boku a pätky plášťa) trhliny ani poškodenia, ktoré obnažujú kordovú vrstvu, alebo ju narušajú.
- Plášte pneumatík označené dodatočným údajom vyjadrujúcim znížené úžitkové vlastnosti pneumatiky alebo jej určenie na menej náročnú prevádzku sa môžu montovať len na vozidlá zodpovedajúce svojou konštrukciou a spôsobom používania podmienkam stanoveným výrobcom pneumatík. Prehľad označení používaných na pneumatikách vyrábaných počnúc 1.1.1992 je uvedený v tabuľke.

Označenie	Konštrukcia pneumatík	Možnosť použitia na vozidlách		
		osobné (kategórie M ₁)	nákladné (kategórií N a O)	autobusy (kategórií M ₂ a M ₃)
IA	všetky	bez obmedzenia		
DA	všetky	bez obmedzenia		
IIA	diagonálne	na vozidlách kategórie M ₁ do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 150 km.h ⁻¹	na nákladných vozidlách na neradených nápravách do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 80 km.h ⁻¹	na autobusoch nemožno používať
	radiálne		na nákladných vozidlách na neradených nápravách do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 100 km.h ⁻¹	na autobusoch MHD (s prerušovanou prevádzkou) do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 70 km.h ⁻¹
C	všetky	montáž možná len s dušou: na jednonápravových prívesoch za osobné automobily do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 80 km.h ⁻¹ , na neradených nápravách nákladných vozidiel do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 80 km.h ⁻¹ , na riadených nápravách prípojných vozidiel do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 30 km.h ⁻¹ , zakázané na vozidlách pre hromadnú prepravu osôb a prepravu nebezpečného nákladu.		

- Pneumatiky na vozidlách kategórií M a N a na ich prípojných vozidlách sa môžu opravovať len podľa ustanovených podmienok²¹⁾. Všetky poškodené miesta na plášti musia byť opravené. Do neopraveného bezdušového plášt'a sa nemôže vkladať duša. Ak nemožno po oprave plášť použiť ako bezdušový, musí byť označenie „Tubeless“ na oboch bočniciach odstránené. Použitie duše je povolené len pri drobných prepichoch alebo drobných poškodeniach behúňa s následnou stratou tesnosti.
- Obnovené (protektorované) plášte musia plniť ustanovené podmienky²²⁾ a nemôžu byť použité na prednej náprave vozidiel kategórií M₂ a M₃ triedy II a III a vozidiel na prepravu nebezpečných vecí.
- Obnovené (protektorované) plášte označené symbolom vyjadrujúcim protektorovaním znížené úžitkové vlastnosti pneumatiky alebo určenie na menej náročnú prevádzku sa môžu montovať len na vozidlá zodpovedajúce svojou konštrukciou a spôsobom používania podmienkam stanoveným výrobcou pneumatík. Prehľad označení používaných na obnovených (protektorovaných) pneumatikách je uvedený v tabuľke.

Klasifikačná trieda	Konštrukcia pneumatík	Možnosť použitia na vozidlách		
		osobné (kategórie M ₁)	nákladné (kategórií N a O)	autobusy (kategórií M ₂ a M ₃)
I.A	diagonálne	bez obmedzenia	okrem použitia na predných nápravách vozidiel na prepravu nebezpečných vecí	okrem použitia na predných nápravách vozidiel kategórií M ₂ a M ₃ triedy II a III
	radiálne			
II.A	diagonálne	len na zadných nápravách do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 100 km.h ⁻¹		
	radiálne			
C	diagonálne	do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 30 km.h ⁻¹ okrem vozidiel na hromadnú dopravu osôb a na prepravu nebezpečných nákladov		
	radiálne			

²¹⁾ STN 63 1912

²²⁾ STN 63 1912

Spôsob kontroly

Prehliadkou všetkých pneumatík namontovaných na vozidle sa zistí ich poškodenie a vhodnosť z hľadiska požadovaného kvalitatívneho vyhotovenia.

Chyby

1.	Plášť niektorej pneumatiky má na vonkajšom obvode alebo na boku trhlinu alebo iné poškodenie, ktoré a) obnažuje alebo naruša kordovú vrstvu, b) zatiaľ neobnažuje ani nenaruša kordovú vrstvu.	C A
2.	Spôsob vykonania opravy poškodenej pneumatiky nezodpovedá ustanoveným podmienkam.	B
3.	Bezdušový plášť s drobným poškodením je použitý s dušou a nie je z neho odstránený nápis „Tubeless“.	A
4.	Na vozidle je namontovaná jedna alebo viaceré pneumatiky, na ktorých je vyznačený kvalitatívny symbol nezodpovedajúci konštrukcii alebo spôsobu používania vozidla.	B
5.	Na prednej náprave motorového vozidla kategórie M ₂ alebo M ₃ triedy II a III, prípadne na vozidle prepravujúcom nebezpečné veci je namontovaná jedna alebo viaceré protektorované pneumatiky.	B

Pneumatiky – hĺbka dezénovej drážky

408

Predpísané podmienky

1. Pneumatiky vozidiel kategórií M₁, N₁, O₁ a O₂ musia mať hĺbku hlavných drážok povrchu dezénu jazdnej plochy najmenej 1,6 mm. Hlavnými drážkami sa podľa osobitného predpisu²³⁾ rozumejú široké drážky v stredovej časti povrchu dezénu pneumatiky, ktorý pokrýva približne tri štvrtiny šírky povrchu dezénu jazdnej plochy pneumatiky.
2. Pneumatiky vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄, T a R musia mať na činnej ploche plášťa po celom obvode a celej šírke vrchného behúňa hĺbku drážok alebo zárezov dezénu 1,6 mm.
3. Pneumatiky vozidiel kategórií L₁ a L₂ musia mať na činnej ploche plášťa po celom obvode a celej šírke vrchného behúňa hĺbku drážok alebo zárezov dezénu 1,0 mm.

Spôsob kontroly

Prehliadkou všetkých pneumatík namontovaných na vozidle sa overí stav opotrebenia plášťov a dostatočnosť hĺbky dezénových drážok. V prípade podozrenia z prekročenia dovoleného opotrebenia behúňa pneumatiky (napríklad podľa indikátora opotrebenia označeného „TWI“, ktorý je spravidla na pneumatikách určených pre vozidlá kategórií M, N a O vysoký 1,6 mm) sa vykoná meranie hĺbky dezénovej drážky alebo zárezov na najviac opotrebovanom mieste behúňa pomocou vhodného hĺbkomera. Meranie sa nesmie vykonať priamo na indikátore TWI.

Chyby

Hĺbka drážok alebo zárezov dezénu je menšia, ako je predpísaná.	C
---	---

Predné kolesá - hádzavosť

409

Predpísané podmienky

Radiálna (obvodová) ani axiálna (čelná) hádzavosť predného kolesa s pneumatikou na vozidlách kategórií M a N nesmie prekročiť pri priemere ráfika

- a) do 15" hodnotu 3,0 mm,
- b) od 16" do 20" hodnotu 4,0 mm,
- c) nad 20" hodnotu 5,0 mm.

Spôsob kontroly

Hádzavosť predného kolesa s pneumatikou sa meria, ak sa pri otáčaní prizdvihnutého kolesa podľa subjektívneho posúdenia javí ako nadmerná. Na odmeranie hádzavosti sa použije vhodné zariadenie, pri meraní sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.

Chyby

²³⁾ nariadenie vlády SR č. 406/2005 Z. z.

Radiálna alebo axiálna hádzavosť niektorého predného kolesa s pneumatikou prekračuje predpísanú hodnotu,	
a) avšak nie je väčšia ako 5,0 mm pri priemere ráfika do 15",	A
b) avšak nie je väčšia ako 8,0 mm pri priemere ráfika nad 16",	A
c) a je väčšia ako podľa prípadov uvedených pod a) a b).	B

Zadná náprava (vidlica)

414

Predpísané podmienky

1. Na žiadnej z konštrukčných častí zadnej nápravy (zadnej vidlice jednostopového vozidla) nesmú byť poškodenia, ktoré by mohli narušiť pevnosť alebo funkciu niektorého jej dielu alebo nápravy ako celku.
2. Všetky skrutkové spoje musia byť bezpečne dotiahnuté, nesmú chýbať zaisťovacie diely (poistné podložky, závlačky; samoistiacie matice môžu byť nahradené ekvivalentným zaisťovacím spojom).
3. Na zadnej náprave nesmú byť konštrukčné zmeny voči schválenému vyhotoveniu.
4. Z rozvodovky poháňanej zadnej nápravy nesmie unikať mazivo.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav všetkých konštrukčných častí zadnej nápravy a ich zhodnosť so schváleným vyhotovením. Zároveň sa overí tesnosť rozvodovky. Na jednostopových vozidlách sa prehliadkou overí stav zadnej vidlice. Odchýlky od schváleného vyhotovenia sa vyhodnocujú v kontrolnom úkone č. 718.

Chyby

1.	Náprava (vidlica) je deformovaná alebo inak vážne poškodená (napr. viditeľnými prasklinami, únavovými lomami, alebo je koróziou narušená pevnosť spojov alebo nosných dielov).	C
2.	Niektoré spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené.	B
3.	Konštrukčné časti nápravy alebo pripevňovacie body na ráme alebo samonosnej karosérii sú zjavne deformované.	B
4.	Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy unika mazivo, ktoré	
	a) neodkvapkáva na vozovku,	A
	b) zjavne odkvapkáva na vozovku.	C

Hnacie reťaze, ozubené remene a ich kryty

415

Predpísané podmienky

1. Primárna aj sekundárna reťaz (ozubený remeň, prípadne tiež hnací hriadeľ) musí byť zakrytá krytom, aký bol súčasťou motocykla pri jeho schválení.
2. Skrutkové spoje použité na upevnenie alebo spojenie krytov musia byť riadne dotiahnuté a zaistené.
3. Sekundárna reťaz (ozubený remeň) musí byť správne napnutá a nesmie byť nadmerne opotrebovaná.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav hnacích reťazí (ozubených remeňov) a ich napnutie, ak sú cez kryty kontrolovateľné, a stav krytov a ich pripevnenia.

Chyby

1.	Kryt niektorej reťaze (ozubeného remeňa alebo hnacieho hriadeľa) chýba, alebo je neúplný.	B
2.	Kryt niektorej reťaze je poškodený natoľko, že neplní svoju funkciu.	B
3.	Zariadenie na napínanie reťaze (ozubeného remeňa) je poškodené, alebo chýba.	B
4.	Skrutkové spoje niektorého krytu nie sú dostatočne dotiahnuté alebo zaistené.	A
5.	Sekundárna reťaz (ozubený remeň) je nesprávne napnutá alebo nadmerne opotrebovaná.	A

Pruženie prednej nápravy (náprav)

416

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, okrem traktorov, pracovných strojov samohybných s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 km.h⁻¹ a pracovných strojov prípojných, musia byť odpružené. Odpruženie musí byť riešené tak, aby zabezpečovalo vozidlu požadované jazdné vlastnosti bez rezonancie vo frekvenčnej oblasti neprípustnej pre ľudský organizmus. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na vozidlá uvedené do prevádzky pred 30.4.1997.

2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou poškodené natoľko, že by mohlo prísť k trvalej deformácii alebo ku zlomeniu niektorého dielu pružiacej sústavy.
3. Vankúše pneumatického pruženia nesmú mať mechanické poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť ich prasknutie, a príslušné potrubia musia byť tesné a nepoškodené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav pruženia prednej nápravy (náprav) a súvisiacich dielov pružiacej sústavy.

Chyby

1.	Niektorý diel pružiacej jednotky je prasknutý, deformovaný alebo opotrebovaný natoľko, že je zjavne porušená geometria náprav, alebo sa koleso dotýka iných dielov vozidla.	C
2.	Záves (ukotvenie) niektorej pružiacej jednotky je prasknutý alebo poškodený.	C
3.	Na niektorej listovej pružine chýba spona, alebo je poškodený svorník tak, že je možný vzájomný posuv jednotlivých listov pružiny, alebo záves pružiny je nadmerne uvoľnený.	B
4.	Niektorý diel pneumatického pruženia alebo prírodného potrubia nie je tesný, alebo je viditeľne nadmerne opotrebovaný.	B
5.	Dorazy (obmedzovače) pruženia chýbajú.	B
6.	Niektoré spoje sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť prevádzky vozidla.	A

Pruženie zadnej nápravy (náprav)

417

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, okrem traktorov, pracovných strojov samohybných s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 km.h⁻¹ a pracovných strojov prípojných, musia byť odpružené. Odpruženie musí byť riešené tak, aby zabezpečovalo vozidlu požadované jazdné vlastnosti bez rezonancie vo frekvenčnej oblasti neprípustnej pre ľudský organizmus. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na vozidlá uvedené do prevádzky pred 30.4.1997.
2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou poškodené natoľko, že by mohlo prísť k trvalej deformácii alebo ku zlomeniu niektorého dielu pružiacej sústavy.
3. Vankúše pneumatického pruženia nesmú mať mechanické poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť ich prasknutie, a príslušné potrubia musia byť tesné a nepoškodené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav pruženia zadnej nápravy (náprav) a súvisiacich dielov pružiacej sústavy.

Chyby

1.	Niektorý diel pružiacej jednotky je prasknutý, deformovaný alebo opotrebovaný natoľko, že je zjavne porušená geometria náprav, alebo sa koleso dotýka iných dielov vozidla.	C
2.	Záves (ukotvenie) niektorej pružiacej jednotky je prasknutý alebo poškodený.	C
3.	Na niektorej listovej pružine chýba spona, alebo je poškodený svorník tak, že je možný vzájomný posuv jednotlivých listov pružiny, alebo záves pružiny je nadmerne uvoľnený.	B
4.	Niektorý diel pneumatického pruženia alebo prírodného potrubia nie je tesný, alebo je viditeľne nadmerne opotrebovaný.	B
5.	Dorazy (obmedzovače) pruženia chýbajú.	B
6.	Niektoré spoje sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť prevádzky vozidla.	A

Tlmiče pruženia - stav

418

Predpísané podmienky

1. Tlmiče pruženia nesmú byť viditeľne poškodené.
2. Všetky tlmiče pruženia musia byť riadne upevnené a spojené s príslušnými časťami vozidla. Pružné uloženia nesmú byť opotrebené.
3. Hydraulické, pneumatické alebo kombinované tlmičové sústavy nesmú mať na žiadnej časti viditeľné poškodenia.
4. Z tlmičov pruženia a tlmičových sústav nesmie unikáť tlmiace médium.
5. Na tlmiči pruženia nesmie chýbať ochranný plášť piestnice. Nesmú byť poškodené prachovky piestnice.

Spôsob kontroly

Stav všetkých tlmičov pruženia, hydraulickéj, pneumatickej alebo kombinovanej tlmičovej sústavy sa zistí prehliadkou pri kontrole podvozku vozidla a priestorov vozidla, kde sú umiestnené časti hydraulických, pneumatických alebo kombinovaných sústav.

Chyby

1.	Niektorý tlmič pruženia chýba.	B
2.	Niektorý tlmič pruženia je viditeľne chybný.	B
3.	Niektorý úchyt tlmiča pruženia je prasknutý alebo inak mechanicky alebo koróziou narušený natoľko, že môže prísť k jeho odlomeniu.	B
4.	Tlmič pruženia nie je dostatočne pripevnený.	B
5.	V niektorom závesnom oku alebo podpornom mieste tlmiča pruženia je poškodená alebo nadmerne opotrebovaná pružná vložka.	B
6.	Niektorá časť hydraulickéj, pneumatickej alebo kombinovanej tlmičovej sústavy je mechanicky poškodená natoľko, že je narušená funkcia tlmičov.	B
7.	Z niektorého tlmiča pruženia, zásobníka alebo zdroja média využívaného na funkciu tlmičov uniká médium.	B
8.	Na tlmiči chýba ochranný plášť piestnice.	A
9.	Na tlmiči je poškodené tesnenie piestnice (prachovka).	A

Tlmiče pruženia - činnosť

419

Predpísané podmienky

Účinok všetkých tlmičov pruženia namontovaných na vozidle musí byť dostatočný. Medzné hodnoty pre posúdenie dostatočnosti účinku stanovuje výrobca vozidla. Ak nie sú k dispozícii predpísané medzné hodnoty pre daný typ vozidla, možno použiť všeobecné hodnoty, odporúčané výrobcom skúšobného zariadenia pre danú skupinu vozidiel a spôsob kontroly.

Spôsob kontroly

4. Kontrola účinku tlmičov pruženia sa vykonáva iba vtedy, ak je kontrolná linka vybavená vhodným skúšobným zariadením. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu výrobcu skúšobného zariadenia.
5. Kontrola činnosti tlmičov pruženia má charakter služby prevádzkovateľovi vozidla a je možné ju vynechať i v prípade, ak je kontrolná linka vybavená vhodným skúšobným zariadením.

Chyby

1.	Účinok niektorého tlmiča je menší, ako je predpísaná alebo odporúčaná medzná hodnota.	A
2.	Účinok protiľahlých tlmičov na tej istej náprave sa navzájom líši o väčšiu hodnotu, než je prípustná alebo odporúčaná.	A

Stabilizátor

420

Predpísané podmienky

1. Skrutná tyč stabilizátora nesmie byť prasknutá alebo inak mechanicky poškodená.
2. Pripevňovacie skrutky alebo matice pružných vodiacich lôžok skrutkej tyče musia byť dotiahnuté.
3. Puzdrá lôžok alebo vložiek v uložení stabilizátora a koncov jeho ramien nesmú byť popraskané natoľko, že by hrozilo ich rozpadnutie, alebo opotrebované natoľko, že by stabilizátor mal možnosť voľného pohybu.

Spôsob kontroly

Pri prehliadke náprav (kontrolné úkony č. 401 a 414) sa zistí stav stabilizátora a bodov jeho pripevnenia.

Chyby

1.	Stabilizátor, s ktorým bolo vozidlo schválené, chýba.	B
2.	Skrutná tyč stabilizátora je poškodená natoľko, že stabilizátor neplní svoju funkciu.	B
3.	Pružné vodiace lôžka stabilizátora nie sú dostatočne dotiahnuté alebo chýbajú.	B
4.	Pripevňovacie elementy (skrutky, matice, príchytky) sú popraskané a hrozí ich uvoľnenie.	B
5.	Puzdrá lôžok alebo vložiek v uložení stabilizátora a koncov jeho ramien sú popraskané natoľko, že hrozí ich rozpadnutie.	B
6.	Puzdrá lôžok alebo vložiek v uložení stabilizátora a koncov jeho ramien sú natoľko opotrebované, že stabilizátor má možnosť voľného pohybu.	B

Predpísané podmienky

1. Spojovacie hriadele alebo kĺby nesmú byť viditeľne deformované alebo inak mechanicky poškodené.
2. Skrutkové spoje na týchto dieloch musia byť riadne dotiahnuté a zaistené.
3. V kĺboch a žliabkovaných spojoch nesmú byť nadmerné vôle.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav spojovacích hriadelov a kĺbov. Ručným pootáčaním príslušným hriadeľom sa zistí vôľa v kĺboch a žliabkovaných spojoch.

Chyby

1.	V niektorých kĺboch alebo žliabkovaných spojoch sú nadmerné vôle.	B
2.	Niektoré skrutkové spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené.	B
3.	Spojovací hriadeľ je deformovaný alebo inak mechanicky poškodený.	B
4.	Niektoré hriadele alebo kĺby majú mierne väčšie vôle.	A

Náhradné koleso - stav**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá kategórií M a N musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu²⁴⁾ vybavené náhradným kolesom s diskom a s pneumatikou predpísaného druhu a rozmeru. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na:
 - a) vozidlá, ktoré majú vybavené všetky kolesá pneumatikami zvláštnej konštrukcie umožňujúcej dočasné použitie po defekte s indikáciou defektu v ktorejkoľvek z pneumatík,
 - b) vozidlá kategórií M₁ a N₁, ktoré sú vybavené prostriedkami na bezdemontážnu opravu poškodenej pneumatiky umožňujúcimi jej dočasné použitie,
 - c) mestské autobusy a špeciálne vozidlá, ktoré sú prevádzkované na obmedzenom území v operatívnom dosahu servisných služieb svojho prevádzkovateľa.
2. Vozidlá kategórií O₂, O₃, O₄, R₂, R₃ a R₄ musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu²⁵⁾ vybavené náhradným kolesom s diskom a s pneumatikou predpísaného druhu a rozmeru. Jazdná súprava zložená z ťahača a prípojného vozidla môže mať pri rovnakých rozmeroch pneumatík a pri rovnakom vyhotovení kolies jedno spoločné náhradné koleso.
3. Plášť pneumatiky náhradného kolesa nesmie mať trhliny alebo iné poškodenia, ktoré obnažujú alebo narušujú kordovú vrstvu.
4. Na hĺbku dezénovej drážky pneumatiky náhradného kolesa sa vzťahujú predpísané podmienky kontrolného úkonu č. 408.
5. Disk a ráfik náhradného kolesa nesmie byť deformovaný alebo inak nadmerne poškodený alebo prasknutý. Pneumatika náhradného kolesa musí byť nahustená na potrebný tlak.
6. Náhradné koleso alebo jeho pneumatika môžu byť iného vyhotovenia ako ostatné kolesá vozidla, ak sú určené výrobcom vozidla alebo pneumatiky len na dočasné použitie.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vybavenie vozidla náhradným kolesom, ak je preň predpísané. Prehliadkou náhradného kolesa sa zistí jeho vhodnosť pre daný typ vozidla, stav disku, ráfiku a pneumatiky. Skontroluje sa hĺbka dezénu pneumatiky spôsobom podľa kontrolného úkonu č. 408. Nedostatočný tlak v pneumatike náhradného kolesa sa vyznačí ako chyba iba ak je pri prehliadke i bez jeho merania zjavné, že pneumatika nie je nahustená (chyba č. 5).

Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je náhradné koleso predpísané, ním nie je vybavené.	B
2.	Náhradné koleso nie je vhodné na použitie na danom vozidle z dôvodu nesprávneho rozmeru pneumatiky alebo vyhotovenia disku.	B
3.	Disk alebo ráfik náhradného kolesa je deformovaný, má praskliny alebo iné mechanické poškodenia.	B
4.	Hĺbka drážok alebo zárezov dezénu je menšia ako predpísaná.	B
5.	Pneumatika náhradného kolesa zjavne nie je nahustená.	A

²⁴⁾ § 1 ods. 1 písm. e) vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

²⁵⁾ § 1 ods. 4 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

Predpísané podmienky

1. Náhradné koleso musí byť riadne uložené a upevnené v držiaku určenom na tento účel. Držiak musí zabezpečiť, aby sila pri vyberaní kolesa z držiaka alebo pri vkladaní kolesa do držiaka nepresiahla 490 N.
2. Skrutky alebo matice upevňujúce náhradné koleso v držiaku musia byť riadne dotiahnuté.
3. Držiak so zariadením na sklápanie alebo zdvíhanie ťažkého náhradného kolesa musí byť spoľahlivo zaistený proti možnému samovoľnému sklopeniu alebo spusteniu náhradného kolesa.
4. Ťahač návesu môže mať náhradné koleso umiestnené na pripojenom návese.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav pripevňovacieho zariadenia v príslušnom držiaku, stav zaist'ovacieho a sklápacieho alebo spúšťacieho mechanizmu ťažkého náhradného kolesa. V prípade podozrenia na nefunkčnosť sa zariadenie aj odskúša. Veľkosť sily potrebnej na vyberanie alebo vkladanie kolesa sa v prípade odskúšania zariadenia posudzuje subjektívne.

Chyby

1.	Sila potrebná na vybranie alebo vloženie náhradného kolesa do držiaka zjavne prevyšuje predpísanú hodnotu.	B
2.	Náhradné koleso nie je v držiaku riadne upevnené.	B
3.	Držiak náhradného kolesa chýba.	B
4.	Držiak náhradného kolesa je poškodený a neplní svoju funkciu.	B
5.	Zariadenie na pripevnenie, sklápanie alebo spúšťanie ťažkého náhradného kolesa je poškodené a neplní svoju funkciu.	B
6.	Zariadenie na pripevnenie, sklápanie alebo spúšťanie ťažkého náhradného kolesa je poškodené, avšak svoju funkciu plní.	A

2.5 Skupina 500 - Rám a karoséria**Rám (nosná konštrukcia) - lomy, praskliny**

501

Predpísané podmienky

1. Na ráme (nosnej konštrukcii) vozidla nesmú byť viditeľné lomy, praskliny alebo iné mechanické poškodenia, ktoré by mohli narušiť jeho pevnosť, ohroziť bezpečnosť prevádzky vozidla alebo bezpečnosť cestnej premávky.
2. Žiadny diel rámu (nosnej konštrukcie) nesmie byť deformovaný.

Spôsob kontroly

Rám, prípadne nosná konštrukcia vozidla (pozdĺžniky, priečky, centrálny nosník, pomocný rám, krížové výstupy, vidlice, konzoly pre uloženie motora, karosérie, chladiča alebo iných častí, spodok samonosnej karosérie a pod.), sa dôkladne prehliadne zospodu vozidla i zvonku, pričom sa zistí, či nie sú niektoré nosné časti narušené lomami alebo prasklinami, prípadne deformované.

Chyby

Na niektorých dieloch rámu (nosnej konštrukcie) sú lomy, praskliny, iné mechanické poškodenia alebo deformácie takého druhu, že bezpečnosť prevádzky vozidla	
a) je ohrozená,	C
b) nie je zatiaľ bezprostredne ohrozená.	B

Rám (nosná konštrukcia) - spojenie dielov

502

Predpísané podmienky

1. Všetky spojovacie alebo upevňovacie skrutky, matice a skrutkové spoje musia byť riadne dotiahnuté. Pružné uloženia (silentbloky) nesmú byť nadmerne poškodené.
2. Zvarové spoje jednotlivých dielov nesmú byť viditeľne narušené (prasknuté, zlomené, nadmerne skorodované a pod.).
3. V nitových spojoch nosných dielov nesmú byť uvoľnené nity.

Spôsob kontroly

Pri prehliadke rámu (nosnej konštrukcie) vozidla v kontrolnom úkone č. 501 sa zároveň overí stav skrutkových, zvarových a nitových spojov jednotlivých dielov, ako i pružných uložení.

Chyby

Skrutkové alebo nitové spojenie niektorých dielov je uvoľnené, alebo pružné spojenia, prípadne zvarané spoje sú narušené natoľko, že pevnosť (tuhosť) rámu (nosnej konštrukcie)	
a) zatiaľ nie je podstatne zmenšená,	A
b) je podstatne zmenšená,	B
c) je natoľko zmenšená, že bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla.	C

Rám (nosná konštrukcia) - korózia

503

Predpísané podmienky

Žiadny diel rámu (nosnej konštrukcie) nesmie byť skorodovaný natoľko, že by mohla byť narušená jeho pevnosť alebo funkcia.

Spôsob kontroly

Pri prehliadke rámu (nosnej konštrukcie) vozidla v kontrolných úkonoch č. 501 a 502 sa zároveň overí stav ochrany proti korózii, prípadne rozsah korózie. Pri zisťovaní rozsahu korózie rámu (nosnej konštrukcie) sa môže použiť inšpekčné kladivo.

Chyby

1.	Ochranný náter na niektorej časti rámu (nosnej konštrukcie) je viditeľne poškodený, rám (nosná konštrukcia) je v tomto mieste povrchovo skorodovaný	A
2.	Niektoré nosné diely rámu (nosnej konštrukcie) sú značne narušené koróziou.	B
3.	Stupeň korózie nosných dielov rámu (nosnej konštrukcie) je taký, že to bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla.	C

Sklopný stojan (motocykle)

504

Predpísané podmienky

1. Jednostopové motorové vozidlá musia byť vybavené stojanom alebo iným zariadením, ktoré umožní bezpečné postavenie vozidla.
2. Všetky stojany musia byť vybavené zadržiavacím systémom, ktorý ich udrží v zatiahnutej alebo jazdnej polohe.
3. Jednostopové vozidlá schválené počnúc 15.2.2006 musia z hľadiska vybavenia stojanom plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom²⁶⁾; okrem iného
 - a) musia byť vybavené aspoň jedným stojanom opierkového alebo stredového typu, prípadne oboma typmi, ktorý ich udrží v stálej polohe,
 - b) ak majú zdvojené kolesá, nemusia byť vybavené stojanom, parkovacia brzda však musí byť pri odstavení vozidla v činnosti,
 - c) ak sa stojan sklápa okolo dolnej časti alebo pod vozidlo, vonkajší okraj sa musí natáčať k zadnej časti vozidla.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí vybavenie motocyklov predpísanými stojanmi a vyskúša sa ich funkcia.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Predpísaný stojan chýba.	B
2.	Predpísaný stojan neplní svoju funkciu.	B

²⁶⁾ nariadenie vlády SR č. 73/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1.1, 1.2 a 1.3 smernice Rady 93/31/EHS v znení smernice Komisie 2000/72/ES)

3.	Niektorý stojan nemožno spoľahlivo zaistiť v zatiahnutej alebo jazdnej polohe.	B
----	--	---

Nárazníky

505

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M a N₁ musia byť vybavené predným a zadným nárazníkom, ak karoséria nie je vyhotovená tak, že plní funkciu nárazníkov. Vozidlá kategórií N₂ a N₃ musia byť vybavené predným nárazníkom. Nárazníkom nemusia byť vybavené vozidlá uvedených kategórií schválené do 30.6.1972. Vozidlá kategórie T môžu byť vybavené nárazníkom.
2. Nárazníky nesmú byť nadmerne poškodené alebo deformované. Nárazníky nesmú mať ostré hrany alebo výstupky, ktoré by mohli zraniť chodcov alebo ostatných účastníkov cestnej premávky. Vonkajšie hrany nárazníkov alebo klov, pokiaľ nie sú zakryté gumou alebo iným mäkkým materiálom, musia byť zaoblené s polomerom najmenej 5 mm. Konce nárazníkov musia byť zahnuté dovnútra k vonkajšiemu povrchu. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak je nárazník zapustený alebo integrovaný s karosériou. Ak sú nárazníky vozidla alebo časti karosérie, ktoré plnia funkciu nárazníkov, vyrobené z plastov a spĺňajú podmienky ustanovené pre nárazníky, potom nemusia byť pokryté gumou alebo iným podobným materiálom.
3. Nárazníky musia byť riadne upevnené.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa preverí vybavenie vozidla nárazníkmi. Overí sa, či vyhotovenie nárazníkov zodpovedá schválenému, rovnako ako ich upevnenie a stav.
2. Predpísané rozmery a umiestnenie nárazníka sa meraním overia iba vtedy, ak bolo schválené vyhotovenie vozidla zjavne dodatočne pozmenené alebo nárazník bol premiestnený.

Chyby

1.	Nárazník nie je dostatočne upevnený, alebo je ľahko deformovaný alebo poškodený.	A
2.	Vyhotovenie nárazníka nezodpovedá schválenému alebo predpísaným podmienkam.	B
3.	Nárazník je nadmerne poškodený alebo deformovaný, čo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť premávky.	C
4.	Nárazník má ostré hrany alebo výstupky, ktoré by mohli spôsobiť zranenie či zachytenie ostatných účastníkov premávky.	C
5.	Nárazník chýba.	C

Zariadenie proti vkladaniu malých vozidiel

506

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ktoré dostatočným spôsobom ochráni vozidlá kategórií M₁ a N₁ pred podbehnutím pri ich náraze na zadnú časť týchto vozidiel.
2. Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené po 30.4.1997 a ich zadné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom²⁷⁾.
3. Vozidlá kategórií M, N a O schválené počnúc 5.6.2006 musia byť konštrukčne vyhotovené tak, aby poskytovali účinnú ochranu proti podbehnutiu zozadu vozidlami kategórií M₁ a N₁. Ak svetlá výška v celej zadnej časti podvozku alebo hlavných častí karosérie vozidla nepresahuje 55 cm, potom vozidlo nemusí byť vybavené osobitným zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu. Ak vozidlo túto podmienku neplní, potom musí byť vybavené zadným ochranným zariadením plniacim podmienky ustanovené osobitným predpisom²⁸⁾.
4. Zadné ochranné zariadenie vozidiel uvedených v predpísaných podmienkach č. 2 a 3 musí okrem iných plniť nasledovné požiadavky.
 - a) Zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu musí byť pripojené k pozdĺžnym častiam rámu podvozku vozidla alebo k častiam, ktoré ich nahrádzajú.

²⁷⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 58)

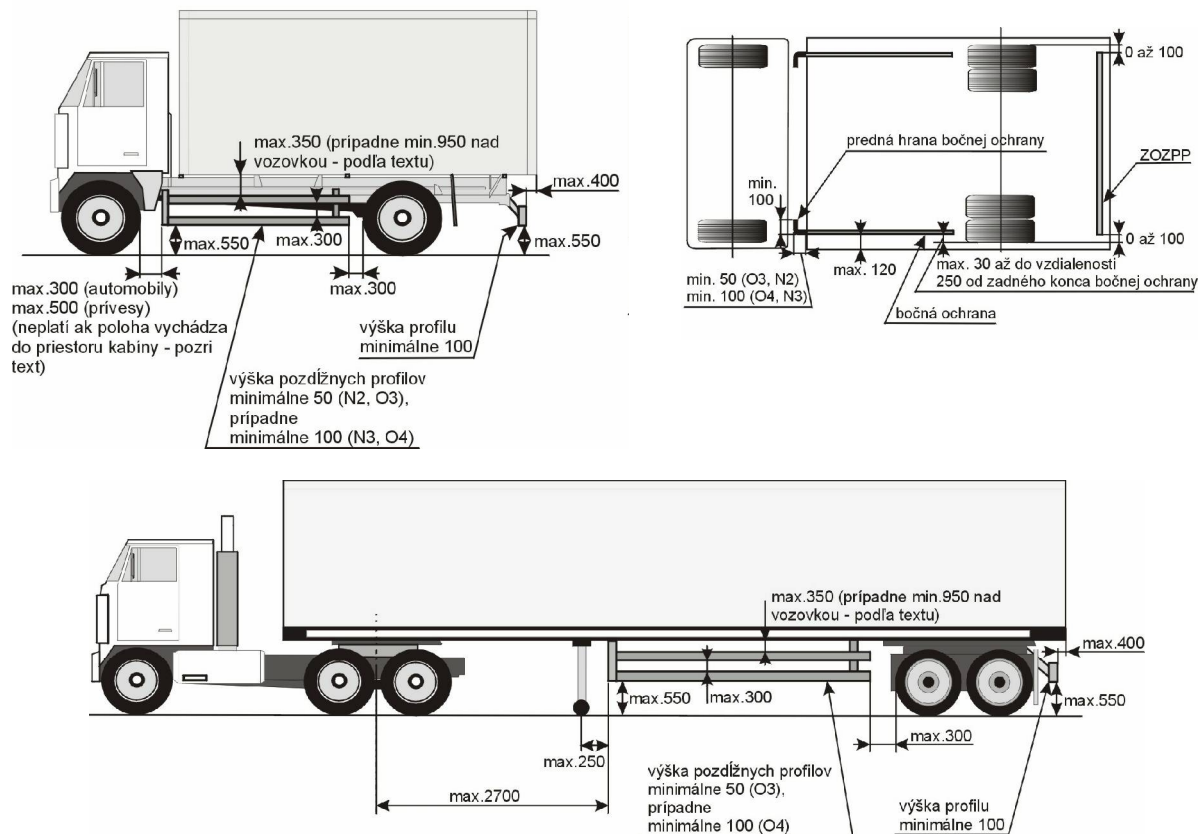
²⁸⁾ nariadenie vlády č. 371/2006 Z. z. (body 1 a 5 prílohy II Smernice Rady 70/221/EHS v znení smernice Komisie 79/490/EHS, smernice Komisie 81/333/EHS, smernice Komisie 97/19/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/8/ES a v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenia Dánskeho kráľovstva, Írska a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska a Aktu o podmienkach prístúpenia Slovenskej republiky pripojeného k Zmluve o prístúpení k EÚ)

- b) Zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu musí byť pripevnené čo najbližšie k zadnému okraju vozidla.
 - c) Spodný okraj zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie na nezaťaženom vozidle ležať vyššie ako 55 cm nad rovinou vozovky.
 - d) Šírka zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie presahovať šírku zadnej nápravy, ani nesmie byť o viac ako 10 cm kratšia na každej strane, pričom sa neberie do úvahy deformácia bokov pneumatík od styku s vozovkou. V prípade viacerých zadných náprav sa berie do úvahy najširšia.
 - e) Výška profilu priečnika zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie byť menšia než 10 cm. Bočné konce priečnika zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmú byť zahnuté dozadu, alebo mať ostré vonkajšie hrany, pričom táto podmienka sa považuje za splnenú, ak sú zaoblené s polomerom aspoň 2,5 mm.
 - f) Zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu môže byť konštruované ako prestaviteľné do viacerých polôh, pričom v prevádzkovej polohe musí byť zaistiteľné proti neúmyselnej zmene polohy, prestavovanie medzi jednotlivými polohami musí byť možné silou menšou ako 400 N.
 - g) Zariadenie musí byť dostatočne odolné proti pozdĺžnej pôsobiacej sile a v prevádzkovej polohe musí byť spojené s pozdĺžnymi nosníkmi rámu vozidla alebo s inými časťami, ktoré plnia ich funkciu.
5. Predpísané podmienky č. 1, 2 a 3 sa nevzťahujú na:
- a) ťahače návesov,
 - b) oplénové prívesy a iné podobné prívesy na prepravu kmeňov alebo iných veľmi dlhých nákladov,
 - c) vozidlá, pri ktorých je akékoľvek ochranné zariadenie nezlučiteľné s účelom použitia vozidla.
6. Vozidlá kategórií T a R môžu byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu podľa predpísanej podmienky č. 4.
7. Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené po 30.4.1997 musia byť vybavené bočným ochranným zariadením, ktoré musí poskytovať účinnú ochranu nechráneným účastníkom cestnej prevádzky proti riziku pádu pod boky vozidla a ich zachyteniu kolesami. Bočné ochranné zariadenia týchto vozidiel musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom²⁹). Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené počnúc 31.5.2006 a ich bočné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom³⁰).
8. Bočné ochranné zariadenie musí okrem iných plniť nasledovné požiadavky:
- a) Bočné ochranné zariadenie nesmie zväčšovať celkovú šírku vozidla, hlavná časť vonkajšieho povrchu nesmie ležať viac než 120 mm smerom dovnútra od vonkajšieho obrysu vozidla v mieste jeho maximálnej šírky. Zadný koniec zariadenia v dĺžke aspoň 250 mm nesmie ležať viac než 30 mm smerom dovnútra od vonkajšieho obrysu zadných pneumatík, pričom sa deformácia bokov pneumatík od styku s vozovkou neberie do úvahy.
 - b) Vonkajší povrch bočného ochranného zariadenia musí byť hladký, plochý, prípadne horizontálne zvlnený, a spojený. Povolené však je
 - I) preplátovanie, hrana plátu na povrchu však musí smerovať dozadu alebo dole,
 - II) pláty na povrchu s medzerou najviac o veľkosti 25 mm v pozdĺžnom smere, zadný plát však nesmie byť voči prednému presadený smerom von,
 - III) vyčnievanie hláv skrutiek alebo nitov najviac o 10 mm alebo obdobné vyčnievanie iných podobne zaoblených a hladkých častí. Pre vyčnievajúce časti je predpísané minimálne zaoblenie 2,5 mm.
 - c) Vyhotovenie bočného ochranného zariadenia môže byť buď so spojeným plochým povrchom, alebo z minimálne jedného pozdĺžneho vodorovného profilu, prípadne kombináciou oboch. Pri použití profilov nesmú byť od seba vzdialené viac než 300 mm a nesmú byť nižšie než 50 mm v prípade vozidiel kategórie N₂ a O₃, alebo nižšie než 100 mm v prípade vozidiel kategórie N₃ a O₄. V prípade použitia kombinácie plochého povrchu a profilov musí konštrukcia bočnej ochrany spĺňať podmienky stanovené v písm. b).
 - d) Pre polohu prednej hrany bočného ochranného zariadenia je predpísané:
 - I) Na motorovom vozidle musí byť predná hrana bočného ochranného zariadenia vzdialená maximálne 300 mm od zadného okraja kolesa pred bočnou ochranou. Ak predpísaná poloha vychádza do priestoru kabíny, potom musí byť bočná ochrana konštruovaná tak, aby medzera medzi panelmi kabíny a prednou hranou bočnej ochrany nepresahovala 100 mm. Ak je to nutné, bočná ochrana môže byť v tomto prípade ohnutá pod uhlom menším ako 45°. Pre tieto prípady neplatia podmienky stanovené v písm. e).
 - II) Na prívese môže ležať vo vzdialenosti maximálne 500 mm od zadného okraja kolesa pred bočnou ochranou.
 - III) V prípade návesov môže byť predná hrana vzdialená maximálne 250 mm od roviny súmernosti oporných nôh, ak je nimi náves vybavený. V žiadnom prípade nesmie byť pozdĺžna vzdialenosť od návesového čapu väčšia než 2,7 m.

²⁹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 73)

³⁰⁾ nariadenie vlády SR č. 152/2006 Z. z. (body 1.4, 2, 3 a 4 prílohy smernice Rady 89/297/EHS)

- e) Ak sa predná hrana bočného ochranného zariadenia nachádza v inak otvorenom priestore, potom musí byť tvorená spojitým zvislým členom v celom rozsahu výšky bočného ochranného zariadenia, ktorý musí byť:
 - I) na vozidlách kategórie N₂ a O₃ široký aspoň 50 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm,
 - II) na vozidlách kategórie N₃ a O₄ široký aspoň 100 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm.
 - f) Zadná hrana musí byť vzdialená maximálne 300 mm smerom dopredu od predného okraja kolesa bezprostredne za bočným ochranným zariadením. Zvislý spojitý člen ako pri prednej hrane sa nepožaduje.
 - g) Spodná hrana nesmie byť na žiadnom mieste vyššie ako 550 mm nad vozovkou.
 - h) Horná hrana bočného ochranného zariadenia nesmie byť viac ako 350 mm pod tou časťou konštrukcie vozidla, ktorú pretína, alebo ktorej sa dotýka zvislá rovina dotýkajúca sa vonkajšieho bočného povrchu pneumatiky (deformácia spôsobená stykom s vozovkou sa neberie do úvahy) s výnimkou týchto prípadov:
 - I) popísaná rovina nepretína časť konštrukcie vozidla, potom horná hrana musí byť na úrovni povrchu plošiny pre náklad, alebo 950 mm nad vozovkou. Závazná je nižšia z týchto hodnôt.
 - II) popísaná rovina pretína konštrukciu vozidla vo výške väčšej ako 1,3 m nad vozovkou, v tomto prípade musí byť horná hrana bočnej ochrany aspoň 950 mm nad vozovkou.
 - III) na vozidlách špeciálne navrhnutých a konštruovaných (nie iba upravených) pre prepravu kontajneru alebo demontovateľnej nadstavby sa poloha hornej hrany bočného ochranného zariadenia určuje podľa I) a II), pričom kontajner alebo nadstavba sú považované za súčasť vozidla.
 - i) Bočné ochranné zariadenie musí byť dostatočne tuhé, bezpečne pripevnené a musí byť vyrobené z kovu alebo iného vhodného materiálu (okrem výnimiek podľa písm. j)).
 - j) Trvalo pripevnené súčasti ako náhradné kolesá, schránky batérií, vzduchojemy, palivové nádrže, svetlá, svetlomety a schránky na náradie môžu byť začlenené do bočného ochranného zariadenia, ak spĺňajú rozmerové požiadavky. Požiadavky z písm. b) sa všeobecne uplatňujú v prípade medzier medzi bočným ochranným zariadením a trvalo pripevnenými súčasťami.
 - k) Bočné ochranné zariadenie nesmie byť použité na upevnenie brzdových, vzduchových alebo hydraulických hadíc.
 - l) Výnimky z vyššie uvedených ustanovení sa pripúšťajú v týchto prípadoch:
 - I) Prívesy s meniteľnou celkovou dĺžkou musia plniť všetky uvedené podmienky v stave skrátenej na minimálnu dĺžku. V rozťahnutom stave musia plniť požiadavky podľa písm. g) až i). Ďalej musia plniť požiadavku podľa bodu f) alebo podľa bodov d) a e). V tomto stave nesmú byť v bočnom ochrannom zariadení žiadne medzery.
 - II) Cisternové vozidlo (vozidlo určené pre prepravu tekutého substrátu v uzavretej nádrži trvalo pripevnenej na vozidle a opatrenej hadicovými či rúrovými spojkami pre plnenie a vyprázdňovanie) musí plniť všetky požiadavky v takej miere, v akej to je uskutočniteľné. Prísne plnenie môže byť vyžadované len ak je to nevyhnutné z dôvodov prevádzkových požiadaviek.
 - III) Pri vozidlách so zatiahnutelnými nohami pre zaistenie prídavnej stability môže mať bočné ochranné zariadenie medzery potrebné pre rozťahnutie a zatiahnutie nôh.
 - IV) Pri vozidlách s kotevnými miestami pre prepravu typu „Ro-Ro“ môže mať bočné ochranné zariadenie medzery pre priechod upevňovacích lán.
 - V) Ak sú bočné steny vozidla konštruované tak, že tvarom a vlastnosťami plnia všetky požiadavky, potom môžu byť pokladané za náhradu bočného ochranného zariadenia.
9. Predpísaná podmienka č. 7 sa nevzťahuje na:
- a) ťahače návesov,
 - b) prípojné vozidlá špeciálne navrhnuté a vyrobené na dopravu veľmi dlhých nákladov nedeliteľných po dĺžke,
 - c) vozidlá navrhnuté a vyrobené na osobitné účely, na ktorých nie je možné montovať takúto bočnú ochranu.
10. Schematické zobrazenie vybraných ustanovení predpísaných podmienok č. 4 a 8:



11. Vozidlá kategórií N₂ a N₃ schválené počnúc 1.4.1998 musia byť vybavené predným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ktoré dostatočným spôsobom ochráni vozidlá kategórií M₁ a N₁ pred podbehnutím pri ich náraze na prednú časť týchto vozidiel. Predné ochranné zariadenie týchto vozidiel musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom³¹⁾. Vozidlá uvedených kategórií, ktoré boli schválené počnúc 31.5.2006, a ich predné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom³²⁾. Motorové vozidlá kategórie N₂, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť neprevyšuje 7,5 t, musia spĺňať len podmienku svetlej výšky spodného okraja predného ochranného zariadenia nad vozovkou najviac 400 mm. Táto požiadavka sa nevzťahuje na terénne vozidlá kategórií N₂ a N₃ a na vozidlá, ktorých použitie je nezlučiteľné s vybavením predným ochranným zariadením proti podbehnutiu.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí, či je vozidlo vybavené predpísaným ochranným zariadením. Overí sa, či vyhotovenie zariadenia zodpovedá schválenému, rovnako ako jeho upevnenie a stav.
2. Predpísané rozmery a umiestnenie ochranných zariadení a ich komponentov sa meraním overia iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.
3. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Na vozidle, pre ktoré je predpísané, chýba ochranné zariadenie.	B
2.	Ochranné zariadenie namontované na vozidle, pre ktoré je predpísané, nezodpovedá schválenému typu alebo predpísaným podmienkam.	B
3.	Ochranné zariadenie je deformované, značne poškodené alebo nedostatočne upevnené.	B
4.	Ochranné zariadenie je tak deformované alebo poškodené, že môže spôsobiť zranenie alebo zachytenie ostatných účastníkov premávky.	C

³¹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 93)

³²⁾ nariadenie vlády SR č. 303/2006 Z. z. (bod 3 prílohy II smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/40/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení Slovenskej republiky k EÚ, prílohy II)

Predpísané podmienky

1. Veko motorového priestoru a veko batožinového priestoru musia byť vybavené spoľahlivým uzáverom, ktorý musí byť schopný zabrániť ich samovoľnému otvoreniu počas jazdy a zabezpečiť ich proti neoprávnenému otvoreniu zvonku.
2. Otvorené veko motorového priestoru a otvorené veko batožinového priestoru musí byť možné zaistiť oporou alebo iným vhodným spôsobom.

Spôsob kontroly

Vyskúša sa otvorenie a uzavretie veka motorového priestoru a veka batožinového priestoru. Vyskúša sa, či sa dá veko motorového alebo batožinového priestoru zaistiť v otvorenom stave. Overí sa pritom jeho stav (neporušenosť, funkčnosť) a upevnenie (stav závesov, záverov a poistného zariadenia).

Chyby

1.	Závesy veka sú uvoľnené.	B
2.	Uzáver nezaisťuje veko spoľahlivo uzavreté (okrem prípadu podľa chyby č. 3).	B
3.	Predné veko motorového priestoru (alebo batožinového priestoru), ktoré sa otvára smerom dozadu, nemožno spoľahlivo zaistiť v uzavretom stave, čo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť premávky.	C
4.	Veko je poškodené alebo deformované.	A
5.	Je sťažené otváranie alebo zatváranie veka.	A
6.	Veko nemožno spoľahlivo zaistiť v otvorenom stave.	A

Kryty kolies (blatníky)**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 25 km.h⁻¹ musia mať všetky kolesá vybavené účinnými krytmi (blatníkmi, podbehmi). Vozidlá kategórie M₁, ktorým bolo udelené schválenie počnúc 15.3.2006, musia plniť z hľadiska vybavenia krytmi kolies osobitné podmienky³³).
2. Na predných riadených kolesách prívěsu môže funkciu krytov kolies plniť príslušná časť nadstavby (karosérie) prívěsu.
3. Dve a viac náprav, ktoré sú usporiadané bezprostredne za sebou, môžu mať spoločný kryt kolies.
4. Na zadných nápravách vozidiel so sklápacou karosériou je postačujúce, ak sú krytmi kolies vybavené len kolesá poslednej nápravy na ich zadnej strane. Krytmi kolies nemusia byť vybavené takéto vozidlá schválené pred 1.7.1972.
5. Blatníky musia prekryvať šírku behúňa nezaťaženej pneumatiky. Vonkajšie bočné okraje blatníkov musia byť zaoblené. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlá schválené pred 1.7.1972.
6. Vyhotovenie krytov kolies musí zodpovedať schválenému.
7. Vozidlá kategórií N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t, N₃, O₃ a O₄ schválené počnúc 31.5.2006 musia byť vyrobené so zariadením zabraňujúcim rozstreku (blatníky, lapače nečistôt, bočné kryty atď.), alebo ním musia byť vybavené. Zariadenia a ich montáž na vozidlo musia spĺňať podmienky podľa osobitného predpisu³⁴).
8. Náhradné, napríklad laminátové blatníky, možno použiť len v prípade, ak nie sú súčasťou nosnej konštrukcie karosérie (sú demontovateľné) a sú schváleného vyhotovenia. (Poznámka: Za postačujúci doklad ich schválenia sa považuje označenie značkou „27MD“ alebo osvedčenie schvaľovacieho orgánu.)
9. Na vozidlách kategórie T schválených počnúc 1.7.1972, ktoré sú určené aj na premávku na pozemných komunikáciách, musia kryty kolies pri pohotovostnej hmotnosti zakrývať kolesá tak, aby
 - a) na prednej náprave bola predná hrana krytov kolies pred zvislou rovinou prechádzajúcou stredom kolies a zadná hrana bola pod vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolies,

³³) nariadenie vlády SR č. 138/2006 Z. z. (body 2 a 3 prílohy I smernice Rady 78/549/EHS v znení smernice Komisie 94/78/ES)

³⁴) nariadenie vlády SR č. 288/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1 a 12, príloha II okrem bodov 2 a 3 a doplnkov 3 a 4 a príloha III okrem bodov 0.1 až 2 a doplnku smernice Rady 91/226/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k zmluve o pristúpení Slovenskej republiky k EÚ, prílohy II)

b) na zadnej náprave bola predná aj zadná hrana krytov kolies najviac jednou štvrtinou nad vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolies.

Vzdialenosť medzi behúňom pneumatiky a krytom kolesa musí byť najmenej 60 mm a medzi bokom pneumatiky a krytom kolesa najmenej 50 mm.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí stav krytov kolies (blatníkov), ich poškodenie, stupeň korózie, prípadne ich upevnenie. Pri zisťovaní rozsahu korózie možno použiť inšpekčné kladivo.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Niektorý kryt kolesa (blatník) chýba.	B
2.	Kryt kolesa (blatník) je deformovaný, inak mechanicky poškodený alebo skorodovaný natoľko, že nemôže dostatočne plniť svoju funkciu.	B
3.	Niektorý kryt kolesa (blatník) je uvoľnený.	B
4.	Použitý kryt kolesa (blatník) nie je schváleného vyhotovenia alebo neplní predpísané podmienky.	B

Lapače nečistôt (zásterky)

509

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, pre ktoré to ustanovuje osobitný predpis, musia mať na kolesách poslednej nápravy účinné lapače vody a nečistôt dostatočne zabraňujúce rozstreku vody a nečistôt dozadu za idúce vozidlo.
2. Lapače nečistôt musia prekryvať šírku behúňa pneumatiky.
3. Lapače nečistôt musia byť spodnou hranou tak nízko, aby pri najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla rovina preložená teoretickým bodom styku pneumatiky s vozovkou a spodnou hranou lapača zvierala s rovinou vozovky uhol najviac 20 °, na jednostopových vozidlách a traktoroch najviac 30 °.
4. Lapače nečistôt môžu byť nahradené časťou karosérie, pokiaľ táto spĺňa predpísané podmienky č. 2 a 3.
5. Vozidlá kategórií N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t, N₃, O₃ a O₄ schválené počnúc 31.5.2006 musia byť vyrobené so zariadením zabraňujúcim rozstreku (blatníky, lapače nečistôt, bočné kryty atď.), alebo ním musia byť vybavené. Zariadenia a ich montáž na vozidlo musia spĺňať podmienky podľa osobitného predpisu³⁴.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí pripevnenie a stav zariadení.
2. Predpísané umiestnenie zariadení sa meraním overí iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené. Pri meraní je možné použiť vhodné meradlo alebo šablónu s potrebným uhlom.
3. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Niektorý lapač nečistôt chýba na kolesách poslednej nápravy vozidla, pre ktoré je predpísaný.	B
2.	Niektorý lapač nečistôt je na vozidle, pre ktoré je predpísaný, poškodený natoľko, že dostatočne neplní svoju funkciu.	B
3.	Umiestnenie alebo vyhotovenie lapača nečistôt na vozidle, pre ktoré je predpísaný, zjavne nevyhovuje predpísaným podmienkam.	B
4.	Niektorý lapač nečistôt je uvoľnený.	A

Skríňa karosérie (búdka vodiča)

510

Predpísané podmienky

1. Na povrchu a ani vo vnútri skrine karosérie (búdky vodiča) nesmú byť žiadne poškodenia alebo chyby obmedzujúce jej pôvodnú funkciu, prípadne narušujúce jej estetický vzhľad.

2. Pevnosť skrine karosérie (búdky vodiča) nesmie byť nadmerne narušená koróziou, deformáciami, prasklinami alebo inak.
3. Na skrini karosérie (búdky vodiča) nesmú byť poškodenia alebo ostré výbežky, ktoré by mohli spôsobiť zranenie.

Spôsob kontroly

Prehliadkou zvonku i zvnútra sa overí stav skrine karosérie (búdky vodiča). Pri zisťovaní rozsahu korózie možno použiť inšpekčné kladivo.

Chyby

1.	Na skrini karosérie (búdky vodiča) sú koróziou alebo inak nadmerne narušené miesta dôležité pre jej funkciu alebo pevnosť.	C
2.	Spoje jednotlivých dielov alebo spoje upevňujúce skriňu karosérie (búdku vodiča) na rám alebo na nosnú konštrukciu sú uvoľnené.	B
3.	Na skrini karosérie (búdky vodiča) sú poškodené miesta (ostré výbežky).	B
4.	Na skrini karosérie (búdky vodiča) sú poškodenia narúšajúce jej estetický vzhľad, nie však jej pevnosť alebo funkciu.	A

Schodíky (stúpačky)

511

Predpísané podmienky

1. Schodíky do kabíny vodiča alebo do karosérie vozidla na prepravu osôb musia byť v takom stave, aby nehrozilo nebezpečenstvo sklznutia nastupujúcich alebo vystupujúcich osôb. Náboje kolies, ráfiky kolies a ostatné časti kolies sa nepovažujú za zariadenia na nastupovanie a vystupovanie, okrem prípadov, keď z konštrukčných dôvodov nie je na vozidle možné namontovať schodíky (stúpačky) inam. Vozidlo na elektrický pohon musí mať nástupné a výstupné schodíky a držadlá elektricky odizolované od skrine karosérie.
2. Vozidlá kategórie N a ich prípojné vozidlá, okrem vozidiel so sklápacou karosériou, musia mať zariadenie na bezpečný vstup na ložnú plochu alebo na ložný priestor a výstup z nich, ak je pri pohotovostnej hmotnosti vozidla výška dlážky viac ako 650 mm nad rovinou vozovky.
3. Schodíky (stúpačky) vozidiel schválených počnúc 15.3.2006 musia plniť podmienky podľa osobitného predpisu³⁵), okrem iného
 - a) ak je na vozidlách kategórií M₁, N₁ alebo N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 7,5 t dlážka na vstupe do priestoru kabíny pre pasažierov vo výške väčšej ako 600 mm nad rovinou vozovky (pre terénne vozidlá 700 mm), potom musia mať jednu alebo viac stúpačiek alebo schodíkov,
 - b) na vozidlách kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 7,5 t a N₃ nesmie byť vzdialenosť od roviny vozovky k hornej ploche najnižšieho schodíka väčšia ako 600 mm (pre terénne vozidlá 700 mm).

Priečky kruhového prierezu nie sú povolené. Horný povrch schodíkov musí byť nešmykľavý. Schodíky musia mať dostatočný odtok. Na uľahčenie vstupu do kabíny musí byť na vozidle jedno alebo viacero vhodných hmatadiel a držiadiel. Volant sa môže na tento účel pokladať za držadlo.
4. Jednostopové vozidlá musia byť vybavené stúpačkami (oporami pre nohy). Stúpačky pre vodiča musia byť namontované na pevných častiach vozidla na oboch jeho stranách. Ak je vozidlo vybavené sedadlom alebo miestom pre spolujazdca, musí byť vybavené i stúpačkami pre neho.
5. Držadlá na dvojkolesových motorových vozidlách schválené počnúc 15.2.2006 musia spĺňať požiadavky podľa osobitného predpisu³⁶), podľa ktorých musia byť vozidlá vybavené držadlovým systémom pre spoušťujúceho (popruh alebo rukoväť). Popruh musí byť namontovaný na sedadlo alebo iné časti spojené s rámom. Rukoväť musí byť umiestnená v blízkosti sedadla, symetricky k pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú na vozidle dve rukoväte, musia byť umiestnené symetricky, každá na jednej strane.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí prítomnosť, stav a upevnenie schodíkov (stúpačiek), hmatadiel, držiadiel, popruhov a rukovätí.

³⁵) nariadenie vlády SR č. 137/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1, 2, 4 až 7, dodatkov 1 a 2 prílohy I a príloha II a III Smernice Rady 70/387/EHS v znení smernice Komisie 98/90/ES, smernice Komisie 2001/31/ES a Aktu o pristúpení Dánska, Írska a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska)

³⁶) nariadenie vlády SR č. 74/2006 Z. z. (body 1.1 a 1.2 prílohy smernice Rady 93/32/EHS v znení smernice Komisie 1999/24/ES)

2. Predpísané umiestnenie zariadení sa meraním overí iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.
3. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Schodíky alebo iné zariadenie pre nastupovanie a vystupovanie je nadmerne poškodené, opotrebené alebo nedostatočne pripevnené.	B
2.	Stúpačky, hmatadlá alebo držadlá (popruhy alebo rukoväte) sú nadmerne poškodené, opotrebené alebo nedostatočne pripevnené.	B
3.	Schodíky, hmatadlá alebo držadlá pre nastupovanie a vystupovanie do a z kabíny vodiča chýbajú.	B
4.	Stúpačky na jednostopových vozidlách chýbajú.	C
5.	Držadlá (popruhy alebo rukoväte) chýbajú na vozidle, pre ktoré sú predpísané.	B

Dvere

512

Predpísané podmienky

1. Všetky dvere vozidla musí byť možné ľahko otvárať a zatvárať bez vynaloženia nadmernej námahy. Všetky dvere musí byť možné uzamknúť, prípadne zaistiť tak, aby do odstaveného vozidla nemohla vstúpiť neoprávnená osoba.
2. Stav závesov, zámkov a kľučiek dverí musí vylučovať možnosť ich samovoľného otvorenia za jazdy. Zavreté dvere vozidla nesmú počas jazdy spôsobovať zvýšený hluk. Bočné jednokrídlové dvere musia mať dverné závesy vpredu v smere jazdy. Vozidlá kategórie T, ktoré majú kabínu vodiča z každej strany najmenej o 200 mm užšiu ako najväčšia šírka vozidla, nemusia mať na bočných jednokrídlových dverách dverné závesy vpredu v smere jazdy.
3. Dvere nesmú byť nadmerne poškodené koróziou alebo z iných príčin. Nesmú mať žiadne ostré hrany alebo vyčnievajúce súčasti s ostrými hranami, ktoré by mohli spôsobiť zranenie.
4. Stav otvorenia či zavretia dverí na autobusoch a na osobných autobusových prívesoch musí byť vodičovi autobusu spoľahlivo opticky signalizovaný (kontrolným svetlom); nie je to potrebné, ak je vozidlo vybavené zariadením znemožňujúcim rozjazd vozidla s otvorenými dverami.

Spôsob kontroly

Prehliadkou zvonku i zvnútra sa overí stav všetkých dverí. Otváraním a zatváraním jednotlivých dverí, prípadne ich súčasným nadvihovaním, sa overí funkcia zámkov a poistiek a vôle v závesoch. Pri zisťovaní rozsahu korózie dverí alebo závesov dverí možno použiť inšpekčné kladivo.

Chyby

1.	Niektoré dvere nemožno spoľahlivo zaistiť alebo uzamknúť.	B
2.	Niektoré dvere nemožno zvonku alebo zvnútra otvoriť.	B
3.	Závesy, zámkové kľuky dverí sú natoľko opotrebené alebo poškodené, že je nebezpečenstvo samovoľného otvorenia dverí za jazdy.	C
4.	Bočné jednokrídlové dvere nemajú dverné závesy vpredu v smere jazdy.	B
5.	Dvere alebo dverné závesy sú nadmieru poškodené koróziou, prípadne inak.	B
6.	Optická signalizácia otvorenia alebo zatvorenia dverí autobusu (osobného autobusového prívesu) nefunguje na vozidle, pre ktoré je predpísaná.	B

Okná - otváranie a zatváranie

513

Predpísané podmienky

1. Mechanické alebo elektrické zariadenia na otváranie a zatváranie spúšťacích okien, prípadne okien s posuvným sklom, nesmú byť poškodené; musia byť funkčné a musia spoľahlivo udržať okná v ktorejkoľvek polohe.
2. Vykĺpacie okná alebo okná s posuvným sklom musia mať spoľahlivé uzávery.

Spôsob kontroly

Vyskúša sa činnosť zariadení pre otváranie a zatváranie jednotlivých okien a ich zaistenie.

Chyby

1.	Niektoré otváracie okno nemožno uzavrieť, otvoriť, prípadne zaistiť uzavreté, mechanizmus otvárania a zatvárania je nefunkčný	B
2.	Na niektorom posuvnom skle bočného okna chýba manipulačná rukoväť	B

Okno - zasklenie

514

Predpísané podmienky

- Všetky okná vrátane strešných a medzistien motorových a prípojných vozidiel musia byť zasklené schváleným bezpečnostným sklom. Na vozidlách schválených pred 1.1.1953, okrem autobusov, osobných autobusových prívesov a osobných taxi, je prípustné, ak majú bezpečnostné sklo len v čelnom okne.
- Na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 môžu byť použité bezpečnostné sklá z plastických materiálov len na zasklenie:
 - vnútorných stien a prepážok,
 - otváracích strešných okien vozidiel určených na prepravu osôb okrem vozidiel kategórie M₁,
 - okien skladacích dverí (napr. na autobusoch),
 - okien prípojných vozidiel kategórií O₁ a O₂,
 - ochranných čelných krytov jednostopových vozidiel a ich modifikácií bez kabíny vodiča,
 - okien obytných nadstavieb, ak nie sú určené na prepravu osôb,
 - vonkajších protiprievanových krytov bočných skiel vozidla.
- Vozidlá kategórie M₁ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1987 musia byť vybavené zariadením na elektrické vyhrievanie zadného okna.
- Čelné, bočné a zadné okná musia byť pre výhľad dokonale priehľadné. Na zasklené plochy vozidiel možno pripevňovať iba priehľadné farebné fólie, ktoré nemenia ani nepohlcujú farbu predmetov, návestných svetiel a svetelných signálov a sú pre konkrétne okná schválené. V zornom poli vodiča nesmú byť žiadne predmety (napr. okrasné a upomienkové), ktoré by obmedzovali výhľad vodiča, s výnimkou schválených alebo predpísaných označení, určených pre umiestnenie na sklo vozidla. Táto požiadavka sa nevzťahuje na zadné sklo vozidiel kategórií M₂ a M₃.
- Na autobusoch a osobných autobusových prívesoch nesmú byť núdzové dverne a okenné východy zasklené vrstveným sklom.
- Nekryté hrany zasklení (napr. vyklápacích vetracích okienok, spúšťacích dverných okien, medzistien a pod.) musia byť dostatočne zaoblené. Na vozidlách určených výhradne na dopravu detí musia byť tieto hrany vhodne olemované.
- V pravom dolnom rohu čelného okna a v ľavom dolnom rohu zadného okna môže byť označenie vozidla prepravujúceho osoby telesne postihnuté alebo osoby hluché, prípadne označenie vozidla lekára. Na čelnom skle môžu byť nálepky vzťahujúce sa k obsluhu vozidla (schéma radenia, pokyny pre zábeh vozidla a pod.), predpísané označenia (kontrolné nálepky, diaľničná nálepka a pod.), prípadne priehľadné tzv. parkovacie hodiny. V ľavom dolnom rohu zadného okna môže byť označenie vozidla začiatočníka a poznávacia značka Slovenskej republiky⁸). Všetky tieto označenia musia byť umiestnené tak, aby čo najmenej obmedzovali výhľad vodiča príslušným oknom. Za obmedzenie výhľadu sa pokladá i nadmerné poškrabanie skla čelného okna, na ktorom za jazdy v noci dochádza k nebezpečným lomom svetelných lúčov.
- Na vozidlách schválených a vyrábaných pred 1.7.1972 nebolo predpísané označovanie bezpečnostných skiel a preto sa chýbajúca schvaľovacia značka u týchto vozidiel nepokladá za chybu. Ako chyba sa nevyznačuje ani chýbajúce sklo v niektorej vnútornej prepážke, medzistene a pod., ak je vnútorný priestor upravený tak, že nie je nebezpečenstvo zranenia, a pritom nie je obmedzené normálne použitie vozidla.
- Na účely posudzovania stavu zasklenia podľa tohoto úkonu sa zorným poľom čelného okna rozumie stieračmi stieraná plocha.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav okien a druh skiel použitých na zasklenie.

Chyby

1.	V niektorom čelnom, bočnom alebo zadnom okne je iné sklo, než predpísané.	B
2.	Sklo v niektorom okne je prasknuté alebo inak poškodené (v prípade čelného skla mimo stieranej plochy), avšak nie je obmedzený výhľad z miesta vodiča, ani znížená mechanická pevnosť skla.	A
3.	V niektorom okne okrem čelného chýba sklo, prípadne je prasknuté, rozbité alebo inak poškodené natoľko, že výhľad z miesta vodiča je podstatne obmedzený alebo znemožnený.	B
4.	V čelnom okne chýba sklo, alebo je v stieranej ploche prasknuté, rozbité alebo inak poškodené.	C
5.	Na zasklených oknách sú fólie neschváleného vyhotovenia.	B
6.	Na zasklených plochách sú nepovolené nálepky alebo závesné ozdoby.	B

Predpísané podmienky

1. Jednostopové vozidlá môžu byť vybavené ochrannými krytmi. (Poznámka: Bezpečnostné kryty pohyblivých častí pohonu, ako je reťaz, ozubený remeň alebo hnací hriadeľ, sú predmetom kontrolného úkonu č. 415.)
2. Čelný ochranný kryt (štít) musí byť zhotovený z bezpečnostného skla z plastických materiálov a musí byť schváleného vyhotovenia.
3. Čelný ochranný kryt (štít) musí byť pre výhľad dokonale priehľadný; jeho nekryté hrany musia byť dostatočne zaoblené s polomerom zakrivenia najmenej 2 mm alebo pokryté ochranným materiálom.
4. Ochranné kryty nesmú presahovať najväčšiu šírku meranú cez riadidlá vozidla a nesmú obmedzovať manévrovacie schopnosti vozidla, ovládanie vozidla alebo výhľad vodiča.
5. Ochranné kryty musia byť riadne upevnené.

Spôsob kontroly

Ak je motocykel vybavený priehľadným čelným ochranným krytom (štítom), ochrannými krytmi kolien alebo inými podobnými súčasťami, overí sa ich stav a upevnenie.

Chyby

1.	Niektorý ochranný kryt je uvoľnený.	A
2.	Vyhotovenie alebo upevnenie niektorého ochranného krytu nezodpovedá stanoveným podmienkam.	B
3.	Čelný ochranný kryt (štít) je prasknutý.	B
4.	Čelný ochranný kryt (štít) je poškodený natoľko, že je zhoršený priehľad alebo zvýšená možnosť zranenia.	C

Stierače a ostrekovače skla**Predpísané podmienky**

1. Motorové vozidlá s kabínou pre vodiča alebo s uzavretou karosériou okrem vozidiel kategórie T
 - a) musia byť vybavené najmenej jedným motoricky poháňaným stieračom a ostrekovacím zariadením na čistenie vonkajšieho povrchu čelného skla,
 - b) musia byť vybavené odmrázovacím a odhmlievacím systémom,
 - c) môžu byť vybavené stieračom zadného okna.
2. Všetky stierače, s ktorými bolo vozidlo schválené, musia byť funkčné.
3. Vozidlá kategórie T s kabínou pre vodiča alebo s uzavretou karosériou schválené počnúc 1.10.1985
 - a) musia byť vybavené najmenej jedným motoricky poháňaným stieračom a ostrekovacím zariadením na čistenie vonkajšieho povrchu čelného skla,
 - b) môžu byť vybavené odmrázovacím a odhmlievacím systémom,
 - c) môžu byť vybavené stieračom zadného okna.
4. Zorné pole výhľadu a stierače predného skla vozidiel kategórie T vybavených čelným sklom, ktoré boli schválené počnúc 31.5.2006, musia plniť technické požiadavky podľa osobitného predpisu³⁷⁾. Vozidlá musia byť vybavené motoricky poháňanými stieračmi s frekvenciou chodu aspoň 20 cyklov za minútu.
5. Na motorových vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 okrem vozidiel kategórie T a na vozidlách kategórie T schválených počnúc 1.10.1985 musí byť stierač konštrukčne riešený tak, aby sa po vypnutí jeho rameno samočinne vracalo do určenej východzej polohy. Rameno stierača musí byť odklopiteľné od povrchu skla na uľahčenie ručného čistenia skla.
6. Stierače a ostrekovače predného skla na dvojkolesových a trojkolesových vozidlách s karosériou, ktoré boli schválené počnúc 5.6.2006, musia plniť technické požiadavky podľa osobitného predpisu³⁸⁾. Vozidlá musia byť vybavené najmenej jedným automatickým stieračom predného okna s frekvenciou chodu najmenej 40

³⁷⁾ nariadenie vlády SR č. 289/2006 Z. z. (príloha okrem bodov 1.1 a 2.4 smernice Rady 74/347/EHS, v znení smernice Komisie 79/107/EHS, smernice Rady 82/890/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/EHS)

³⁸⁾ nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. (body 1.2 až 1.5, 1.7, 1.9 až 1.12, 1.14, 1.15, 1.17, 1.18, 2.1 až 3 prílohy II a v doplnkoch 1 a 2 prílohy II kapitoly 12 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES, smernice Komisie 2003/77/ES a smernice Komisie 2005/30/ES)

cyklov za minútu. Rameno stierača musí byť odklopiteľné od povrchu skla na uľahčenie ručného čistenia skla. Vozidlá musia byť vybavené ostrekovačom predného okna, odmrazovačom a odhmlievačom.

7. Prúd kvapaliny z ostrekovača musí smerovať na stierané plochy.

Spôsob kontroly

1. Vyskúšaním činnosti ostrekovačov sa sklá navlhčia a následne sa vyskúša činnosť stieračov na všetkých stieraných plochách. Vyskúša sa činnosť odmrazovacieho a odhmlievacieho systému.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivou vyrobeného, jednotlivou dovezeného alebo jednotlivou prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Stierač čelného okna chýba alebo nefunguje a) pred vodičom, b) inde než pred vodičom.	C B
2.	Na vozidle je použitý stierač iného než schváleného vyhotovenia (napr. menšej dĺžky), alebo stierač stiera nedostatočne.	B
3.	Stierač zadného okna nefunguje na vozidlách, pre ktoré je predpísaný.	B
4.	Stierač zadného okna nefunguje na vozidlách, pre ktoré nie je predpísaný.	A
5.	Po vypnutí stierača vozidla schváleného počnúc 1.7.1972 sa jeho rameno nezastavuje samočinne vo východzej polohe.	A
6.	Predpísané ostrekovače skla chýbajú alebo nefungujú.	B
7.	Ostrekovač nie je správne nastavený (striekajúca kvapalina nemá správny smer).	A
8.	Odmrazovací alebo odhmlievací systém je nefunkčný na vozidle, pre ktoré je predpísaný.	B

Ostrekovače a stierače svetlometov

517

Predpísané podmienky

Motorové vozidlá môžu byť vybavené zariadením na čistenie svetlometov so stretávacími svetlami. Zariadenie môže pozostávať zo stierača s nízko tlakovým ostrekovačom alebo z vysoko tlakového ostrekovača (bez stierača). Stretávacie svetlomety, v ktorých je ako zdroj svetla použitá plynová výbojka, musia byť takýmto zariadením vybavené.

Spôsob kontroly

Vyskúša sa činnosť zariadenia na čistenie svetlometov, ak je na vozidle namontované.

Chyby

1.	Zariadenie na čistenie svetlometov chýba alebo nefunguje na vozidle, pre ktoré je predpísané.	B
2.	Zariadenie na čistenie svetlometov nefunguje na vozidle, pre ktoré nie je predpísané.	A
3.	Ostrekovač svetlometov nie je správne nastavený (striekajúca kvapalina nemá správny smer).	A

Clona proti slnku

518

Predpísané podmienky

1. Karoséria a kabína vodiča motorových vozidiel schválených počnúc 1.7.1972 okrem vozidiel kategórie T musí byť pri čelnom skle vybavená dvomi clonami (roletami) proti slnku, z ktorých jedna musí byť pred vodičom, alebo jednou zlúčenou clonou proti slnku. Kabína vodiča vozidla kategórie T schváleného počnúc 1.7.1972 musí byť vybavená aspoň jednou clonou proti slnku umiestnenou pred vodičom.
2. Bočné sklá kabíny vodiča motorových vozidiel kategórií M₂ a M₃, pre ktoré to ustanovuje osobitný predpis, musia byť vybavené clonami (roletami) proti slnku.
3. Clona proti slnku na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 musí byť z materiálu, ktorý pohlcuje nárazovú energiu, alebo musí byť týmto materiálom úplne pokrytá.
4. Hrany držiaka clony proti slnku zhotoveného z tuhého materiálu, ktoré by mohli prísť do styku s hlavou vodiča alebo spolujazdca, musia byť zaoblené s polomerom zakrivenia väčším ako 3,5 mm.
5. Clona musí spoľahlivo držať v nastavenej polohe.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav clony (clôn) proti slnku a preskúša sa jej nastavovanie.

Chyby

1.	Clona proti slnku na vozidle chýba, nezodpovedá predpísaným podmienkam, alebo je poškodená natoľko, že neplní svoju funkciu a) pred vodičom, b) pred spolujazdcom alebo na bočných sklách.	B A
2.	Clonu proti slnku nemožno nastaviť do potrebnej polohy, alebo clona v nastavenej polohe nedrží.	B
3.	Poťah clony proti slnku je nadmerne poškodený.	A

Clona proti oslneniu (autobusy)

519

Predpísané podmienky

Ak by vnútorné osvetlenie autobusu mohlo rušivo pôsobiť na vodiča pri riadení, môže byť za sedadlom vodiča namontovaná vhodná a dostatočne účinná clona proti oslneniu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav clony a jej upevnenie. Ak je clona proti oslneniu zhotovená zo skla alebo podobného materiálu, posudzuje sa v kontrolnom úkone č. 514.

Chyby

Clona proti oslneniu je poškodená alebo uvoľnená.	A
---	---

Spätné zrkadlá

520

Predpísané podmienky

- Vozidlá schválené pred 1.7.1972 musia mať aspoň jedno vonkajšie spätné zrkadlo na ľavej strane vozidla. Z ďalej uvedených predpísaných podmienok platia pre tieto vozidlá len predpísané podmienky č. 8 až 10.
- Vozidlá schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené spätnými zrkadlami schváleného vyhotovenia, a to:
 - všetky motorové vozidlá najmenej jedným spätným zrkadlom na ľavej strane vozidla,
 - vozidlá kategórií M₂, M₃ a N vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1985 a vozidlá kategórií L_{2e}, L_{5e}, L_{6e}, L_{7e} (s karosériou) a M₁ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1985 okrem vonkajšieho ešte jedným vnútorným zrkadlom. Ak na nich nie je možný priehľad vnútom karosérie (dozadu i do strán), nemusia mať vnútorné zrkadlo, ale musia mať ďalšie vonkajšie zrkadlo na pravej strane vozidla,
 - vozidlá kategórií M₂, M₃ a N vyrobené alebo dovezené počnúc 1.7.1984 a vozidlá kategórií L_{2e}, L_{5e}, L_{6e}, L_{7e} (s karosériou a bez vnútorného zrkadla) a M₁ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1986 ďalším vonkajším spätným zrkadlom na pravej strane vozidla.
 - vozidlá kategórií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e}, L_{7e} (bez karosérie) a T schválené po 30.4.1997 musia byť vybavené najmenej jedným spätným zrkadlom umiestneným na ľavej aj pravej strane vozidla,
 - vozidlá kategórie N₃ schválené po 30.4.1997 musia byť vybavené jedným hlavným vonkajším zrkadlom (trieda II) a jedným širokopriestorovým vypuklým vonkajším zrkadlom (trieda IV) umiestneným na pravej strane vozidla,
 - vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným hlavným vonkajším (trieda II) a jedným širokopriestorovým vypuklým vonkajším zrkadlom (trieda IV) umiestneným na oboch stranách vozidla,
 - vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným blízkovýhľadovým spätným zrkadlom (trieda V) na pravej strane vozidla, pričom pri zaťažení vozidla nákladom nesmie byť žiadna časť zrkadla nižšie ako 2 m nad úrovňou vozovky, alebo kombináciou zrkadiel tried IV a VI,
 - vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným predným zrkadlom (trieda VI), pričom žiadna časť zrkadla nesmie byť nižšie ako 2 m nad vozovkou. Ak sa výhľad predného zrkadla môže dosiahnuť iným zariadením, môže sa použiť toto zariadenie namiesto zrkadla,
 - vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 7,5 t schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným širokopriestorovým vypuklým vonkajším zrkadlom (trieda IV) umiestneným na oboch stranách vozidla, a to v prípade, ak sa dá namontovať zrkadlo triedy V (nie je nižšie ako 2 m nad vozovkou),
 - vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 7,5 t schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným blízkovýhľadovým spätným zrkadlom (trieda V) umiestneným na strane

spolujazdca, ak žiadna časť nie je nižšie ako 2 m nad rovinou vozovky. Môže byť nahradené kombináciou zrkadiel triedy IV a VI.

3. Vozidlá kategórií M a N schválené počnúc 1.1.1998 musia byť vybavené vonkajším spätným zrkadlom nastavovateľným z priestoru miesta vodiča bez otvorenia bočného okna dverí vozidla. Podmienka diaľkovej nastaviteľnosti vonkajších zrkadiel sa nevzťahuje na zrkadlá širokohlá a širokopriestorové vypuklé.
4. Ak by ploché zrkadlo bolo svojou veľkosťou neúmerne vnútornému priestoru vozidla, alebo by nadmerne presahovalo vonkajší celkový obrys vozidla, môžu sa namiesto plochých zrkadiel použiť spätné zrkadlá sféricky vypuklé.
5. Spätné zrkadlá na vozidlách schválených po 30.4.1997 musia z hľadiska vlastností, vyhotovenia a umiestnenia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom³⁹⁾.
6. Spätné zrkadlá na vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 15.3.2006, musia z hľadiska vlastností, vyhotovenia a umiestnenia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁴⁰⁾.
7. Spätné zrkadlá dvojkolesových a trojkolesových vozidiel schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁴¹⁾. Všetky zrkadlá týchto vozidiel musia byť nastaviteľné. Okraje ich vonkajšej plochy musia byť uzavreté v ochrannom puzdre. Predpísaný je nasledovný počet zrkadiel:
 - a) moped bez karosérie – jedno vonkajšie spätné zrkadlo triedy L,
 - b) motocykel alebo trojkolka bez karosérie – dve vonkajšie spätné zrkadlá triedy L,
 - c) trojkolesový moped (vrátane ľahkých štvorkoliek) alebo trojkolka s karosériou - jedno vnútorné spätné zrkadlo triedy I a jedno vonkajšie spätné zrkadlo triedy L (ak je vnútorné zrkadlo) alebo dve vonkajšie spätné zrkadlá triedy L (ak nie je vnútorné zrkadlo).
 Ak je namontované jediné vonkajšie spätné zrkadlo, musí byť umiestnené na ľavej strane vozidla. Druhé vonkajšie spätné zrkadlo na vozidle, pre ktoré je predpísané jedno vonkajšie spätné zrkadlo, môže byť aj na pravej strane vozidla. Zrkadlá triedy I a III pre motorové vozidlá sú akceptovateľné aj pre mopedy, motocykle a trojkolky.
8. Spätné zrkadlá vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.3.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁴²⁾. Tieto vozidlá musia byť vybavené aspoň jedným vonkajším spätným zrkadlom pripevneným na ľavej strane traktora.
9. Základné rozdelenie zrkadiel na triedy je uvedené v tabuľke.

vnútorné		trieda I	
vonkajšie	hlavné	trieda II	vozidlá kategórií M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
		trieda III	vozidlá kategórie M ₁
	širokopriestorové	trieda IV	vozidlá kategórií N ₂ a N ₃
	blízkovýhľadové	trieda V	
	predné	trieda VI	

10. Nastavená poloha spätného zrkadla sa nesmie samovoľne meniť pôsobením obvyklých otrasov za jazdy; nesmie tiež prichádzať k rezonančnému kmitaniu odrazovej plochy zrkadla.
11. Vnútorné spätné zrkadlo musí byť možné nastavovať z miesta sediaceho vodiča. Vonkajšie spätné zrkadlo na strane vodiča musí byť nastaviteľné naklápaním vo vodorovnej a vo zvislej rovine z miesta sediaceho vodiča pri zatvorených dverách, pričom môže byť na tento účel potrebné otvoriť okno. Ak je zrkadlo vozidla vyrobeného alebo dovezeného pred 1.1.1983 upevnené mimo dosah vodiča (napr. na blatníku), musí držiak zrkadla umožňovať takú aretáciu, ktorá nedovolí nežiaducu zmenu nastavenia polohy.
12. Spätné zrkadlá musia byť na vozidle (prípadne vo vozidle) umiestnené tak, aby čo najmenej bránili vo výhľade z miesta vodiča. Do vonkajších zrkadiel musí byť vidieť buď bočnými oknami, alebo plochou čelného skla očistenou stieračmi, pričom táto podmienka nemusí byť splnená v prípade zrkadiel na strane spolujazdca vozidiel kategórií M₂ a M₃ a zrkadiel triedy IV.
13. Vonkajšie spätné zrkadlá vozidiel nesmú prečnievať cez vonkajší obrys karosérie viac než je potrebné. Ak vonkajšie spätné zrkadlá vo svojej prevádzkovej polohe presahujú najväčšiu šírku vozidla, musia byť ich držiačky sklopné dopredu i dozadu, alebo ohybné tak, aby v sklopenom alebo ohnutom stave šírku vozidla

³⁹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 46)

⁴⁰⁾ nariadenie vlády SR č. 155/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1.1, 1.1.1, 1.1.1.1, 1.1.1.2, 1.1.1.3, 1.1.2, 1.1.2.1, 1.1.2.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.2, 1.2.1, 2 až 9 a dodatkov 1 až 7 prílohy I a v prílohe II okrem bodu 4.2 a v prílohe III smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/97/ES v znení smernice Komisie 2005/27/ES)

⁴¹⁾ nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. (body 6 až 10, 12 a 13 prílohy I, v doplnku prílohy I, v prílohe II a v doplnku 1 prílohy II kapitoly 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES, smernice Komisie 2003/77/ES a smernice Komisie 2005/30/ES)

⁴²⁾ nariadenie vlády SR č. 148/2006 Z. z. (bod 2 okrem 2.1.1 a 2.5.2 prílohy smernice Rady 74/346/EHS v znení Smernice Rady 82/890/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES a smernice Komisie 98/40/ES)

nepresahovali. Spätne zrkadlo, ktorého spodný okraj nie je pri zaťažení vozidla na najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť vyššie ako 2 m, nesmie presahovať najväčšiu šírku zaťaženého vozidla o viac než 250 mm, prípadne 200 mm na vozidlách podľa predpísaných podmienok č. 7 a 8. Výnimka sa pripúšťa iba pre ťahanie prípojných vozidiel širších než ťažné vozidlo, ak by bežne upevneným zrkadlom nebolo možné dodržať predpísaný výhľad za vozidlo (jazdnú súpravu).

14. Spätne zrkadlá povinne namontované na vozidle nesmú byť poškodené a musia plniť svoju funkciu.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí počet, umiestnenie, pripevnenie a stav všetkých spätných zrkadiel namontovaných na vozidle.
2. Predpísané umiestnenie zariadení sa meraním overí iba vtedy, ak bolo vozidlo zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.
3. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Niektoré z predpísaných spätných zrkadiel chýba alebo je poškodené natoľko, že neplní svoju funkciu.	B
2.	Vyhotovenie, umiestnenie alebo pripevnenie niektorého spätného zrkadla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Niektoré spätne zrkadlo je uvoľnené alebo mierne poškodené, ale plní svoju funkciu.	A

Pridržiavacie tyče

521

Predpísané podmienky

1. Autobusy alebo osobné autobusové privesy musia byť vybavené dostatočným počtom vodorovných alebo zvislých pridržiavacích tyčí, ktoré musia byť spoľahlivo upevnené. Ak sú použité zavesené popruhy, musia byť na mieste zavesenia vhodne pripevnené.
2. Ak sú pridržiavacie tyče na uľahčenie nastupovania a vystupovania pripevnené na dverách, musia byť na ich vnútornej strane a musia byť spoľahlivo pripevnené.
3. Na povrchu pridržiavacích tyčí, ani na ich nosnej konštrukcii, nesmú byť žiadne poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť zranenie cestujúceho, ktorý sa ich pridržiava.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav pridržiavacích tyčí a preskúša sa ich pripevnenie.

Chyby

1.	Pridržiavacia tyč alebo závesný popruh je natoľko uvoľnený či poškodený, že by mohol spôsobiť zranenie cestujúceho.	C
2.	Niektorá z pridržiavacích tyčí alebo závesný popruh, s ktorými bolo vozidlo schválené, zjavne chýba.	B

Sedadlá a lôžka

522

Predpísané podmienky

1. Počet a vyhotovenie všetkých sedadiel musí zodpovedať schválenému.
2. Všetky sedadlá musia byť v dobrom stave, neporušené a riadne upevnené, pričom sa pripúšťa primeraná prevádzková vôľa.
3. Posuvné sedadlá a sklopné operadlá musí byť možné spoľahlivo zaistiť v každej funkčnej polohe. Nastaviteľné sedadlá, ktoré sa môžu sklopiť dopredu alebo majú sklopné sedáky, musia byť automaticky zaistiteľné v bežnej prevádzkovej polohe. Sedadlo vodiča motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t musí byť samostatné a odpružené.
4. Sedadlá vodiča a cestujúcich vo vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 môžu byť vybavené opierkami hlavy, ktorých vyhotovenie musí byť schválené. Prípady, v ktorých sú opierky hlavy povinné, sú uvedené v predpísanej podmienke č. 5. Opierky hlavy môžu byť pevnou alebo výsuvnou súčasťou sedadiel, prípadne ich doplnkovým vybavením.

5. Sedadlá vozidiel kategórií M₁ a N, sedadlá vodiča a spolujazdca vozidiel kategórií M₂ a M₃ triedy II a triedy III a sedadlá cestujúcich v autobusoch triedy III uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1997 musia byť vybavené schválenými opierkami hlavy. Na vozidlách kategórie M₁ schválených pred 1.7.1997 alebo uvedených do prevádzky pred 1.7.1998 nemusia byť zadné sedadlá vybavené opierkami hlavy, ak je výška ich operadla najmenej 700 mm. Ustanovenia tejto predpísanej podmienky sa nevzťahujú na nesamostatné stredné sedadlo vozidiel kategórií M₁ a N₁ a na núdzové sedadlo, ktoré svojimi rozmermi neplní ustanovené požiadavky a využíva sa na príležitostnú prepravu osôb.
6. Vozidlá kategórie M₁ schválené počnúc 15.4.2006 musia plniť z hľadiska vybavenia opierkami hlavy podmienky podľa osobitného predpisu⁴³).
7. Na vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 20.10.2006 alebo po prvý raz prihlásených do evidencie počnúc 20.10.2007 musia sedadlá, ich ukotvenia a hlavové opierky spĺňať podmienky podľa osobitného predpisu⁴⁴), okrem iného
 - a) vo vozidlách kategórií M₁, N₁, M₂ a M₃ nesmú byť namontované sedadlá v kolmom smere voči strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá používané ako ambulancie rýchlej zdravotníckej pomoci a mobilné jednotky intenzívnej starostlivosti, vozidlá určené na použitie v ozbrojených silách, civilnej obrane, hasičskom a záchranom zbore, Policajnom zbore a v obdobných orgánoch zodpovedajúcich za udržiavanie poriadku a vozidlá kategórie M₃ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 10 t, v ktorých sú sedadlá orientované v kolmom smere voči strednej pozdĺžnej rovine vozidla zoskupené v zadnej časti vozidla tak, že tvoria celistvý priestor až do 10-tich sedadiel a sú vybavené aspoň hlavovou opierkou a dvojbodovým pásom s navíjacím zariadením.
 - b) každý systém nastavenia a prestavenia sedadla musí zahŕňať zabezpečovací systém, ktorý funguje automaticky. Ovládač na odistenie zariadenia (systém prestavenia na uľahčenia vstupu cestujúcich), má byť umiestnený na vonkajšej strane sedadla blízko dverí. Má byť ľahko prístupný i pre cestujúceho za príslušným sedadlom.
8. Jednostopové motorové vozidlá schválené na prepravu spolujazdca musia byť vybavené ďalším sedadlom umiestneným za sedadlom vodiča; tejto podmienke vyhovuje i tzv. dvojsedadlo. Sedadlo musí byť pripevnené bezpečne a pevne a musí byť vhodným spôsobom odpružené.
9. Pevné lôžka v kabíne vodiča vozidiel kategórie N a vo vozidlách kategórií M₂ a M₃, ak sú nimi vozidlá vybavené, nesmú mať rozmery menšie ako 550 x 1900 mm a svetlú výšku nad nezaťaženým lôžkom byť menšiu ako 550 mm. Lôžka musia byť vybavené zábranou proti možnému vypadnutiu ležiacej osoby.
10. Vozidlo kategórie T môže byť vybavené najviac dvoma sedadlami pre spolujazdca. Ak sú umiestnené na blatníkoch, môže byť na každom blatníku iba jedno sedadlo. Každé sedadlo pre spolujazdca musí byť spoľahlivo pripevnené k vozidlu a musí mať opierku alebo držiak a zodpovedajúcu oporu nôh. Žiadne sedadlo pre spolujazdca, vrátane opory nôh, nesmie presahovať vonkajší obrys vozidla, okrem vozidiel, ktorých celková šírka nepresahuje 1,45 m. V tomto prípade môže sedadlo spolujazdca presahovať obrys vozidla najviac o 50 mm na každej strane.
11. Sedadlá pre spolujazdcov vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.3.2006 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁴⁵), okrem iného
 - a) musia byť pevne zafixované a riadne pripevnené ku konštrukčnému prvku traktora (podvozok, zariadenie proti prevráteniu alebo plošina),
 - b) každé sedadlo pre spolujazdca musí mať priečnu podperu a ukotvené operadlo s hĺbkou aspoň 200 mm, túto podmienku nie je nutné dodržať, ak operadlo tvorí časť kabíny alebo ochranného prvku proti prevráteniu sa,
 - c) sedacia časť každého sedadla musí byť čalúnená alebo pružná,
 - d) musí byť zabezpečená vhodná opora pre nohy sediacich osôb a držadlá pre zachytenie sa rukami na prístup k sedadlám a udržanie polohy v nich,
 - e) musí byť zabezpečený voľný priestor nad každým sedadlom (800 – 920mm),
 - f) sedadlá nesmú zväčšovať celkovú šírku traktora.
12. Sedadlo vodiča vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.4.2006 musí spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁴⁶), okrem iného

⁴³) nariadenie vlády SR č. 198/2006 Z. z. (body 2.8 a 6 prílohy I a prílohy III až V smernice Rady 78/932/EHS v znení smernice Rady 87/354/EHS a v znení Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení Slovenskej republiky k EÚ)

⁴⁴) nariadenie vlády SR č. 202/2006 Z. z. (body 2.4 až 2.11, 2.13, 2.14 a bod 3 prílohy II, body 2.6 až 2.23 a body 3 až 5 prílohy III smernice Rady 74/408/EHS v znení smernice 81/577/EHS, smernice 96/37/ES a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/39/ES).

⁴⁵) nariadenie vlády SR č. 147/2006 Z. z. (príloha smernice Rady 76/763/EHS v znení smernice Rady 82/890/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES a smernice Rady 1999/86/ES)

⁴⁶) nariadenie vlády SR č. 192/2006 Z. z. (príloha I okrem bodu 1 a príloha II okrem bodov 3.2 až 3.5 smernice Rady 78/764/EHS v znení smernice Rady 82/890/EHS, smernice Komisie 83/190/EHS, smernice Rady

- a) sedadlo musí byť nastaviteľné v pozdĺžnom a v zvislom smere bez použitia nástroja, musí znižovať nárazy a vibrácie, byť dobre odpružené a poskytovať telu vodiča oporu vzadu aj po bokoch,
- b) povrch sedadla, operadlo, bočné opory, opierky pre ruky musia byť čalúnené.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí stav všetkých sedadiel, predovšetkým ich pripevnenie na vozidlo, neporušenosť konštrukcie (kostry) sedadiel, poťahov, pružiacich prvkov a spodných častí sedadiel, možnosť zaistenia sedadiel a operadiel vo všetkých nastaviteľných polohách, vybavenie sedadiel schválenými opierkami hlavy, prípadne upevnenie držadiel a opôr na sedadlách autobusov a pod. Prehliadkou sa taktiež overí vyhotovenie a stav lôžok, ak sú vo vozidle namontované.
2. Predpísané umiestnenie alebo rozmery zariadení sa meraním overia iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.
3. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Počet alebo vyhotovenie niektorých sedadiel alebo lôžok nezodpovedá schválenému, alebo nespĺňa predpísané podmienky.	B
2.	Nosná konštrukcia niektorého sedadla alebo lôžka je narušená.	B
3.	Niektoré sedadlo alebo lôžko nie je dostatočne pripevnené na vozidlo.	B
4.	Sedadlo alebo operadlo sedadla nemožno spoľahlivo zaistiť v jednotlivých funkčných polohách	B
5.	Opierka hlavy nie je schváleného vyhotovenia.	A
6.	Opierka hlavy je poškodená alebo nesprávne pripevnená.	A
7.	Na vozidlách, pre ktoré je predpísaná, opierka hlavy chýba.	B
8.	Niektoré iná časť sedadla alebo lôžka okrem nosnej konštrukcie je poškodená.	A

Kotvové úchytky pásov

523

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, pre ktoré sú predpísané bezpečnostné pásy (kontrolný úkon č. 524), musia byť vybavené i príslušnými kotvovými úchytkami pásovna nosnej konštrukcii vozidla, nosnej konštrukcii sedadla alebo akejkoľvek inej časti vozidla, alebo môžu byť rozdelené na viacerých z týchto častí. Kotvové úchytky musia byť schválené.
2. Vozidlá kategórie M₁ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1976 musia byť vybavené príslušnými kotvovými úchytkami pásov v karosérii i na zadných sedadlách.
3. Kotvové úchytky pásov vozidiel kategórií M a N schválených počnúc 21.4.2006 alebo po prvý raz prijatých do evidencie počnúc 20.10.2007 musia plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom⁴⁷⁾. Kotvové úchytky pásov na týchto vozidlách majú byť vyhotovené tak, aby bolo znížené na minimum riziko preklzávania pásu a riziko poškodenia popruhu pásu dotykom s ostrými pevnými časťami konštrukcie vozidla alebo sedadla. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlá kategórií M₂ a M₃ určené na používanie v meste a pre stojacich cestujúcich.
4. Kotvové úchytky pásov dvojkoľosových a trojkoľosových motorových vozidiel s karosériou schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁴⁸⁾. Kotvové úchytky pásov na týchto vozidlách majú byť vyhotovené tak, aby bolo znížené na minimum riziko preklzávania pásu a riziko poškodenia popruhu pásu dotykom s ostrými pevnými časťami konštrukcie vozidla alebo sedadla. Kotvové úchytky pásov sa nevyžadujú na sklápacích sedadlách a pre trojkoľosové mopedy alebo štvorkolky s karosériou v nenaloženom stave do 250 kg.

87/354/EHS, smernice Komisie 88/465/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES a smernice Komisie 1999/57/ES a v znení Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení Slovenskej republiky k EÚ)

⁴⁷⁾ nariadenie vlády SR č. 204/2006 Z. z. (ustanovené časti smernice Rady 76/115/EHS v znení smernice Rady 81/575/EHS, smernice Komisie 82/318/EHS, smernice Komisie 90/629/EHS, smernice Komisie 96/38/ES a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/41/ES)

⁴⁸⁾ nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. (body 1.3 až 1.5, 1.7 až 2.2, 3.2 až 5.2, 5.4 až 6.4.5.2 a 7 prílohy I, príloha II, príloha III, príloha IV kapitoly 11 smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES, smernice Komisie 2003/77/ES a smernice Komisie 2005/30/ES)

- Na upevnenie bezpečnostných pásov v kotvových úchytkách musia byť použité len predpísané skrutky a skladba podložiek zodpovedajúca schválenému vyhotoveniu.

Spôsob kontroly

- Prehliadkou sa overí stav kotvových úchytiel bezpečnostných pásov. Osobitná pozornosť sa venuje upevneniu pásov a stavu okolia kotvových úchytiel, pričom sa preverí, či nie je nadmerne narušené koróziou. Dôkladne sa zospodu vozidla prehliadne okolie kotvových úchytiel upevnených na podlahe karosérie.
- Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivou vyrobeného, jednotlivou dovezeného alebo jednotlivou prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Niektorá kotvová úchytká je poškodená alebo uvoľnená, prípadne jej okolie je natoľko narušené koróziou, že by pri väčšom namáhaní mohlo dôjsť k vytrhnutiu úchytky alebo upevňovacej skrutky pásu.	B
2.	Kotvové úchytky nezodpovedajú schválenému vyhotoveniu.	B
3.	Predpísané kotvové úchytky chýbajú.	B
4.	Na upevnenie bezpečnostných pásov sú použité nevhodné skrutky alebo podložky.	B

Poznámka: Chyby samotných bezpečnostných pásov sa zaznamenávajú v kontrolnom úkone č. 524.

Bezpečnostné pásy

524

Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórie M₁ uvedené do prevádzky po 31.12.1968 musia byť na predných sedadlách vybavené schválenými bezpečnostnými pásmi; vozidlá uvedené do premávky skôr, môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi jedine vtedy, ak majú v karosérii predpísané kotvové úchytky.
- Vozidlá kategórie M₁ vyrobené alebo dovezené po 30.9.1986 musia byť vybavené bezpečnostnými pásmi i na zadných sedadlách. Bezpečnostné pásy na predných sedadlách musia byť samonavijacie.
- Vozidlá kategórie M₁ a od nich odvodené vozidlá kategórie N₁ uvedené do prevádzky po 30.9.1992 musia byť na všetkých sedadlách vybavené samonavijacími trojbodovými bezpečnostnými pásmi, okrem núdzových sedadiel, stredných sedadiel a sedadiel v polohe chrbtom v smere jazdy, ktoré musia byť vybavené aspoň dvojbodovými bezpečnostnými pásmi a musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁴⁹⁾. Vozidlá tejto kategórie môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi so štvorbodovým uchytením, ak sú splnené podmienky ustanovené týmto osobitným predpisom.
- Vozidlá kategórií M₂ a M₃ triedy III uvedené do prevádzky počnúc 1.1.1985 musia mať predný rad sedadiel a sedadlá vyhradené pre telesne postihnuté osoby vybavené bezpečnostnými pásmi s aspoň dvojbodovým uchytením.
- Vozidlá kategórií M₂, M₃ a N po prvýkrát prihlásené do evidencie po 30.4.1997 musia mať vybavené trojbodovými bezpečnostnými pásmi sedadlo vodiča, spolujazdca vodiča, sedadlo sprievodcu a na vozidlách kategórií M₂ a M₃ triedy III tiež prvý rad sedadiel pre cestujúcich, pričom aspoň bezpečnostné pásy na sedadle vodiča musia byť vybavené samonavijacím zariadením.
- Sedadlo vodiča a prvý rad sedadiel v kabíne vozidiel kategórií N₂ a N₃ a vozidiel kategórie N₁, ak nie sú odvodené od vozidla kategórie M₁, po prvýkrát prihlásených do evidencie po 30.4.1997 musí byť vybavené trojbodovými bezpečnostnými pásmi so samonavijacím zariadením, okrem stredného sedadla a núdzového sedadla, ktoré môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi s dvojbodovým uchytením.
- Bezpečnostné pásy vozidiel kategórií M a N schválených počnúc 15.4.2006 musia plniť požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁵⁰⁾. Bezpečnostné pásy vozidiel kategórií M₁, N₁ a M₂ s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou do 3,5 t po prvý raz prihlásených do evidencie počnúc 15.4.2006 a ostatných vozidiel kategórií M a N po prvý raz prihlásených do evidencie počnúc 20.10.2007 musia plniť požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁵⁰⁾. Montáž bezpečnostných pásov týchto vozidiel musí plniť podmienku

⁴⁹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 16)

⁵⁰⁾ nariadenie vlády SR č. 201/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 0, 1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 1.9, 1.10, 1.11, 1.26, 2.1, 2.2, 2.8, 2.9, 4, 5, 6, príloha IV až IX, XI až XVIII smernice Rady 77/541/EHS v znení smernice Rady 81/576/EHS, smernice Komisie 82/319/EHS, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 90/628/EHS, smernice Komisie 96/36/ES, smernice Komisie 2000/3/ES, smernice Komisie 2005/40/ES a v znení Aktu o podmienkach prístupu pripojeného k Zmluve o prístúpení Slovenskej republiky k Európskej únii)

zníženia rizika poškodenia popruhu stykom s pevnými časťami vozidla alebo sedadla. Zariadenie na uvoľnenie pásu musí byť jasne viditeľné, pás sa musí automaticky prispôbiť užívateľovi alebo nastavovacie zariadenie musí byť ľahko prístupné na ovládanie jednou rukou. Na trojbodových pásoch vybavených navíjačmi musí najmenej jeden navíjač pôsobiť na diagonálny popruh.

8. Všetky sedadlá vozidiel kategórií M_1 a M_2 s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t, ktoré boli schválené počnúc 15.4.2006, alebo boli po prvý raz prihlásené do evidencie počnúc 20.10.2007, musia byť vybavené trojbodovým samonavíjacím bezpečnostným pásom. Vozidlá kategórie N_1 , ktoré boli schválené počnúc 15.4.2006, alebo boli po prvý raz prijaté do evidencie počnúc 20.10.2007, musia mať trojbodovým samonavíjacím bezpečnostným pásom vybavené predné krajné sedadlá.
9. Bezpečnostné pásy dvojkolesových a trojkolesových vozidiel s karosériou schválených počnúc 5.6.2006 musia plniť obdobné požiadavky, aké osobitný predpis⁵⁰) ustanovuje pre vozidlá kategórie M_1 . Táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá s hmotnosťou menšou ako 400 kg v nenaloženom stave (alebo 500 kg, ak ide o vozidlá na prepravu tovaru), ktoré môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi s nasledovnou konfiguráciou:
 - a) pre krajné sedadlá, brušné a ramenné pásy s navíjačmi alebo bez nich,
 - b) pre stredné sedadlá, brušné alebo brušné a ramenné pásy vybavené navíjačmi alebo bez nich.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí vybavenie sedadiel predpísanými bezpečnostnými pásmi, stav bezpečnostných pásov a ich upevnenie. Vyskúša sa funkcia spôn bezpečnostných pásov a samonavíjacích zariadení.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Niektorý bezpečnostný pás chýba.	B
2.	Bezpečnostný pás je opotrebovaný, prípadne poškodený natoľko, že je narušená jeho pevnosť, prípadne obmedzená jeho funkcia.	B
3.	Bezpečnostný pás nezodpovedá schválenému vyhotoveniu.	B
4.	Sponu pásu nemožno ľahko a spoľahlivo uzavrieť alebo otvoriť.	B
5.	Samonavíjacie zariadenie bezpečnostného pásu nefunguje na páse, pre ktorý je predpísané.	B

Núdzové východy (autobusy)

525

Predpísané podmienky

1. Minibusy, autobusy a osobné autobusové prívesy schválené po 30.4.1997 musia byť podľa obsaditeľnosti vybavené predpísaným počtom núdzových východov.
2. Ak je obsaditeľnosť vyššia ako 22 cestujúcich, unikový priechod môže nahradiť jeden z požadovaného počtu núdzových východov. Núdzové východy musia byť rozmiestnené tak, aby okrem prípadných dvier v zadnej stene vozidla bol na každom boku vozidla rovnaký počet núdzových východov. Na pravom boku vozidla môže byť o jeden núdzový východ menej, ak už je núdzový východ v zadnej stene vozidla.
3. Každý núdzový východ musí byť označený zreteľným nápisom „Núdzový východ“ alebo zodpovedajúcim piktogramom, umiestneným na dobre viditeľnom mieste ako vo vnútri, tak aj na vonkajšej strane karosérie; pri každom ovládači núdzového východu musí byť stručný a jasný návod na jeho použitie. Časti kľbového autobusu sa na účel tejto predpísanej podmienky pokladajú za samostatné vozidlo.
4. Okenné núdzové východy musia byť jednoducho otvárateľné zvnútra i zvonku karosérie, alebo môžu byť iba z bezpečnostného kaleného skla; v tom prípade musí byť v blízkosti núdzového východu vo vnútri vozidla umiestnené ľahko prístupné vhodné zariadenie na rozbitie skla núdzového východu (napr. kladivo).

Spôsob kontroly

V autobuse alebo v osobnom autobusovom prívese sa prehliadkou overí predpísaný počet a označenie núdzových východov, prípadne vybavenie zariadením na rozbitie skla.

Chyby

1.	Predpísané označenie núdzového východu chýba, prípadne je poškodené alebo znečistené natoľko, že nie je dostatočne čitateľné.	A
2.	Na okennom núdzovom východe s bezpečnostným kaleným sklom chýba zariadenie na rozbitie skla.	A
3.	Počet núdzových východov nezodpovedá predpísaným podmienkam	B

Predpísané podmienky

1. Dlážka karosérie vozidiel musí byť zhotovená bez špár.
2. Dlážka karosérie vozidiel kategórií M₂ a M₃ musí byť potiahnutá vhodnou krytinou alebo rohožou proti pošmyknutiu. Priechody v kĺbovom autobuse musia byť vyhotovené tak, aby po nich mohli cestujúci počas jazdy bezpečne prechádzať a stáť na nich.
3. Dlážka a dlážková krytina zhotovená z dreva alebo z iného horľavého materiálu, musí byť chránená ohňovzdorným materiálom alebo vhodným ohňovzdorným náterom v tých miestach, ktoré môžu byť vystavené vysokým teplotám pri poruche niektorej časti vozidla (nezávislého kúrenia, pneumatiky a pod.). Materiál dlážky a dlážkovej krytiny musí krátkodobo odolávať aj palivu, masťu a bežným dezinfekčným prostriedkom.
4. Veká v dlážke musia byť tesné, dobre priliehať a pohyblivé orgány prechádzajúce dlážkou (napr. pedále, stĺpik riadenia, radiaca páka, páka parkovacej brzdy a pod.) musia byť riadne utesnené proti vnikaniu prachu, nečistôt a hluku do vnútra karosérie.
5. Dlážky a ich krytiny musia byť riešené tak, aby ich bolo možné jednoducho čistiť.
6. Ak karoséria nie je celokovová, dlážky vozidiel so sklápacou karosériou musia byť oplechované.
7. Dlážka nesmie byť nadmerne narušená koróziou (prípadne hnilobou dreva) ani inak poškodená natoľko, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť prepravovaných osôb alebo nákladu.
8. Dlážka nesmie byť deravá alebo inak netesná natoľko, že by do karosérie mohlo prenikať nadmerné množstvo prachu alebo iných nečistôt, prípadne mohli vypadávať prepravované sypké hmoty na vozovku.

Spôsob kontroly

Stav dlážky v priestore pre vodiča a v priestore na prepravu osôb alebo nákladu sa overí prehliadkou zhora i zospodu. Osobitná pozornosť sa venuje spodnej ploche dlážky a prahom samonosnej karosérie. Pri zisťovaní rozsahu korózie dlážky možno použiť inšpekčné kladivo.

Chyby

1.	Vyhotovenie dlážky nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
2.	Dlážka autobusu je nadmerne poškodená, deravá, netesná, prípadne krytina podlahy je zdeformovaná, prešľapaná alebo inak nadmerne poškodená.	B
3.	Miesta určené na opretie zdviháku pri zdvíhaní vozidla sú poškodené (mechanicky alebo koróziou) natoľko, že nie sú spôsobilé plniť spoľahlivo svoju funkciu.	B
4.	Miesta určené na opretie zdviháku pri zdvíhaní vozidla sú poškodené natoľko, že nie sú spôsobilé plniť spoľahlivo svoju funkciu, ale vo výstroji vozidla je iné náhradné zdvíhacie zariadenie, umožňujúce bezpečné zdvíhanie za nepoškodené a nenarušené časti.	A
5.	Dlážka je nadmerne poškodená alebo skorodovaná v blízkosti upevnení dôležitých častí vozidla (náprav, ovládacích pák, sedadiel a pod.).	C
6.	Dlážka samonosnej karosérie (predovšetkým nosné časti, prahové nosníky a pod.) je nadmerne poškodená alebo skorodovaná	C

Predpísané podmienky

1. Bočnice karosérie vozidiel musia byť zhotovené bez špár.
2. Bočnice z dreva alebo z iného horľavého materiálu musia byť chránené ohňovzdorným materiálom alebo vhodným ohňovzdorným náterom v tých miestach, ktoré môžu byť vystavené vysokým teplotám pri poruche niektorej časti vozidla (nezávislého kúrenia, pneumatiky a pod.).
3. Vozidlá kategórií N a O schválené počnúc 1.7.1972 s valníkovou, skriňovou alebo sklápacou karosériou musia mať umožnené odistenie, zaistenie, otváranie a uzatváranie bočníc alebo zadných čiel takým spôsobom, aby akákoľvek ručná manipulácia s nimi bola ľahká. Závery bočníc a zadného čela nesmú byť deformované alebo inak poškodené. Ovládacia (svalová) sila pri ručnej manipulácii jednej osoby so zadným čelom alebo s bočnicou nesmie prekročiť 245 N.
4. Vozidlá schválené počnúc 1.7.1972 so sklápacou karosériou môžu mať otváranie a zatváranie zadného čela a bočníc automatické alebo ovládané z miesta vodiča; sklápacia karoséria musí byť spoľahlivo zaistená proti samovoľnému pohybu.
5. Bočnice musia byť zaistené proti samovoľnému otváraniu. Musia byť tiež dostatočne odolné proti bočným deformáciám spôsobujúcim zmenu vonkajšieho obrysu vozidla.

6. Bočnice a zadné čelo nesmú byť nadmerne narušené koróziou (prípadne hnilobou dreva), ani inak poškodené natoľko, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť prepravovaných osôb alebo nákladu.
7. Bočnice a zadné čelo musia priliehať k dlážke, nesmú v nich byť medzery ani iné otvory, ktorými by do karosérie mohlo prenikať nadmerné množstvo prachu alebo nečistôt, prípadne nimi vypadávať prepravované sypké hmoty na vozovku.
8. Podmienky stanovené pre bočnice a závery bočníc platia primerane i pre nadstavby bočníc.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav bočníc, zadného čela, prípadne nadstavby bočníc a čela valníkovej, skriňovej alebo sklápavej karosérie. Osobitná pozornosť sa venuje stavu kovania, závesov a uzáverov. Pri zisťovaní rozsahu korózie možno použiť inšpekčné kladivo.

Chyby

1.	Vyhotovenie bočníc, zadného čela, prípadne nadstavby bočníc a čela karosérie alebo ich kovaní, závesov alebo uzáverov nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Niektoré bočnice, zadné čelo, prípadne nadstavba bočníc je nadmerne poškodená, deravá, skorodovaná alebo netesná, prípadne jej kovanie, závesy alebo uzávery sú poškodené natoľko, že neplnia spoľahlivo svoju funkciu alebo môžu spôsobiť zranenie.	C

Ochrana kabíny vodiča

528

Predpísané podmienky

1. Kabína motorových vozidiel kategórie M₁ musí byť z hľadiska ochrany vodiča a cestujúcich riešená tak, aby nedošlo k ich poraneniu pri brzdení alebo náraze posunom batožín z batožinového priestoru. Motorové vozidlá kategórie N s nedelenou skriňovou karosériou musia byť za posledným radom sedadiel vybavené pevnou priečkou, ktorá oddeľuje priestor pre vodiča a cestujúcich od ložného priestoru. V priestore pre náklad môžu byť dvere s oknami. Ustanovenia tejto predpísanej podmienky sa nevzťahujú na vozidlá schválené pred 30.4.1997.
2. Vozidlá schválené počnúc 1.7.1972 určené alebo používané na prepravu stĺpov alebo tyčového materiálu (rúr, klád, tyčí a pod.) okrem doskového alebo hranovaného reziva, ktorý môže posunom pri náhlom prudkom zabrzdení alebo náraze ohroziť bezpečnosť osôb v kabíne vodiča, musí byť vhodne konštruované alebo vybavené zariadením na ochranu kabíny vodiča a zabránenie posunu nákladu v rozsahu celej šírky a celej výšky kabíny vodiča.
3. Vozidlá kategórií N₂ a N₃ so sklápacou karosériou musia mať priestor medzi kabínou vodiča a korbou chránený ochranným zariadením. Vozidlá kategórie N₃ určené na prácu pod rýpadlom, na nakladanie kameňa a pod. musia mať chránenú aj kabínu vodiča. Ustanovenia tejto predpísanej podmienky sa nevzťahujú na vozidlá, ktoré majú v tomto priestore umiestnené zariadenie na zdvíhanie bremena.
4. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené ochrannou konštrukciou alebo kabínou vodiča s rovnakými vlastnosťami z hľadiska bezpečnosti, ako má ochranná konštrukcia.
5. Predpísané ochranné zariadenie musí byť na vozidle riadne upevnené a nesmie byť nadmerne poškodené natoľko, že by neplnilo určenú funkciu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav a upevnenie predpísaného zariadenia na ochranu kabíny vodiča.

Chyby

1.	Ochranné zariadenie nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Ochranné zariadenie je poškodené, uvoľnené, prípadne natoľko nedostatočne upevnené, že neplní svoju funkciu.	B
3.	Ochranné zariadenie nevhodným vyhotovením alebo zlým stavom ohrozuje bezpečnosť posádky vozidla alebo iných účastníkov premávky.	C

Nafukovací vankúš (airbag)

529

Predpísané podmienky

1. Ak je motorové vozidlo vybavené zadržiavacím systémom s nafukovacími vankúšmi (airbagmi), nesmie byť systémom palubnej diagnostiky indikovaná ich chyba.

- Nafukovacie vankúše (airbagy) a súvisiace komponenty zádržného systému namontovaného vo vozidle nesmú byť mechanicky alebo inak poškodené, demontované alebo po použití (nafúknutí) a znehodnotení nenahradené novými.

Spôsob kontroly

- Prehliadkou sa zistí, či na prístrojovom paneli vozidla nie je indikovaná chyba nafukovacích vankúšov (airbagov). Kontrolné svetlo zariadenia sa spravidla na niekoľko sekúnd rozsvieti pri zapnutí zapalovania. Ak nezhasne a ostane svietiť trvale, ide o indikáciu chyby zariadenia.
- Prípadné mechanické poškodenia, demontáž zariadení bez náhrady novými alebo ponechanie znehodnotených zariadení namontovaných sa kontroluje vizuálne bezdemontážnym spôsobom. Zaznamenajú sa len zjavné chyby pri tom zistené.

Chyby

1.	Je indikovaná chyba nafukovacích vankúšov (airbagov).	B
2.	Niektorý nafukovací vankúš (airbag) je zjavne poškodený.	B
3.	Niektorý nafukovací vankúš (airbag) zjavne chýba.	A
4.	Niektorý nafukovací vankúš (airbag) bol zjavne použitý (nafúknutý) a je znehodnotený.	A

Nebezpečné vonkajšie a vnútorné diely

530

Predpísané podmienky

- Vo vnútri karosérie v priestore pre vodiča a cestujúcich nesmú byť také dodatočne namontované diely alebo predmety, ktoré svojím tvarom, rozmermi alebo tvrdosťou zväčšujú nebezpečenstvo zranenia pri nastupovaní a vystupovaní, pri náhlej akcelerácii a decelerácii vozidla, alebo pri dopravnej nehode.
- Vnútorné zariadenia vozidiel kategórie M₁ schválené počnúc 15.3.2006, musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu⁵¹), okrem iného
 - otváracie a obsluhovacie zariadenia otváracej strechy musia byť konštruované tak, aby sa čo najviac vylúčila ich náhodná činnosť, plochy majú byť zakončené hranami s polomerom zaoblenia najmenej 5 mm,
 - vnútorné časti strechy nesmú mať žiadne nebezpečné nerovnosti alebo ostré hrany smerujúce dozadu alebo dole s polomerom zaoblenia menším ako 5 mm, alebo musia byť pokryté materiálom rozptyľujúcim energiu.
- Na jednostopových vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 musia byť všetky ovládacie mechanizmy, ktoré môžu pri dopravnej nehode zväčšiť vážnosť poranenia vodiča vozidla, ako aj osôb, ktoré s nimi môžu prísť do styku pri kolízii s vozidlom, zakončené tak, aby bolo možné do ich zaobleného zakončenia vpísať guľu s priemerom 16 mm. V smere ich pohybu musí byť dostatočne veľký, najmenej 70 mm široký voľný priestor; na pedáloch sa táto hodnota posudzuje od stredu nášľapných plôch na obe strany. Konce a vonkajšia hrana ovládacieho orgánu spojky a brzdy musia byť zjavne guľové s polomerom najmenej 7 mm.
- Vonkajšie výčnelky dvojkolesových a trojkolesových motorových vozidiel bez karosérie schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁵²). Horná hrana čelného skla aerodynamického krytu týchto vozidiel musí mať polomer zaoblenia najmenej 2 mm alebo byť pokrytá ochranným materiálom. Konce a vonkajšia hrana páky spojky a brzdy musia byť zjavne guľové s polomerom najmenej 7 mm. Čelná hrana predného blatníka musí mať polomer najmenej 2 mm. Zadná hrana plniaceho uzáveru umiestneného na povrchu palivovej nádrže nesmie presahovať o viac než 15 mm nad základný povrch, spojenie má byť hladké alebo zjavne guľové. Kľúč od zapalovania musí mať ochranný kryt (neplatí pre sklopné kľúče alebo kľúče v jednej rovine s povrchom). Vonkajšie výčnelky pred zadnou priečkou kabíny vozidla s karosériou určeného na prepravu tovaru musia plniť nasledovné podmienky:
 - umelecké ozdoby, obchodné symboly, písmená a čísla musia mať polomer najmenej 2,5 mm (Nevzťahuje sa na prípady, ak vyčnievajú viac ako 5 mm a nemajú rezné hrany smerom von. Ak vyčnievajú viac ako 10 mm, musia byť zatlačené, oddelené alebo ohnuté.),
 - hriadele stieračov musia mať ochranné obloženie, trysky ostrekovačov skla aj svetlometov musia byť zaoblené na polomer najmenej 2,5 mm,
 - blatníky musia byť zaoblené na polomer najmenej 5 mm,

⁵¹) nariadenie vlády SR č. 140/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1, 2.1, 2.2, 3, 6 až 8 a prílohy II až VI smernice Rady 74/60/EHS v znení smernice Komisie 78/632/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/4/ES).

⁵²) nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. (body 1.1 až 1.3, 1.5, 2 až 6 prílohy I a doplnok 1 prílohy I kapitoly 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES, smernice Komisie 2003/77/ES a smernice Komisie 2005/30/ES).

- d) ťažné závesy alebo navijaky nesmú vyčnievať za najprednejší povrch nárazníkov, inak musia byť pokryté vhodným ochranným obložením,
- e) otvorený okraj kľučiek musí smerovať dozadu, byť umiestnený do ochranného rámu alebo byť zapustený.
5. Vonkajší povrch vozidla nesmie mať smerom von špicaté alebo ostré časti, prípadne výčnelky, ktoré by svojím tvarom, rozmermi, smerovaním alebo tvrdosťou zvyšovali nebezpečie alebo vážnosť poranenia osoby, na ktorú karoséria vozidla narazila, alebo ktorá sa kľže po karosérii pri kolízii. Nesmie mať tiež smerom von časti, ktoré by mohli zachytiť chodcov, cyklistov a motocyklistov.
6. Vonkajšie výčnelky motorových vozidiel kategórie M₁, ktoré boli schválené počnúc 15.3.2006, a dvojkolesových a trojkolesových vozidiel s karosériou určených na prepravu osôb, ktoré boli schválené počnúc 5.6.2006, musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu⁵³), okrem iného
- a) hriadeľ stierača predného okna musí byť vybavený ochranným púzdrom, platí to aj pre stierače zadných okien a stierače svetlometov,
- b) kolesá, matice kolies, kryty hláv a disky kolies nesmú mať žiadne špicaté alebo ostré výčnelky. Kridlové matice sa nesmú používať.
7. Vyčnievajúce časti karosérii a nadstavieb autobusov, nákladných automobilov, prívosov, návesov, pojazdových pracovných strojov a špeciálnych automobilov, ktoré môžu spôsobiť zachytenie pri šikmom náraze (napr. zadné nárazníky s letnými koncami, podporné ramená autožeriavov, rozstrekovacie a distribučné lišty a rúry na autocisternách, rozstrekovačov živice, sypačoch a pod.) musia byť vybavené ochrannými lištami alebo podobným zariadením, tvoriacim dostatočný nábeh alebo vedenie približne rovnobežné s pozdĺžnou zvislou rovinou vozidla; pritom nie je rozhodujúce, či uvedené časti presahujú vonkajší obrys vozidla.
8. Vonkajšie výčnelky zadného dielu kabíny (predné blatníky, predné nárazníky, predné kolesá) vozidiel kategórie N schválených počnúc 15.4.2006 musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu⁵⁴), okrem iného
- b) vonkajší povrch nesmie mať žiadne zahrotené alebo ostré časti a výčnelky smerujúce od vozidla,
- c) ozdoby, obchodné symboly, písmená a čísla obchodného označenia nesmú mať polomer zakrivenia menší ako 2,5 mm, časti vyčnievajúce viac ako 10 mm sa musia dať zatlačiť, oddeliť alebo ohnúť,
- d) ťažné závesy a navijaky nesmú prečnievať cez najprednejší okraj nárazníka (navijaky môžu, ak sú pokryté vhodným ochranným obložením),
- e) konce kľučiek majú smerovať dozadu, byť v ochrannom ráme alebo zapustené,
- f) matice kolies a kryty kolies nesmú mať žiadne rebrovito tvarované výstupky.

Spôsob kontroly

1. Pri kontrolných úkonoch vykonávaných na vozidle zvonku i zvnútra sa preverí, či všetky potencionálne nebezpečné vonkajšie a vnútorné diely vozidla plnia predpísané podmienky.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Na vozidle sú diely alebo výčnelky, ktoré podstatne zvyšujú nebezpečenstvo zranenia osôb vo vozidle a zranenia alebo zachytenia ostatných účastníkov premávky.	C
2.	Na nadmerne vyčnievajúcej časti vozidla chýba predpísaná ochrana.	B

Nadstavba (pracovný stroj)

531

Predpísané podmienky

1. Pripevnenie nadstavby (stroja) k rámu vozidla (karosérii) musí byť spoľahlivé a nepoškodené deformáciami, prasklinami alebo koróziou. Voľné a pohyblivé diely musia byť spoľahlivo zaistené v transportnej polohe (nesmú sa samovoľne pohybovať alebo uvoľniť).
2. Vozidlá so šírkou nadstavby (stroja) väčšou ako 2,5 m musia byť označené podľa predpísaných podmienok uvedených v kontrolnom úkone č. 711.

⁵³) nariadenie vlády SR č. 141/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1, 2.2, 2.3, 3, 4 a 8 a príloha II smernice Rady 74/483/EHS v znení smernice Komisie 79/488/EHS, smernice Rady 87/354/EHS a v znení Aktu o podmienkach pristúpenia Slovenskej republiky pripojeného k Zmluve o pristúpení k Európskej únii, prílohy II)

⁵⁴) nariadenie vlády SR č. 197/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 5, 6 a 7 smernice Rady 92/114/EHS)

3. Agregáty a ich média nesmú znečisťovať vozovku.
 4. V dosahu stojacich osôb alebo osôb vo vozidle nesmú byť na nadstavbe nebezpečné výstupky alebo poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť zranenia.
 5. Ak je nadstavba výmenná, musí byť predložené i technické osvedčenie nadstavby.
 6. Na vozidle kategórie T môže byť upevnená nákladná plošina, ak:
 - a) je upevnená súmerne s pozdĺžnou strednou rovinou, pritom nesmie byť vyššie ako 1,5 m nad rovinou vozovky,
 - b) plošina neobmedzuje výhľad z miesta vodiča alebo ovládateľnosť traktora a nenaruša predpísanú geometrickú viditeľnosť vonkajšieho osvetlenia,
 - c) šírka plošiny nepresahuje celkovú šírku traktora.
- Vozidlom kategórie T nesený pracovný stroj a jeho upevnenie musí v prepravnej polohe pri premávke na pozemných komunikáciách zodpovedať požiadavkám na plošinu podľa písmena b). Šírka neseného pracovného stroja nesmie presahovať 3,0 m.

Spôsob kontroly

Prehliadkou zvonku sa overí stav, upevnenie a zaistenie všetkých dielov nadstavby (stroja) a tesnosť hydraulických systémov v transportnej polohe.

Chyby

1.	Upevňovacie prvky nadstavby (stroja, dielov) sú nadmerne narušené, alebo je nadmerne narušený rám (karoséria) v mieste ich upevnenia.	C
2.	Voľný alebo pohyblivý diel nadstavby (stroja) nie je možné spoľahlivo zaistiť v transportnej polohe.	C
3.	Nadstavba (stroj) má také poškodenia (výstupky), ktoré môžu spôsobiť zachytenie alebo zranenie ostatných účastníkov cestnej premávky.	C
4.	Nadstavba (stroj) nemá predpísané vyznačenie obrysu.	B
5.	Z agregátu (hydraulickej sústavy) nadstavby (stroja) uniká médium, ktoré <ol style="list-style-type: none"> a) neodkvapkáva na vozovku, b) odkvapkáva na vozovku. 	A C
6.	Umiestnenie nadstavby, nákladnej plošiny alebo neseného pracovného stroja nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

2.6 Skupina 600 - Osvetlenie a svetelná signalizácia

2.6.1 Všeobecné predpísané podmienky pre zariadenia na osvetlenie a svetelnú signalizáciu

Nasledovné predpísané podmienky platia pre všetky zariadenia na osvetlenie a svetelnú signalizáciu, ak v jednotlivých kontrolných úkonoch nie je uvedené inak.

1. Na vozidlách sa môžu používať iba také zariadenia, ktoré sú pre druh a kategóriu vozidla predpísané alebo povolené.
2. Za zariadenia plniace podmienky stanovené osobitnými predpismi⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa považujú zariadenia podľa nich schválené. Dokladom o schválení zariadenia sa na účel kontrolných úkonov skupiny 600 rozumie označenie zariadenia schvaľovacou značkou. Schválenia udelené podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel kontrolných úkonov skupiny 600 považujú za rovnocenné a schvaľovacie značky za navzájom alternatívne. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2.
3. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórie L uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁷⁾. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórií M, N a O uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁸⁾. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórií T a R uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁹⁾. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórie L schválených počnúc

⁵⁵⁾ smernice ES/EHS upravujúce technické požiadavky na zariadenia osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidiel

⁵⁶⁾ predpisy EHK upravujúce technické požiadavky na zariadenia osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidiel

⁵⁷⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 53 a 74)

⁵⁸⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 48)

⁵⁹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 86)

- 5.6.2006 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁶⁰). Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 15.3.2006 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁶¹). Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórie T schválených počnúc 15.4.2006 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁶²).
4. Zariadenia musia byť na vozidle umiestnené tak, aby sa ich poloha a referenčné osi pri normálnych podmienkach používania vozidla samovoľne nemenili. Poloha zariadení sa určuje
 - a) v nezaťaženom stave vozidla (pri pohotovostnej hmotnosti), ktorým sa rozumie stav vozidla bez vodiča, posádky, cestujúcich alebo nákladu, avšak s plnou nádržou paliva, náhradným kolesom (ak je pre vozidlo predpísané) a s bežnou povinnou výbavou náradia, v prípade vozidla kategórie T bez doplnkového príslušenstva, ale s chladiacim médiom, mazivami, pohonnými palivami, náradím a vodičom, ak ide o posudzovanie plnenia požiadaviek osobitných predpisov^{57) 58) 59) 60) 62}), alebo
 - b) pri hmotnosti vozidla s karosériou a so spojovacím zariadením, v prípade ťažného vozidla kategórie inej, než je M₁ v pohotovostnom stave, alebo hmotnosti podvozku s kabínou, ak výrobca karosériu nemontuje a/alebo spojovacieho zariadenia (vrátane chladiacej kvapaliny, mazacích prostriedkov, paliva, 100 % iných kvapalín s výnimkou použitej vody, náradia a náhradného kolesa, avšak bez vodiča), ak ide o posudzovanie plnenia požiadaviek osobitného predpisu⁶¹).
 5. Zariadenia musia byť umiestnené tak, aby červené svetlo nebolo viditeľné spredu a biele svetlo zozadu vozidla, s výnimkou spätného svetla. Neberú sa pri tom do úvahy svetelné zariadenia vo vnútri vozidla.
 6. Dodatočne možno na vozidlá montovať povolené zariadenia. Dodatočne namontované zariadenia musia byť umiestnené tak, aby boli splnené predpísané podmienky pre ich počet a umiestnenie, a aby nenarušovali výhľad z miesta vodiča, ani stanovenú geometrickú viditeľnosť ostatných svetiel.
 7. Všetky vonkajšie svetelné zariadenia, pokiaľ sú v činnosti, musia svietiť stálym a neprerušovaným svetelným tokom s výnimkou smerových svetiel a zvláštnych výstražných svetiel.
 8. Každá dvojica toho istého druhu vonkajšieho svetelného zariadenia musí byť umiestnená súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla v rovnakej výške nad vozovkou (vzťahuje sa na vonkajší geometrický tvar svietidla a nie na okraje svietiacej plochy) a musí mať rovnaké fotometrické vlastnosti a farbu vyžarovaného svetla, pokiaľ nie je stanovené inak.
 9. Pokiaľ sa v predpísaných podmienkach uvádzajú podmienky pre umiestnenie niektorého zariadenia, vzťahuje sa dĺžkový údaj vždy k okrajovému bodu jeho svietiacej plochy. Pri údajoch minimálnej výšky nad rovinou vozovky je to spodný bod a maximálnej výšky horný bod svietiacej plochy zariadenia. Pri údajoch bočných vzdialeností sa vzdialenosťou od obrysu vozidla rozumie vzdialenosť najvzdialenejšieho bodu svietiacej plochy od strednej pozdĺžnej roviny a roviny vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla, pričom sa neprihliada k prečnievaniu spätných zrkadiel, smerových svetiel a podobných častí vozidla za túto rovinu. Vzájomnou vzdialenosťou dvojice zariadení namontovaných súmerne k strednej pozdĺžnej rovine vozidla sa rozumie vzdialenosť dvoch najbližších bodov ich svietiacich plôch.
 10. Vozidlá môžu byť vybavené zdvojenými zariadeniami len ak sú označené symbolom „D“ pri schvaľovacej značke. Táto možnosť sa nevzťahuje na diaľkové svetlomety, stretávacie svetlomety, svetlomety do hmly, tabule zadného značenia a reflexné pásy vyznačenia obrysov.
 11. Ak je na zariadeniach označená ich predpísaná orientácia slovom (napr. TOP, OBEN - hore) alebo symbolom (šípkou, trojuholníkom), musí ich umiestnenie zodpovedať tomuto označeniu.
 12. S výnimkou odrazových skiel sa svietidlo označené schvaľovacou značkou považuje za nenamontované, pokiaľ nemôže byť uvedené do činnosti iba samotnou montážou žiarovky.
 13. Uvedené podmienky sa nevzťahujú na:
 - a) osvetlenie ložnej plochy vozidla, osvetlenie spájacieho zariadenia pre prípojné vozidlá, osvetlenie zadnej časti ťahačov návesov, osvetlenie návesov pri zapojení vozidiel do súprav, osvetlenie príviesného náradia na práce výlučne mimo verejnej pozemnej komunikácie, alebo iné pracovné svetlá,
 - b) hľadací svetlomet
 - c) osvetlenie smerových tabuliek autobusov,

⁶⁰) nariadenie vlády SR č. 373/2006 Z. z. (príloha I okrem bodov 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.3.1, 1.3.2, 4, 5, 5.8 a 5.12 časti A a bodu 14 časti B vrátane jej doplnkov, príloha II okrem bodu 5 vrátane jej doplnkov okrem doplnkov 3 a 4, príloha III okrem bodu 5 vrátane jej doplnkov okrem doplnkov 3 a 4, príloha IV okrem bodu 5 vrátane jej doplnkov okrem doplnkov 3 a 4 a príloha VI okrem bodu 5 vrátane jej doplnkov okrem doplnkov 3 a 4 smernice Rady 93/92/EHS v znení smernice Komisie 2000/73/ES)

⁶¹) nariadenie vlády SR č. 144/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/756/EHS v znení smernice Komisie 80/233/EHS, smernice Komisie 82/244/EHS, smernice Rady 83/276/EHS, smernice Komisie 84/8/EHS, smernice Komisie 89/278/EHS, smernice Komisie 91/663/EHS a smernice Komisie 97/28/ES)

⁶²) nariadenie vlády SR č. 199/2006 Z. z. (body 1.2, 1.4, 1.5.1 až 1.5.21, 1.7 až 1.17, 3 a 4 prílohy I a dodatky 1 až 3 prílohy I smernice Rady 78/933/EHS v znení smernice Rady 82/890/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES a smernice Komisie 99/56/ES)

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá musia byť vybavené stretávacími a diaľkovými svetlometmi podľa ďalej uvedených podmienok. Diaľkové a stretávacie svetlomety musia byť orientované smerom vpred. Diaľkové a stretávacie svetlomety môžu byť navzájom zlúčené do jedného svetlometu, alebo tiež s inými svetlami svietiacimi dopredu. Vozidlá môžu byť vybavené rohovými svetlometmi podľa ďalej uvedených podmienok. Rohové svetlomety musia byť orientované tak, aby bola zaručená ich stanovená geometrická viditeľnosť.
2. Vozidlá kategórií M a N musia byť vybavené dvomi stretávacími svetlometmi a dvomi alebo štyrmi diaľkovými svetlometmi. Ak je vozidlo vybavené štyrmi zakrývateľnými diaľkovými svetlometmi, potom je prípustná montáž prídavných diaľkových svetlometov na účel svetelného výstražného zariadenia. Vozidlá kategórií M a N môžu byť vybavené dvomi rohovými svetlometmi.
3. Vozidlá kategórie L okrem ďalej uvedených musia byť vybavené jedným alebo dvomi stretávacími svetlometmi a jedným alebo dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e} a L_{6e} musia byť vybavené jedným alebo dvomi stretávacími svetlometmi a môžu byť vybavené jedným alebo dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórie L_{2e} širšie ako 1300 mm musia byť vybavené dvomi stretávacími svetlometmi a môžu byť vybavené dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórie L_{5e} širšie ako 1300 mm musia byť vybavené dvomi stretávacími a dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórií L_{2e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} širšie ako 1300 mm, ktoré boli schválené pred 1.3.2005, môžu byť vybavené i štyrmi diaľkovými svetlometmi.
4. Vozidlá kategórie T musia byť vybavené dvomi stretávacími svetlometmi a môžu byť vybavené dvomi alebo štyrmi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá, ktoré sú vybavené na montáž vpred nesených zariadení, môžu byť schválené s namontovanou doplnkovou dvojicou stretávacích svetlometov.
5. Na vozidlách kategórie M a N musia byť stretávacie svetlomety umiestnené vo výške 500 mm až 1200 mm (prípadne až 1500 mm na vozidlách kategórie N_{3G}) nad rovinou vozovky. Stretávacie svetlomety nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice stretávacích svetlometov nesmie byť menšia ako 600 mm. Táto vzdialenosť sa môže znížiť na 400 mm na vozidlách, ktorých celková šírka je menšia než 1300 mm. Diaľkové svetlomety nesmú byť svojím vonkajším okrajom svetelnej plochy bližšie k vonkajšiemu obrysu vozidla ako vonkajší okraj svietiacej plochy svetlometu so stretávacím svetlom. Rohové svetlomety musia byť umiestnené vo výške 250 mm až 900 mm nad rovinou vozovky. Rohové svetlomety nesmú byť svojím horným okrajom svetelnej plochy nižšie, ako je horný okraj svietiacej plochy svetlometu so stretávacím svetlom. Rohové svetlomety nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla a viac než 1000 mm od predného okraja vozidla.
6. Na dvojkolesových vozidlách kategórie L musia byť stretávacie svetlomety umiestnené vo výške 500 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky. Vzájomná vzdialenosť dvojice diaľkových svetlometov alebo dvojice stretávacích svetlometov alebo diaľkového a stretávacieho svetlometu nesmie byť väčšia ako 200 mm. Samostatný svetlomet môže byť montovaný nad alebo pod, alebo na jednej či druhej strane iného predného svetla. Ak sú tieto svetlá jedno nad druhým, musí byť svetlomet umiestnený v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú tieto svetlá vedľa seba, musia byť umiestnené symetricky voči strednej pozdĺžnej rovine vozidla.
7. Na trojkolkách a štvorkolkách kategórie L musia byť stretávacie svetlomety umiestnené vo výške 500 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky. Vzájomná vzdialenosť samostatného diaľkového svetlometu a stretávacieho svetlometu nesmie byť väčšia ako 200 mm. Stretávacie svetlomety nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice stretávacích svetlometov nesmie byť menšia ako 500 mm. Táto vzdialenosť sa môže znížiť na 400 mm na vozidlách, ktorých celková šírka je menšia než 1300 mm.
8. Na vozidlách kategórie T musia byť stretávacie svetlomety umiestnené vo výške 500 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 1500 mm, ak to podmienky použitia vozidla a jeho pracovného vybavenia vyžadujú a bolo tak schválené. Doplnkové stretávacie svetlomety nesmú byť umiestnené vyššie ako 3000 mm nad rovinou vozovky. Vozidlá kategórie T so šírkou väčšou alebo rovnou 1400 mm musia mať stretávacie svetlomety umiestnené tak, aby ich vzájomná vzdialenosť bola najmenej 500 mm. Vozidlá kategórie T so šírkou menšou ako 1400 mm musia mať stretávacie svetlomety umiestnené tak, aby neboli od vonkajšieho obrysu vozidla vzdialené viac než 400 mm. Diaľkové svetlomety nesmú byť svojím vonkajším okrajom svetelnej plochy bližšie k vonkajšiemu obrysu vozidla ako vonkajší okraj svietiacej plochy svetlometu so stretávacím svetlom.
9. Podmienky č. 1 až 8 neplatia pre vozidlá schválené pred 1.7.1972. Diaľkovými svetlometmi musia byť tieto vozidlá vybavené len vtedy, ak je ich najväčšia konštrukčná rýchlosť vyššia ako 40 km.h⁻¹.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet svetlometov na vozidle. Umiestnenie sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetlometov z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže prídavných svetlometov.

Chyby

1.	Počet svetlometov (stretávacích, diaľkových alebo rohových) nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Umiestnenie svetlometov (stretávacích, diaľkových alebo rohových) nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

Svetlomety - vyhotovenie

602

Predpísané podmienky

1. Svetlomety (diaľkové a/alebo stretávacie, rohové) na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitného predpisu⁶³). Svetlomety (diaľkové a/alebo stretávacie) na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁴). Svetlomety (diaľkové a/alebo stretávacie) na vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁵). Svetlomety (diaľkové a/alebo stretávacie) na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁶). Svetlomety musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵)⁵⁶) sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.
2. Vozidlá kategórie L_{1e} s motorom s výkonom najviac 0,5 kW a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 25 km.h⁻¹ môžu mať namontované stretávacie svetlomety bez označenia schvaľovacou značkou. Vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto svetlometov podľa predpísanej podmienky č. 1 namontované svetlomety schválené podľa osobitného predpisu⁶⁵).
3. Vozidlá kategórií M a N uvedené do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia mať stretávacie svetlomety s asymetrickým rozhraním svetla a tieňa.
4. Svetlo vyžarované diaľkovými, stretávacími alebo rohovými svetlometmi musí byť bielej farby. Na vozidlách schválených pred 1.7.1972 môže byť svetlo diaľkových a stretávacích svetlometov bielej alebo žltej farby.
5. Motorové vozidlá kategórií M, N a T vybavené viac než jednou dvojicou diaľkových svetlometov môžu mať jednu dvojicu diaľkových svetlometov natáčavú v závislosti na riadení vozidla. Motorové vozidlá kategórie L môžu mať natáčavý stretávací i diaľkový svetlomet.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či sú svetlomety namontované na vozidle predpísaného vyhotovenia a druhu.

Chyby

1.	Na vozidle je namontovaný nesprávny svetlomet (neschváleného vyhotovenia alebo symetrický miesto asymetrického a opačne).	B
2.	Niektorý svetlomet je zjavne osadený žiarovkou nezodpovedajúceho typu.	B

⁶³) vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 1, 5, 8, 20, 31, 72, 76, 112, 113 alebo 119)

⁶⁴) nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. (ustanovené časti smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES, smernice Komisie 2003/77/ES a smernice Komisie 2005/30/ES)

⁶⁵) nariadenie vlády SR č. 307/2006 Z. z. (prílohy II až IX smernice Rady 76/761/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/517/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

⁶⁶) nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (prílohy II až IX smernice Rady 76/761/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/517/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

3.	Správny svetlomet alebo žiarovka nie sú namontované zodpovedajúco svojmu účelu	B
4.	Svetlo vyžarované niektorým svetlometom nemá predpísanú farbu.	B

Svetlomety - stav

603

Predpísané podmienky

1. Svetlomety musia byť riadne pripevnené, aby sa za jazdy nemohla samovoľne zmeniť ich poloha a referenčné osi.
2. Krycie alebo rozptylové sklá svetlometov nesmú byť poškodené.
3. Zrkadlové plochy svetlometov nesmú byť poškodené, skorodované alebo matné.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav svetlometov a ich pripevnenie. Preverí sa stav skiel a zrkadlových plôch (ak sú viditeľné).

Chyby

1.	Niektorý svetlomet je poškodený, poškodenie môže ovplyvniť jeho funkciu (skorodovaný, má prasknuté rozptylové alebo krycie sklo, vystupujúci zväzok lúčov je tienený a pod.).	B
2.	Niektorý svetlomet je poškodený, jeho funkcia však nie je ovplyvnená (napr. povrchové poškodenie krycieho skla mimo svietiacej plochy).	A
3.	Zrkadlová plocha niektorého svetlometu je zjavne poškodená (deformovaná, skorodovaná, prasknutá alebo matná).	B
4.	Niektorý svetlomet nie je dostatočne pripevnený, takže môže nastať samovoľná zmena jeho polohy alebo nastavenia.	B

Prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel

604

Predpísané podmienky

1. Ak sú na vozidle štyri diaľkové svetlomety (t.j. dve dvojice), môžu sa zapínať všetky súčasne alebo vo dvojiaciach.
2. Po prepnutí zo stretávacích svetlometov na diaľkové sa musí zapnúť aspoň jeden pár diaľkových svetiel; stretávacie svetlá môžu svietiť súčasne s diaľkovými. Po prepnutí z diaľkových svetlometov na stretávacie sa musia vypnúť všetky diaľkové svetlá. Pri prepínaní nesmie dôjsť k súčasnému vypnutiu diaľkových a stretávacích svetiel.
3. Rozsvietiť stretávacie svetlomety alebo diaľkové svetlomety musí byť možné iba vtedy, ak sú súčasne v činnosti obrysové svetlá a osvetlenie evidenčného čísla. Táto podmienka sa nevzťahuje na použitie stretávacích alebo diaľkových svetlometov podľa predpísanej podmienky č. 5.
4. Ak je na vozidle kategórie T vybavenom na montáž vpredu nesených zariadení doplnková dvojica stretávacích svetlometov, musí byť elektrické zapojenie vyhotovené tak, aby nebolo možné rozsvietiť obe dvojice stretávacích svetlometov súčasne.
5. Motorové vozidlá schválené počnúc 1.1.1985, okrem motorových vozidiel kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{5e}, L_{6e}, L_{7e} a T, musia byť vybavené svetelným výstražným zariadením (tzv. „svetelnou húkačkou“) zhotoveným tak, aby sa aj pri vypnutom vonkajšom osvetlení zapínal diaľkový alebo stretávací svetlomet, a to len na čas, pokiaľ vodič pôsobí na jeho ovládací orgán; pritom sa nesmie vypnúť alebo zapnúť ostatné osvetlenie vozidla. Ak je takýmto zariadením vybavené vozidlo schválené pred 1.1.1985, alebo iné vozidlo, ktoré takéto zariadenie mať nemusí, potom zariadenie musí spĺňať uvedené podmienky.
6. Rohové svetlomety musia byť zapojené tak, aby sa nemohli rozsvietiť, ak nie sú súčasne rozsvietené diaľkové alebo stretávacie svetlomety, alebo ak je okamžitá rýchlosť vozidla vyššia ako 40 km.h⁻¹. Rohový svetlomet na jednej strane vozidla sa môže automaticky zapnúť len vtedy, ak svietia súčasne smerové svetlá na rovnakej strane a/alebo je volant vychýlený z polohy pre priamy smer jazdy na rovnakú stranu. Rohový svetlomet sa musí automaticky vypnúť, keď sa vypne smerové svetlo a/alebo sa volant vrátil do polohy pre priamy smer jazdy.

Spôsob kontroly

Manipuláciou s príslušnými ovládacími orgánmi sa vyskúša činnosť a zapínanie stretávacích, diaľkových a rohových svetlometov, správna funkcia prepínania stretávacích svetiel na diaľkové a naopak a činnosť svetelného výstražného zariadenia.

Chyby

1.	Niektorý diaľkový alebo stretávací svetlomet nesvieti.	B
2.	Zapojenie diaľkových alebo stretávacích svetlometov nezodpovedá predpisu.	B
3.	Svetelné výstražné zariadenie nefunguje, alebo nie je zapojené v súlade s predpísanými podmienkami na vozidle, pre ktoré je povinné.	A
4.	Svetelné výstražné zariadenie nefunguje, alebo nie je zapojené v súlade s predpísanými podmienkami na vozidle, pre ktoré nie je povinné.	A
5.	Niektorý rohový svetlomet nesvieti.	A
6.	Zapojenie rohového svetlometu nezodpovedá predpisu.	A

Stretávacie svetlá - nastavenie

605

Predpísané podmienky

1. Sklon lúčov stretávacieho svetla sa nesmie líšiť od základného nastavenia o viac než 1 % smerom nadol a o viac než 0,5 % smerom nahor.
2. Veľkosť základného nastavenie sklonu lúčov stretávacieho svetla stanovuje výrobca vozidla. Ak nie je k dispozícii informácia o výrobcovi stanovenej veľkosti základného nastavenia sklonu lúčov stretávacích svetiel, potom sa základným nastavením na účel tohto kontrolného úkonu rozumie:
 - a) na motorových vozidlách okrem vozidiel kategórie T rozmedzie sklonu (- 1) % až (- 2) %,
 - b) na vozidlách kategórie T rozmedzie sklonu (- 0,5) % až (- 4) %, ak sú svetlomety umiestnené vo výške od 500 mm do 1200 mm, alebo rozmedzie sklonu (- 0,5) % až (- 6) %, ak sú svetlomety umiestnené vo výške od 1200 mm do 1500 mm.
3. Posunutie zlomu asymetrického rozhrania svetla a tieňa stretávacieho svetla v horizontálnom smere od referenčnej osi svetlometu (bočné posunutie) nesmie prekročiť hodnotu (± 20) cm / 10 m.
4. Natočenie rozhrania svetla a tieňa stretávacieho svetla je možné len proti smeru chodu hodinových ručičiek (pri pohľade z vozidla) najviac o 7,5°; natočenie v opačnom smere je neprípustné.
5. Vozidlá vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1985, ktoré boli schválené so zariadením upravujúcim sklon stretávacieho svetla podľa zaťaženia vozidla, musia mať toto zariadenie funkčné. Takéto zariadenie musí byť ovládateľné z miesta vodiča, alebo musí pracovať samočinne. Vozidlá so svetlometmi s výbojkovými zdrojmi svetla musia byť vybavené automatickým (statickým alebo dynamickým) zariadením upravujúcim sklon stretávacieho svetla podľa zaťaženia vozidla.
6. Na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1984, okrem vozidiel kategórie T, musí byť hodnota základného nastavenia sklonu lúčov stretávacích svetiel uvedená v blízkosti svetlometov, priamo na niektorej súčasti svetlometu, alebo na výrobnom štítku vozidla.

Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitného metodického pokynu⁶⁷⁾.

Chyby

1.	Sklon lúčov stretávacieho svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Bočné posunutie rozhrania svetla a tieňa asymetrického stretávacieho svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Natočenie rozhrania svetla a tieňa stretávacieho svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
4.	Zariadenie upravujúce sklon stretávacieho svetla podľa zaťaženia vozidla nie je funkčné na vozidle, ktoré s ním bolo schválené.	B
5.	Údaj s hodnotou základného nastavenia sklonu lúčov stretávacích svetiel chýba alebo nie je čitateľný na vozidle, pre ktoré je predpísaný.	A

Diaľkové svetlá - nastavenie

606

Predpísané podmienky

Nastavenie diaľkového svetla musí zodpovedať výrobcovi vozidla predpísanému základnému nastaveniu; to platí aj pre svetlomety pohyblivé v závislosti na riadení vozidla a svetlomety dodatočne namontované na vozidlo. Povolené je posunutie oproti základnému nastaveniu v horizontálnom smere (bočné posunutie) v rozmedzí (± 20) cm / 10 m a vo vertikálnom smere (± 2) %.

Spôsob kontroly

⁶⁷⁾ metodický pokyn MDPT SR na kontrolu nastavenia stretávacích svetlometov, diaľkových svetlometov a svetlometov do hmly vozidiel pri technických kontrolách

1. Postupuje sa podľa ustanovení osobitného metodického pokynu⁶⁷⁾.
2. Ak je diaľkové a stretávacie svetlo zlúčené do jedného svetlometu a ich zdrojom je dvojvláknová žiarovka, je rozhodujúce nastavenie stretávacieho svetla. Ak v takomto prípade nezodpovedá predpísaným podmienkam nastavenie stretávacieho ani diaľkového svetla, vyznačuje sa zodpovedajúca chyba v kontrolnom úkone č. 605 i 606.

Chyby

Nastavenie diaľkového svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
--	---

Diaľkové svetlá - intenzita osvetlenia

607

Predpísané podmienky

Súhrnná svietivosť diaľkových svetiel, ktoré môžu byť na vozidle kategórie M, N, T, L_{3e}, L_{4e} alebo L_{5e} zapnuté súčasne, nesmie byť väčšia ako 225 000 cd. Najväčšej prípustnej súhrnnej svietivosti diaľkových svetiel zodpovedá súčet referenčných značiek maximálnej svietivosti 75.

Spôsob kontroly

Dodržanie predpísanej podmienky sa posudzuje porovnaním súhrnnej maximálnej svietivosti naraz rozsvetovaných diaľkových svetiel s predpísanou hodnotou. Súhrnná maximálna svietivosť je súčtom maximálnych svietivostí jednotlivých diaľkových svetiel. Maximálna svietivosť I_{max} diaľkového svetla sa vypočíta z referenčnej značky maximálnej svietivosti (RZMS) svetlometu podľa vzťahu:

$$I_{max} = RZMS \cdot 3000$$

Umiestnenie referenčnej značky maximálnej svietivosti v schvaľovacej značke svetlometu je popísané v prílohe č. 2.

Chyby

Súhrnná svietivosť naraz svietiacich diaľkových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
---	---

Predné obrysové svetlá motorového vozidla

608

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá musia byť vybavené prednými obrysovými svetlami podľa ďalej uvedených podmienok. Predné obrysové svetlá motorových vozidiel musia byť orientované smerom vpred a svietiť svetlom bielej farby.
2. Vozidlá kategórií M a N a vozidlá kategórií L_{2e} a L_{5e} širšie ako 1300 mm musia byť vybavené dvomi prednými obrysovými svetlami.
3. Vozidlá kategórie L okrem vozidiel kategórií L_{2e} a L_{5e} širších ako 1300 mm a okrem vozidiel kategórie L_{1e} a L_{4e} musia byť vybavené jedným alebo dvomi prednými obrysovými svetlami. Vozidlá kategórie L_{1e} môžu byť vybavené jedným alebo dvomi prednými obrysovými svetlami. Vozidlá kategórie L_{4e} musia byť vybavené dvomi alebo tromi prednými obrysovými svetlami, len jedno z nich môže byť na postrannom vozíku.
4. Vozidlá kategórie T musia byť vybavené dvomi alebo štyrmi prednými obrysovými svetlami. Štyrmi obrysovými svetlami môžu byť vybavené v prípade, ak sú usporiadané na montáž vpredu nesených zariadení, ktoré by mohli zakrývať povinné predné obrysové svetlá.
5. Na vozidlách kategórií M a N musia byť predné obrysové svetlá umiestnené vo výške 350 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 2100 mm, ak to tvar karosérie vyžaduje. Predné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice predných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm. Vzdialenosť sa môže znížiť na 400 mm na vozidlách, ktorých celková šírka je menšia ako 1300 mm.
6. Ak sú na vozidlách kategórií L_{2e}, L_{5e} alebo L_{6e} dve predné obrysové svetlá, potom musia byť umiestnené vo výške 350 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Predné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice predných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 500 mm.
7. Na vozidlách kategórie L_{4e} musia byť predné obrysové svetlá umiestnené vo výške 350 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky. Predné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Ak je namontované tretie predné obrysové svetlo, potom musí byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine motocykla ku svetlu, ktoré nie je umiestnené na postrannom vozíku.

8. Na vozidlách kategórie L okrem vozidiel uvedených v predpísaných podmienkach č. 6 a 7 musia byť predné obrysové svetlá umiestnené vo výške 350 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky.
9. Na vozidlách kategórie T musia byť predné obrysové svetlá umiestnené vo výške 400 mm až 1900 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 2100 mm, ak to tvar karosérie vyžaduje. Dve ďalšie predné obrysové svetlá musia byť v prípade popísanom v predpísanej podmienke č. 4 umiestnené vo výške nepresahujúcej 3000 mm nad rovinou vozovky. Predné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice predných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 500 mm.
10. Predné obrysové svetlá motorového vozidla musí byť možné rozsvietiť pomocou príslušného ovládacieho prvku na palubnej doske. Súčasne s prednými obrysovými svetlami musia svietiť ostatné obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla. Obrysové svetlá musia svietiť aj pri zapnutí stretávacích alebo diaľkových svetiel.
11. Predné obrysové svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁶⁸). Predné obrysové svetlá na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹), vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto takýchto svetiel namontované predné obrysové svetlá schválené podľa osobitného predpisu⁷⁰). Predné obrysové svetlá na vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁰). Predné obrysové svetlá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷¹). Svetlá musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵)⁵⁶) sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav predných obrysových svetiel na vozidle. Umiestnenie predných obrysových svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže predných obrysových svetiel. Vyskúša sa činnosť predných obrysových svetiel.

Chyby

1.	Predné obrysové svetlo chýba.	B
2.	Predné obrysové svetlo nesvieti.	B
3.	Elektrické zapojenie predných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
4.	Počet predných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Umiestnenie predných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Predné obrysové svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	B
7.	Predné obrysové svetlo nesvieti predpísanou farbou svetla.	B
8.	Predné obrysové svetlo je poškodené, ale svieti.	A

Predné obrysové svetlá prípojného vozidla

609

Predpísané podmienky

1. Prípojné vozidlá širšie ako 1600 mm musia byť vybavené dvomi prednými obrysovými svetlami. Predné obrysové svetlá prípojných vozidiel musia byť orientované smerom vpred a svietiť svetlom bielej farby.

⁶⁸) vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 7 a 50)

⁶⁹) nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. (body 2 až 6, 9.1.1 a 9.1.3 prílohy II kapitoly 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/24/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/51/ES, smernice Komisie 2003/77/ES a smernice Komisie 2005/30/ES)

⁷⁰) nariadenie vlády SR č. 308/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/758/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/516/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 97/30/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

⁷¹) nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/758/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/516/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 97/30/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

(Poznámka: Prednými obrysovými svetlami musia byť vybavené i prípojné vozidlá, ktoré pri zapojení do súpravy presahujú bočný obrys ťažného vozidla o viac ako 100 mm. Splnenie tejto podmienky možno posúdiť iba pre konkrétnu kombináciu vozidiel.)

2. Predné obrysové svetlá musia byť umiestnené vo výške 350 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 2100 mm, ak to tvar karosérie vyžaduje. Predné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice predných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm. Vzdialenosť sa môže znížiť na 400 mm na vozidlách, ktorých celková šírka je menšia ako 1300 mm.
3. Predné obrysové svetlá prípojného vozidla musí byť možné rozsvietiť pomocou príslušného ovládacieho prvku na palubnej doske ťažného vozidla. Súčasne s prednými obrysovými svetlami musia svietiť ostatné obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla prípojného vozidla, ako i obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla ťažného vozidla. Obrysové svetlá prípojného vozidla musia svietiť aj vtedy, ak sú na ťažnom vozidle zapnuté stretávacie alebo diaľkové svetlá.
4. Predné obrysové svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁷²⁾. Predné obrysové svetlá na vozidlách kategórie O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁰⁾. Svetlá musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav predných obrysových svetiel na vozidle. Umiestnenie predných obrysových svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže predných obrysových svetiel. Vyskúša sa činnosť predných obrysových svetiel.

Chyby

1.	Predné obrysové svetlo chýba.	B
2.	Predné obrysové svetlo nesvieti.	B
3.	Elektrické zapojenie predných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
4.	Počet predných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Umiestnenie predných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Predné obrysové svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	B
7.	Predné obrysové svetlo nesvieti predpísanou farbou svetla.	B
8.	Predné obrysové svetlo je poškodené, ale svietí.	A

Doplnkové a bočné obrysové svetlá

610

Predpísané podmienky

1. Vozidlá musia byť vybavené doplnkovými a bočnými obrysovými svetlami podľa ďalej uvedených podmienok. Doplnkové obrysové svetlá musia svietiť dopredu svetlom bielej farby a dozadu svetlom červenej farby. Bočné obrysové svetlá musia svietiť svetlom oranžovej farby. Farba svetla najzadnejšieho bočného obrysového svetla môže byť červená, ak je zoskupené, združené alebo zlúčené so zadným obrysovým svetlom, zadným svetlom do hmly, brzdovým svetlom alebo zadným odrazovým sklom.
2. Vozidlá kategórií M, N a O so šírkou väčšou ako 2100 mm, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1985, okrem podvozkov s kabinou, musia byť vybavené dvomi doplnkovými obrysovými svetlami svietiacimi dopredu a dvomi doplnkovými obrysovými svetlami svietiacimi dozadu. Vozidlá so šírkou väčšou ako 1800 mm takto môžu byť vybavené.
3. Vozidlá kategórie T so šírkou väčšou ako 2100 mm môžu byť vybavené dvomi doplnkovými obrysovými svetlami svietiacimi dopredu a dvomi doplnkovými obrysovými svetlami svietiacimi dozadu. Vozidlá kategórie T s menšou šírkou takto vybavené nesmú byť.
4. Vozidlá kategórií M, N a O s dĺžkou väčšou ako 6 m (na prípojných vozidlách vrátane ťažnej tyče - oja), ktoré boli schválené po 9.2.1998, s výnimkou podvozkov určených na dostavbu, musia byť vybavené bočnými obrysovými svetlami. Ostatné vozidlá týchto kategórií takto môžu byť vybavené. Bočné obrysové svetlá typu SM1 môžu byť použité na všetkých kategóriách vozidiel. Vozidlá kategórie M₁ a od nich odvodené vozidlá kategórie N₁ môžu byť vybavené bočnými obrysovými svetlami typu SM2.
5. Na vozidlách kategórií M a N musia byť vpredu doplnkové obrysové svetlá umiestnené tak, aby najvyšší bod ich svietiacej plochy nebol nižšie, než horný okraj priehľadnej zóny predného okna, a vzadu čo najvyššie pri

⁷²⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 7)

dodržaní ostatných požiadaviek vplývajúcich zo šírky vozidla, jeho konštrukcie, prevádzkových vlastností a súmernosti umiestnenia svetiel. Na vozidlách kategórií O a T musia byť doplnkové obrysové svetlá umiestnené vpredu i vzadu čo najvyššie pri dodržaní ostatných požiadaviek vplývajúcich zo šírky vozidla, jeho konštrukcie, prevádzkových vlastností a súmernosti umiestnenia svetiel. Vzdialenosť doplnkového obrysového svetla a príslušného obrysového svetla v priemete do priečnej roviny vozidla nesmie byť menšia než 200 mm. Doplnkové obrysové svetlá vozidiel kategórií M, N a O nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla.

6. Bočné obrysové svetlá musia byť umiestnené vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 2100 mm, ak to tvar karosérie vyžaduje. Prvé bočné obrysové svetlo nesmie byť ďalej ako 3000 mm od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla vpredu (na prípojných vozidlách vrátane dĺžky ťažnej tyče - oja) a aspoň jedno bočné obrysové svetlo musí byť umiestnené v strednej tretine vozidla. Vzdialenosť medzi dvomi susednými bočnými obrysovými svetlami nesmie prevyšovať 3000 mm, prípadne 4000 mm, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Vzdialenosť od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla zozadu nesmie byť väčšia ako 1000 mm. Ak dĺžka vozidla nepresahuje 6000 mm, alebo ak ide o podvozok s kabinou, potom stačí, ak je na každej strane namontované jedno bočné obrysové svetlo v prvej tretine a/alebo jedno v poslednej tretine dĺžky vozidla.
7. Pre ovládanie doplnkových a bočných obrysových svetiel platia rovnaké podmienky, ako pre predné alebo zadné obrysové svetlá.
8. Doplnkové a bočné obrysové svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁷³⁾. Doplnkové a bočné obrysové svetlá na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁰⁾. Doplnkové obrysové svetlá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷¹⁾. Svetlá musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov^{55),56)} sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav doplnkových a bočných obrysových svetiel na vozidle. Umiestnenie doplnkových a bočných obrysových svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže doplnkových a bočných obrysových svetiel. Vyskúša sa činnosť doplnkových a bočných obrysových svetiel.

Chyby

1.	Povinné doplnkové alebo bočné obrysové svetlo chýba.	B
2.	Povinné doplnkové alebo bočné obrysové svetlo nesvieti.	B
3.	Elektrické zapojenie doplnkových alebo bočných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
4.	Počet doplnkových alebo bočných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
5.	Umiestnenie doplnkových alebo bočných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
6.	Doplnkové alebo bočné obrysové svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	A
7.	Doplnkové alebo bočné obrysové svetlo nesvieti predpísanou farbou svetla.	B
8.	Doplnkové alebo bočné obrysové svetlo je poškodené, ale svieti.	A
9.	Nepovinné doplnkové alebo bočné obrysové svetlo nesvieti.	A

Parkovacie svetlá

611

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M, N a O, ktoré nie sú dlhšie ako 6000 mm a nie sú širšie ako 2000 mm, môžu byť vybavené parkovacími svetlami. Ostatné vozidlá kategórií M, N a O nesmú byť vybavené parkovacími svetlami. Vozidlá kategórií L, T a R môžu byť vybavené parkovacími svetlami.
2. Pre umiestnenie parkovacích svetiel na vozidlách okrem jednostopových platia obdobné podmienky, ako pre polohu predných a zadných obrysových svetiel príslušných kategórií vozidiel.
3. Na vozidlách kategórií M, N, O, T a R stačí, ak parkovacie svetlá svietia iba na strane privrátenej k strednej vozovky.

⁷³⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 7 a 91)

- Jednostopové motorové vozidlá kategórie L môžu mať jedno parkovacie svetlo v pozdĺžnej strednej rovine vozidla viditeľné spredu i zozadu, pričom musí byť umiestnené vo výške 350 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky.
- Parkovacie svetlo musí svietiť dopredu svetlom bielej a dozadu svetlom červenej farby. Parkovacie svetlo môže svietiť svetlom oranžovej farby, ak je zlúčené s bočným smerovým alebo bočným obrysovým svetlom.
- Parkovacie svetlo musí byť možné rozsvietiť pomocou príslušného ovládacieho prvku alebo kombinácie ovládacích prvkov na palubnej doske vozidla. So samostatným parkovacím svetlom (svetlami) nemusí svietiť žiadne iné svetelné zariadenie vozidla.
- Parkovacie svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁷⁴⁾. Parkovacie svetlá na vozidlách kategórií M, N, a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁵⁾. Parkovacie svetlá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁶⁾. Svetlá môžu byť označené schvaľovacou značkou. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav parkovacích svetiel na vozidle. Umiestnenie parkovacích svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže parkovacích svetiel. Vyskúša sa činnosť parkovacích svetiel.

Chyby

1.	Parkovacie svetlo nesvieti.	A
2.	Elektrické zapojenie parkovacích svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
3.	Počet parkovacích svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
4.	Umiestnenie parkovacích svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
5.	Parkovacie svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	A
6.	Parkovacie svetlo nesvieti svetlom predpísanej farby.	B
7.	Parkovacie svetlo je poškodené, ale svieti.	A

Osvetlenie smerových tabuliek

612

Predpísané podmienky

- Predné a postranné smerové tabuľky na autobusoch určených na verejnú dopravu musia byť osvetlené dopadajúcim alebo prechádzajúcim svetlom tak, aby bol hlavný údaj čitateľný spredu alebo z boku aspoň zo vzdialenosti 20 m od vozidla.
- Svetlo musí byť bielej alebo slabo žltej farby a nesmie oslňovať vodiča vozidla ani ostatných účastníkov premávky.
- Osvetlenie smerových tabuliek musí mať osobitný spínač a jeho zapínanie nesmie byť viazané na ostatné svetlá vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav osvetlenia smerových tabuliek a vyskúša sa jeho činnosť.

Chyby

1.	Smerové tabuľky vozidla nie sú vybavené osvetlením.	A
----	---	---

⁷⁴⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 77)

⁷⁵⁾ nariadenie vlády SR č. 299/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 77/540/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/16/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

⁷⁶⁾ nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 77/540/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/16/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

2.	Elektrické zapojenie osvetlenia nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
3.	Osvetlenie smerových tabuliek alebo niektorá jeho časť nesvieti.	A
4.	Osvetlenie smerových tabuliek je poškodené, ale svieti.	A
5.	Osvetlenie smerových tabuliek oslňuje vodiča vozidla alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	B

Svetlomety do hmly - počet a umiestnenie

613

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M, N, L_{5e}, L_{7e} a T môžu byť vybavené dvomi prednými svetlometmi do hmly zhodného vyhotovenia. Vozidlá kategórií L_{3e} a L_{4e} môžu byť vybavené jedným predným svetlometom do hmly.
2. Na vozidlách kategórií M, N, L_{5e}, L_{7e} a T musia byť predné svetlomety so svetlom do hmly na vozidle umiestnené vo výške najmenej 250 mm nad rovinou vozovky, pričom najvyšší bod svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako najvyšší bod svietiacej plochy stretávacieho svetlometu. Na vozidlách kategórií M, N, L_{5e} a L_{7e} nesmú byť predné svetlomety so svetlom do hmly vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla.
3. Na vozidlách kategórií L_{3e} a L_{4e} musí byť predný svetlomet so svetlom do hmly umiestnený v rovnakom rozsahu výšok nad rovinou vozovky, ako na ostatných vozidlách, ale v pozdĺžnej strednej rovine vozidla.
4. Svetlomety do hmly na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁷⁷⁾. Svetlomety do hmly na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹⁾, vozidlá kategórií L_{3e}, L_{4e} a L_{5e} môžu mať namiesto takýchto svetlometov namontované svetlomety do hmly schválené podľa osobitného predpisu⁷⁸⁾. Svetlomety do hmly na vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁸⁾. Svetlomety do hmly na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁹⁾. Svetlomety musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a vyhotovenie svetlometov do hmly na vozidle. Umiestnenie svetlometov do hmly sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetlometov z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže svetlometov do hmly.

Chyby

1.	Počet svetlometov do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Umiestnenie svetlometov do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Na vozidle je namontovaný svetlomet do hmly neschváleného vyhotovenia.	B

Svetlomety do hmly - činnosť

614

Predpísané podmienky

1. Predné svetlomety do hmly sa musia dať zapnúť alebo vypnúť nezávisle od diaľkových a stretávacích svetiel. Predné svetlomety do hmly musí byť možné zapnúť len ak sú rozsvietené obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla.
2. Predné svetlomety do hmly musia svietiť svetlom bielej alebo selektívnej žltej farby.

⁷⁷⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 19)

⁷⁸⁾ nariadenie vlády SR č. 301/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/762/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/18/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

⁷⁹⁾ nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/762/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/18/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

3. Sklon zväzku lúčov svetlometov do hmly musí byť najmenej (- 1) %. Voči tejto hodnote môže byť sklon zväzku lúčov svetlometov do hmly menší o toleranciu (+ 0,5) % smerom nahor. (Poznámka: Prípustný nameraný minimálny sklon zväzku lúčov je preto (- 0,5) %.)

Spôsob kontroly

Vyskúša sa činnosť svetlometov do hmly. Pri kontrole nastavenia svetlometov do hmly sa postupuje podľa ustanovení osobitného metodického pokynu⁶⁶).

Chyby

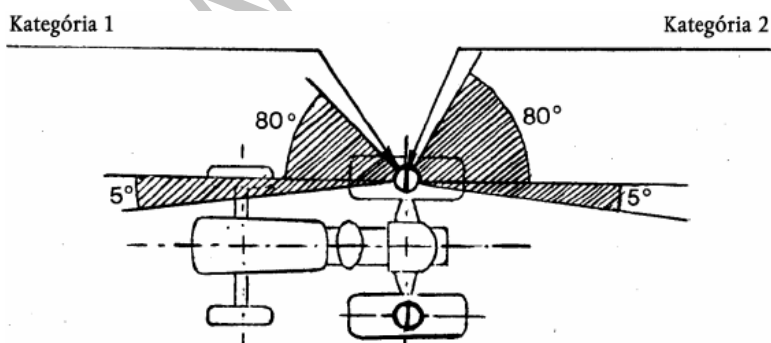
1.	Elektrické zapojenie svetlometov do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Niektorý svetlomet do hmly je nesprávne nastavený.	B
3.	Svetlo svetlometu do hmly nemá predpísanú farbu.	B
4.	Svetlomet do hmly je poškodený, ale svieti.	A
5.	Jeden z dvojice svetlometov do hmly nesvieti.	B
6.	Nesvieti dvojica namontovaných svetlometov do hmly.	A

Smerové svetlá – počet a umiestnenie

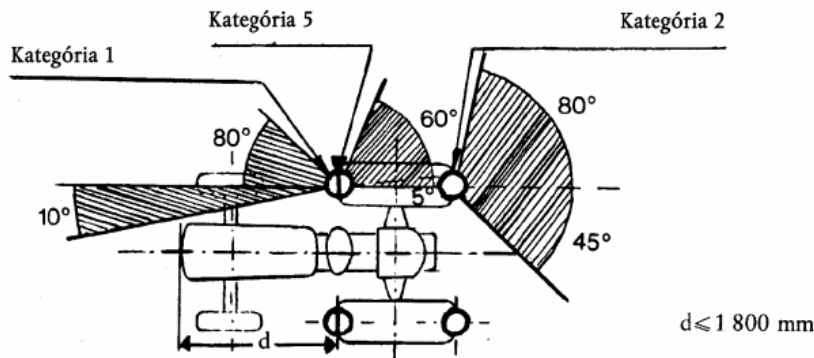
615

Predpísané podmienky

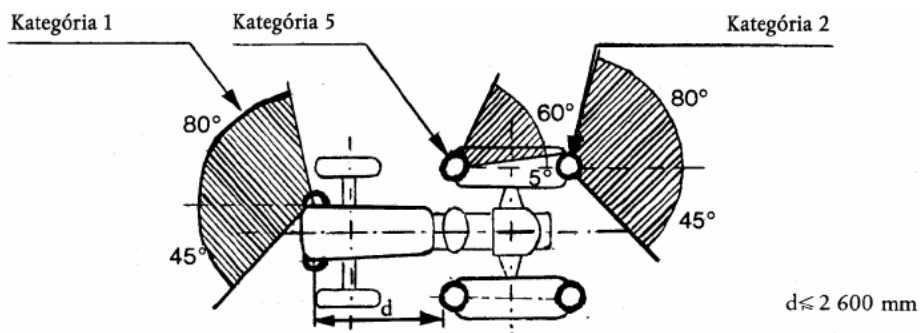
- Všetky motorové vozidlá a prípojné vozidlá, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972, s výnimkou vozidiel kategórie T, ktoré boli schválené pred 1.7.1985, a vozidiel kategórie L s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nižšou ako 50 km.h^{-1} (prípadne 45 km.h^{-1} pri vozidlách, ktoré boli schválené počnúc 1.3.2005) a s objemom valcov motora najviac 50 cm^3 , musia byť vybavené smerovými svetlami plniacimi ďalej uvedené podmienky. Vozidlá kategórií L_{2e} a L_{6e} , ktoré nemajú uzatvorenú karosériu, nemusia byť vybavené smerovými svetlami. Ak sú smerovými svetlami vybavené vozidlá kategórie L, ktoré nimi nemusia byť vybavené, potom musí ich montáž spĺňať príslušné predpísané podmienky.
- Vozidlá kategórie L, na ktoré sa táto povinnosť vzťahuje, musia byť vybavené dvojicou smerových svetiel na každej strane, to znamená dvomi prednými a dvomi zadnými smerovými svetlami. Jednostopové vozidlá kategórie L môžu byť okrem uvedeného usporiadania vybavené jedným smerovým svetlom na každej strane, ak je zabezpečená ich viditeľnosť zozadu aj z príslušnej strany. Trojkoľky kategórie L_{5e} a štvorkolky kategórie L_{7e} musia byť vybavené dvojicou smerových svetiel na každej strane, alebo jedným smerovým svetlom na každej strane.
- Vozidlá kategórií M a N musia byť vybavené trojicou smerových svetiel na každej strane, to znamená dvomi prednými, dvomi zadnými a dvomi bočnými smerovými svetlami. Ak sú namontované svetlá združujúce funkciu predných a bočných smerových svetiel, potom môžu byť namontované dve dvojice bočných smerových svetiel.
- Vozidlá kategórií O a R musia byť vybavené jedným (zadným) smerovým svetlom na každej strane.
- Vozidlá kategórie T musia byť vybavené smerovými svetlami podľa niektorého z nasledujúcich usporiadaní:
 - dve predné smerové svetlá a dve zadné smerové svetlá podľa schémy:



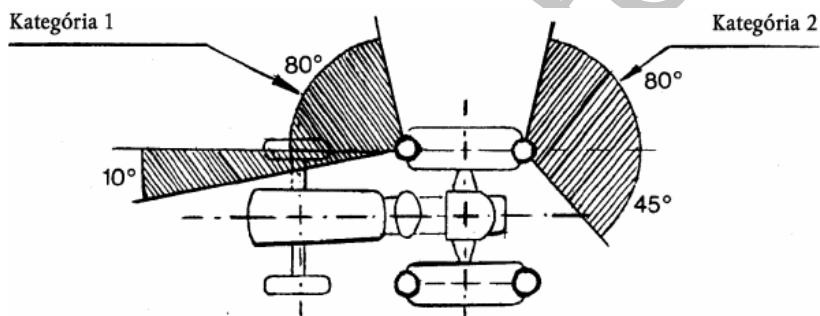
- dve predné smerové svetlá, dve bočné smerové svetlá a dve zadné smerové svetlá podľa schémy:



c) dve predné smerové svetlá, dve bočné smerové svetlá a dve zadné smerové svetlá podľa schémy:



d) dve predné smerové svetlá a dve zadné smerové svetlá podľa schémy:



Usporiadanie podľa schémy a) je možné jedine vtedy, ak celková dĺžka traktora nepresahuje 4600 mm a ak vzdialenosť medzi vonkajšími okrajmi svietiacich plôch svetiel nie je väčšia ako 1600 mm. Usporiadanie podľa schém b), c) a d) sa vzťahuje na všetky traktory.

6. Na vozidlách kategórií L_{1e} a L_{3e} musia byť smerové svetlá umiestnené tak, aby bola zaručená ich stanovená viditeľnosť. Smerové svetlá musia byť umiestnené vo výške 350 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky. Predné smerové svetlá musia byť umiestnené vo väčšej vzdialenosti od stredu vozidla, ako je vzdialenosť zvislých pozdĺžnych rovín, ktoré sú dotyčnicami k vonkajším okrajom svietiacich plôch svetlometu alebo svetlometov vozidla, a súčasne vzájomná vzdialenosť dvojice smerových svetiel nesmie byť menšia ako 240 mm. Vzájomná vzdialenosť dvojice zadných smerových svetiel nesmie byť menšia ako 180 mm, referenčný stred zadných smerových svetiel pritom nesmie ležať ďalej ako 300 mm od roviny dozadu vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla.
7. Na vozidlách kategórií L_{1e} a L_{3e} , ktoré boli schválené pred 1.3.2005, a ktoré sú vybavené dvomi dvojicami smerových svetiel, môžu byť smerové svetlá umiestnené vo výške 350 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky (prípadne až 1900 mm na vozidlách, ktoré boli schválené pred 1.7.1972). Smerové svetlá musia byť umiestnené čo najbližšie k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla. Smerové svetlá musia byť ďalej umiestnené tak, aby predné bolo v prvej tretine dĺžky vozidla a zadné čo najviac vzadu; vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činných svietiacich plôch smerového svetla a svetlometu nesmie byť menšia ako 100 mm; vzdialenosť činnej svietiacej plochy smerového svetla od roviny vzadu vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla nesmie byť väčšia ako 200 mm; ak konštrukcia vozidla neumožňuje dodržať uvedenú vzdialenosť, smie byť táto vzdialenosť najviac 400 mm. Ak sú vozidlá vybavené len jednou dvojicou smerových svetiel, potom nesmie byť ich vzájomná vzdialenosť menšia ako 560 mm.
8. Na vozidlách kategórie L_{4e} musia byť smerové svetlá umiestnené tak, aby bola zaručená ich stanovená viditeľnosť. Smerové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná

- vzdialenosť dvojice predných smerových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm. Referenčný stred zadných smerových svetiel nesmie ležať ďalej ako 300 mm od roviny vzadu vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla. Predné smerové svetlo na postrannom vozíku musí byť pred strednou osou postranného vozíka a zadné smerové svetlo musí byť za strednou osou postranného vozíka.
9. Na vozidlách kategórií L_{2e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} musia byť smerové svetlá umiestnené tak, aby bola zaručená ich stanovená viditeľnosť. Smerové svetlá musia byť umiestnené vo výške 350 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Smerové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice predných smerových svetiel nesmie byť menšia ako 500 mm.
 10. Na vozidlách kategórií M a N musia byť predné a zadné smerové svetlá umiestnené tak, aby bola zaručená ich stanovená viditeľnosť. Predné a zadné smerové svetlá musia byť umiestnené vo výške 350 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky a bočné smerové svetlá vo výške 500 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak konštrukcia vozidla neumožňuje dodržať maximálnu povolenú výšku, potom môžu byť predné a zadné smerové svetlá umiestnené vo výške najviac 2100 mm a bočné vo výške najviac 2300 mm. Smerové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice predných alebo zadných smerových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm. Vzdialenosť sa môže znížiť na 400 mm na vozidlách, ktorých celková šírka je menšia ako 1300 mm. Vzdialenosť medzi svietiacou plochou bočného smerového svetla a priečnou rovinou vozidla, ktorá vymedzuje vpredu celkovú dĺžku vozidla, nesmie presiahnuť 1800 mm. Ak konštrukcia vozidla neumožňuje dodržať nevyhnutnú viditeľnosť smerových svetiel, môže sa táto vzdialenosť zvýšiť až na 2500 mm.
 11. Pre umiestnenie zadných smerových svetiel vozidiel kategórií O a R platia rovnaké podmienky, ako pre umiestnenie zadných smerových svetiel vozidiel kategórií M a N.
 12. Na vozidlách kategórie T musia byť predné a zadné smerové svetlá umiestnené vo výške najmenej 400 mm nad vozovkou. Bočné smerové svetlá musia byť umiestnené vo výške najmenej 500 mm nad vozovkou. Pre smerové svetlá všetkých kategórií je odporúčané umiestnenie nie vyššie ako 1900 mm nad vozovkou. Ak konštrukcia vozidla neumožňuje dodržať túto hodnotu, môže byť najvyšší bod svietiacej plochy vo výške 2300 mm v prípade bočných smerových svetiel, pri predných a zadných smerových svetlách len pri usporiadaní podľa predpísanej podmienky č. 5 a) a b). V prípadoch podľa ostatných usporiadaní môže byť predné a zadné smerové svetlo vo výške 2100 mm. Okrem predných smerových svetiel pri usporiadaní podľa predpísanej podmienky č. 5 c) nesmú byť smerové svetlá vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice smerových svetiel nesmie byť menšia ako 500 mm. Vzdialenosť medzi vzťažným stredom svietiacej plochy predného smerového svetla v usporiadaní podľa predpísanej podmienky č. 5 b) a priečnou rovinou vyznačujúcou predný obrys celkovej dĺžky traktora nesmie prekročiť 1800 mm, prípadne až 2600 mm, ak je to potrebné na zaručenie viditeľnosti svetiel.
 13. Motorové vozidlá schválené pred 1.7.1972 musia plniť nasledujúce podmienky:
 - a) jednostopové motorové vozidlá
 - ak sú vybavené smerovými svetlami, nesmie byť vzájomná vzdialenosť predných smerových svetiel menšia než je priemer krycieho skla svetlometu, vzdialenosť medzi zadnými smerovými svetlami nesmie byť menšia než je šírka tabuľky s evidenčným číslom. Predné smerové svetlá nesmú byť nižšie ako 600 mm nad rovinou vozovky; horné okraje zadných smerových svetiel nesmú byť nižšie, než je spodný okraj tabuľky s evidenčným číslom.
 - b) dvojestopové motorové vozidlá
 - buď na každej strane vozidla po jednom bočnom smerovom svetle umiestnenom tak, aby bolo viditeľné spredu i zozadu,
 - alebo na každej strane dve smerové svetlá, jedno čo najviac vpredu, druhé čo najviac vzadu; takto vybavené motorové vozidlá dlhšie ako 8000 mm musia mať na každej strane ešte tretie smerové svetlo v prvej tretine dĺžky vozidla.
 14. Smerové svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁸⁰). Smerové svetlá na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹), vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto takýchto svetiel namontované smerové svetlá schválené podľa osobitného predpisu⁸¹). Smerové svetlá na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁸¹). Smerové svetlá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia

⁸⁰) vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 6 a 50)

⁸¹) nariadenie vlády SR č. 306/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/759/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/277/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/15/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁸²⁾). Svetlá musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

15. Ako predné smerové svetlá môžu byť použité smerové svetlá kategórií 1, 1a a 1b. Ako zadné smerové svetlá môžu byť použité smerové svetlá kategórií 2, 2a a 2b. Ako bočné smerové svetlá môžu byť použité smerové svetlá kategórií 3, 4, 5 a 6. Smerové svetlá musia byť označené symbolom prislúchajúcim svojej kategórii pri schvaľovacej značke (podľa prílohy č. 2).
16. Ak je na smerovom svetle predpísaná orientácia symbolom šípky, potom musí byť dodržaná. Na predných a zadných smerových svetlách musí šípka smerovať od strednej pozdĺžnej roviny vozidla smerom k jeho okraju. Na bočných smerových svetlách musí šípka smerovať vpred. Smerové svetlá kategórie 6 s označením „R“ môžu byť použité len na pravej strane vozidla a s označením „L“ len na ľavej strane vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet smerových svetiel na vozidle. Umiestnenie smerových svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže smerových svetiel.

Chyby

1.	Počet smerových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Umiestnenie smerových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Niektoré smerové svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	B
4.	Orientácia niektorého smerového svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A

Smerové svetlá – činnosť

616

Predpísané podmienky

1. Smerové svetlá musia svietiť prerušovaným svetlom oranžovej farby. Na vozidlách schválených pred 1.7.1972 môže byť farba svetla vyžarovaného prednými smerovými svetlami biela a zadnými smerovými svetlami červená.
2. Smerové svetlá musí byť možné uviesť do činnosti nezávisle od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla.
3. Prerušovanie smerových svetiel vozidiel schválených počnúc 1.7.1972 musí mať frekvenciu ($1,5 \pm 0,5$) Hz (60 až 120 cyklov za minútu); prvý raz sa musia rozsvietiť najneskôr za 1 s po zapnutí a prvý raz zhasnúť najneskôr za 1,5 s po vypnutí.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav smerových svetiel a vyskúša sa ich činnosť. Frekvencia prerušovania, doba rozsvietenia a doba zhasnutia smerových svetiel sa posudzuje len odhadom. V prípade evidentného nesúhlasu s predpísanými hodnotami sa meria pomocou stopiek.

Chyby

1.	Smerové svetlá nesvietia svetlom predpísanej farby.	B
2.	Zapojenie smerových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Nesvieti niektoré z predných alebo zadných smerových svetiel.	B
4.	Nesvieti niektoré z bočných smerových svetiel.	A
5.	Niektoré zo smerových svetiel je poškodené, ale svieti.	A
6.	Prerušovanie smerového svetla vozidla schváleného počnúc 1.7.1972 nemá predpísanú frekvenciu.	A
7.	Doba potrebná na rozsvietenie alebo zhasnutie smerových svetiel je dlhšia ako predpísaná.	A

Výstražná činnosť smerových svetiel

617

Predpísané podmienky

⁸²⁾ nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/759/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/277/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/15/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

1. Vozidlá kategórií M, N, L_{5e}, L_{7e} a T, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1985, musia byť vybavené osobitným zariadením (spínačom) umožňujúcim výstražnú funkciu všetkých smerových svetiel motorového i prípojného vozidla. Zariadením môžu byť vybavené tiež vozidlá kategórií L_{3e} a L_{4e}.
2. Osobitné zariadenie umožňujúce výstražnú činnosť smerových svetiel musí byť možné uviesť do činnosti nezávisle od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla a zariadenia na spúšťanie alebo vypínanie motora.
3. Smerové svetlá pri výstražnej činnosti musia svietiť prerušovaným svetlom oranžovej farby. Prerušovanie smerového svetla musí mať frekvenciu (1,5 ± 0,5) Hz; rozsvietiť sa prvý raz najneskôr za 1 s po zapnutí a zhasnúť prvý raz najneskôr za 1,5 s po vypnutí.

Spôsob kontroly

Vyskúša sa výstražná činnosť smerových svetiel. Frekvencia prerušovania, doba rozsvietenia a doba zhasnutia pri výstražnej činnosti smerových svetiel sa posudzuje len odhadom. V prípade evidentného nesúhlasu s predpísanými hodnotami sa meria pomocou stopiek.

Chyby

1.	Povinné zariadenie pre výstražnú činnosť smerových svetiel chýba alebo nefunguje.	B
2.	Nepovinné zariadenie pre výstražnú činnosť smerových svetiel nefunguje.	A
3.	Pri zapnutí zariadenia na výstražnú činnosť smerových svetiel jedno alebo viac svetiel nesvieti.	B
4.	Prerušovanie výstražnej činnosti smerových svetiel nemá predpísanú frekvenciu.	A
5.	Doba potrebná na rozsvietenie alebo zhasnutie smerových svetiel pri výstražnej činnosti je dlhšia ako predpísaná.	A

Hľadací svetlomet

618

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá môžu byť vybavené jedným hľadacím svetlometom.
2. Hľadací svetlomet musí svietiť svetlom bielej farby.
3. Hľadací svetlomet musí byť možné uviesť do činnosti nezávisle od ostatných svetelných zariadení.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav hľadacieho svetlometu a preskúša sa jeho činnosť.

Chyby

1.	Počet hľadacích svetlometov nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
2.	Hľadací svetlomet svieti svetlom inej než predpísanej farby.	A
3.	Hľadací svetlomet nesvieti.	A
4.	Zapojenie hľadacieho svetlometu nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A

Zadné obrysové svetlá

619

Predpísané podmienky

1. Všetky motorové a prípojné vozidlá musia byť vybavené zadnými obrysovými svetlami orientovanými dozadu a svietiacimi svetlom červenej farby.
2. Vozidlá kategórie L, okrem ďalej uvedených prípadov, musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými obrysovými svetlami. Vozidlá kategórie L_{2e} musia byť vybavené dvomi zadnými obrysovými svetlami. Vozidlá kategórií L_{5e} a L_{7e}, ktorých celková šírka presahuje 1300 mm, musia byť vybavené dvomi zadnými obrysovými svetlami. Vozidlá kategórie L_{4e} musia byť vybavené dvomi alebo tromi zadnými obrysovými svetlami, z toho jedným na postrannom vozíku. Jedným zadným obrysovým svetlom musí byť vybavený i príviesny vozík za motocykel.
3. Vozidlá kategórií M, N, O, T a R musia byť vybavené dvomi zadnými obrysovými svetlami.
4. Na jednostopových vozidlách kategórie L musia byť zadné obrysové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak je na vozidle len jedno zadné obrysové svetlo, potom musí jeho referenčný stred ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú dve, potom ich referenčné stredy musia byť súmerné oproti strednej pozdĺžnej rovine.
5. Na vozidlách kategórií L_{2e} a L_{6e} musia byť zadné obrysové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky. Ak je na vozidle len jedno zadné obrysové svetlo, potom musí jeho referenčný stred ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú dve, potom ich referenčné stredy musia byť súmerné oproti strednej pozdĺžnej rovine a ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm.

6. Na vozidlách kategórie L_{4e} musia byť zadné obrysové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Zadné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac ako 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Ak je k zadným obrysovým svetlám na postrannom vozíku a na motocykli namontované tretie, potom musí byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine motocykla ku svetlu, ktoré nie je umiestnené na postrannom vozíku.
7. Na vozidlách kategórií L_{5e} a L_{7e} musia byť zadné obrysové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak je na vozidle len jedno zadné obrysové svetlo, potom musí jeho referenčný stred ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú dve, potom ich referenčné stredy musia byť súmerné oproti strednej pozdĺžnej rovine, ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm.
8. Na prípojných vozidlách za motocykle musia byť zadné obrysové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 350 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky.
9. Na trojkolkách kategórie L, ktoré boli schválené pred 1.3.2005, môžu byť zadné obrysové svetlá umiestnené obdobne, ako na vozidlách kategórií M, N a O.
10. Na vozidlách kategórií M, N, O a R musia byť zadné obrysové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 350 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak tvar karosérie neumožňuje dodržať výšku 1500 mm, môžu byť zadné obrysové svetlá vo výške až 2100 mm nad vozovkou. Zadné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice zadných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm.
11. Na vozidlách kategórie T musia byť zadné obrysové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 400 mm až 1900 mm nad rovinou vozovky. Ak nie je možné dodržať výšku 1900 mm, potom môžu byť umiestnené až vo výške 2100 mm. Zadné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice zadných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 500 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1400 mm.
12. Na vozidlách kategórie T, ktoré boli schválené pred 1.3.2005, môžu byť zadné obrysové svetlá umiestnené obdobne, ako na vozidlách kategórií M, N a O.
13. Zadné obrysové svetlá motorového vozidla musí byť možné rozsvietiť pomocou príslušného ovládacieho prvku na palubnej doske. Súčasne so zadnými obrysovými svetlami musia svietiť ostatné obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla. Obrysové svetlá musia svietiť aj pri zapnutí stretávacích alebo diaľkových svetiel.
14. Zadné obrysové svetlá prípojného vozidla musí byť možné rozsvietiť pomocou príslušného ovládacieho prvku na palubnej doske ťažného vozidla. Súčasne so zadnými obrysovými svetlami musia svietiť ostatné obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla prípojného vozidla, ako i obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla ťažného vozidla. Obrysové svetlá prípojného vozidla musia svietiť aj vtedy, ak sú na ťažnom vozidle zapnuté stretávacie alebo diaľkové svetlá.
15. Zadné obrysové svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁸³⁾. Zadné obrysové svetlá na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹⁾, vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto takýchto svetiel namontované zadné obrysové svetlá schválené podľa osobitného predpisu⁷⁰⁾. Zadné obrysové svetlá na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁰⁾. Zadné obrysové svetlá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷¹⁾. Svetlá musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav zadných obrysových svetiel na vozidle. Umiestnenie zadných obrysových svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže zadných obrysových svetiel. Vyskúša sa činnosť zadných obrysových svetiel.

Chyby

1.	Zadné obrysové svetlo nesvieti.	B
2.	Elektrické zapojenie zadných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Počet zadných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
4.	Umiestnenie zadných obrysových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Zadné obrysové svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	B

⁸³⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 7 a 50)

6.	Zadné obrysové svetlo nemá predpísanú farbu.	B
7.	Zadné obrysové svetlo je poškodené, ale svieti.	A

Brzdové svetlá – počet a umiestnenie

620

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií L, M, N, O, T a R musia byť vybavené brzdovými svetlami orientovanými dozadu. Táto povinnosť sa nevzťahuje na vozidlá kategórie L_{1e} s výkonom motora najviac 0,5 kW a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 25 km.h⁻¹, na vozidlá kategórie L so zdvihovým objemom motora najviac 50 cm³ a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 50 km.h⁻¹ schválené pred 1.3.2005 a na vozidlá všetkých kategórií s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 6 km.h⁻¹ schválené pred 1.3.2005.
2. Vozidlá kategórie L okrem ďalej uvedených prípadov musia byť vybavené jedným alebo dvomi brzdovými svetlami. Vozidlá kategórií L_{2e}, L_{5e} a L_{7e}, ktorých celková šírka presahuje 1300 mm, musia byť vybavené dvomi brzdovými svetlami. Vozidlá kategórie L_{4e} musia byť vybavené jedným alebo tromi brzdovými svetlami, v prípade troch jedným z nich na postrannom vozíku. Jedným brzdovým svetlom musí byť vybavený i prívesný vozík za motocykel.
3. Vozidlá kategórie M₁ okrem ďalej uvedeného prípadu musia byť vybavené tromi brzdovými svetlami. Vozidlá kategórie M₁, ktoré boli schválené pred 9.2.1998, alebo boli po prvýkrát prihlásené do evidencie pred 9.2.1999, musia byť vybavené dvomi alebo tromi brzdovými svetlami.
4. Vozidlá kategórií M₂, M₃, N a O okrem ďalej uvedeného prípadu musia byť vybavené dvomi alebo tromi brzdovými svetlami. Vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃ a O₄, ktoré nie sú vybavené tretím brzdovým svetlom, môžu byť okrem dvojice povinných brzdových svetiel vybavené doplnkovou dvojicou brzdových svetiel.
5. Vozidlá kategórií T a R musia byť vybavené dvomi brzdovými svetlami.
6. Na jednostopových vozidlách kategórie L musia byť brzdové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak je na vozidle len jedno brzdové svetlo, potom musí jeho referenčný stred ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú dve, potom ich referenčné stredy musia byť súmerné oproti strednej pozdĺžnej rovine.
7. Na vozidlách kategórií L_{2e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} musia byť brzdové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak je na vozidle len jedno brzdové svetlo, potom musí jeho referenčný stred ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú dve, potom ich referenčné stredy musia byť súmerné oproti strednej pozdĺžnej rovine, ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm.
8. Na vozidlách kategórie L_{4e} musia byť brzdové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Brzdové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Ak je k brzdovým svetlám na postrannom vozíku a na motocykli namontované tretie, potom musí byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine motocykla ku svetlu, ktoré nie je umiestnené na postrannom vozíku.
9. Na prípojných vozidlách za motocykle musia byť brzdové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 350 až 1200 mm nad rovinou vozovky.
10. Na vozidlách kategórií M, N a O musia byť dve brzdové svetlá kategórie S1 alebo S2 umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 350 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 2100 mm, ak to tvar karosérie vyžaduje. Vzájomná vzdialenosť brzdových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm. Ak je namontovaná doplnková dvojica brzdových svetiel kategórie S1 alebo S2, musia byť umiestnené aspoň 600 mm nad povinnými brzdovými svetlami, pričom platia ostatné uvedené podmienky.
11. Ak je vozidlo, pre ktoré je to prípustné, vybavené tretím brzdovým svetlom (kategórie S3), potom musia byť dodržané tieto zásady pre jeho umiestnenie:
 - a) vzťažný stred tretieho brzdového svetla musí ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak neprechádza pozdĺžna stredná rovina vozidla pevným panelom karosérie, alebo oddeľuje časti vozidla (napr. dvere) tak, že nie je dostatočný priestor na montáž jedného tretieho brzdového svetla v strednej pozdĺžnej rovine, môže byť vykonaná montáž buď:
 - jedného tretieho brzdového svetla vysunutého vľavo alebo vpravo od pozdĺžnej strednej roviny; posunutie vzťažného stredy svetla môže byť najviac 150 mm,
 - dvoch tretích brzdových svetiel typu umožňujúceho zdvojenú montáž (s označením „D“ pri schvaľovacej značke), umiestnených po jednom na oboch stranách strednej pozdĺžnej roviny vozidla čo najbližšie k nej,
 - b) horizontálna rovina, ktorá sa dotýka spodného okraja viditeľnej svietiacej plochy:
 - nesmie byť viac ako 150 mm pod horizontálnou rovinou dotýkajúcou sa spodnej časti činného povrchu skla alebo zasklenia zadného okna, alebo nižšie než 850 mm nad rovinou vozovky,

- musí však prechádzať najmenej nad horizontálnou rovinou dotýkajúcou sa horného okraja viditeľnej plochy svetiel podľa predpisanej podmienky č. 10 (kategórie S1 alebo S2).
Tretie brzdové svetlo nemôže byť zlúčené s ktorýmkoľvek iným svetlom; môže byť namontované na vozidle alebo vo vozidle. V prípade montáže vo vozidle nesmie vodiča rušiť odraz svetla v spätnom zrkadle alebo z iných častí vozidla (napr. zadného okna).
- 12. Na vozidlách kategórií T a R musia byť brzdové svetlá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 400 mm až 1900 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 2100 mm, ak konštrukcia neumožňuje dodržať výšku 1900 mm. Ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 500 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1400 mm.
- 13. Brzdové svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitných predpisov⁸⁴⁾. Brzdové svetlá na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹⁾, vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto takýchto svetiel namontované brzdové svetlá schválené podľa osobitného predpisu⁷⁰⁾. Brzdové svetlá na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁰⁾. Brzdové svetlá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷¹⁾. Svetlá musia byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet brzdových svetiel na vozidle. Umiestnenie brzdových svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže brzdových svetiel.

Chyby

1.	Počet brzdových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Umiestnenie brzdových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Niektoré brzdové svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	B

Brzdové svetlá – činnosť

621

Predpísané podmienky

1. Ak sú zariadenia predpísané na jazdu zapojené, musia byť brzdové svetlá jednotlivého vozidla i všetkých vozidiel súpravy rozsvietené pri pôsobení vodiča na ovládací orgán prevádzkového brzdzenia.
2. Ak je na vozidlách, ktoré boli schválené počnúc 1.1.1972, ovládací mechanizmus núdzového brzdzenia oddelený od ovládacieho mechanizmu parkovacieho brzdzenia, potom sa táto podmienka vzťahuje i na pôsobenie na ovládací orgán núdzového brzdzenia.
3. Brzdové svetlá sa môžu rozsvietiť aj ak sa uvedie do činnosti odľahčovacia brzda.
4. Brzdové svetlá musia svietiť svetlom červenej farby.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav brzdových svetiel a vyskúša sa ich činnosť.

Chyby

1.	Elektrické zapojenie brzdových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	C
2.	Niektoré brzdové svetlo kategórie S1 alebo S2 nesvieti.	C
3.	Nesvieti brzdové svetlo kategórie S3, prípadne jedno alebo obe svetlá doplnkovej dvojice brzdových svetiel na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ .	B
4.	Niektoré brzdové svetlo kategórie S1 alebo S2 nesvieti predpísanou farbou.	C
5.	Brzdové svetlo kategórie S3, prípadne jedno alebo obe svetlá doplnkovej dvojice brzdových svetiel na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ nesvieti predpísanou farbou.	B
6.	Niektoré brzdové svetlo je poškodené, ale svieti.	A

Osvetlenie zadného evidenčného čísla

622

Predpísané podmienky

⁸⁴⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 7 a 50)

1. Vozidlá, ktoré majú evidenčné číslo, musia byť vybavené zariadením na osvetlenie zadného evidenčného čísla. Táto povinnosť sa nevzťahuje na vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e} a L_{6e}, ktoré však takýmto zariadením môžu byť vybavené.
2. Zariadenie musí osvetľovať tabuľku so zadným evidenčným číslom svetlom bielej farby.
3. Zariadenie musí svietiť súčasne s obrysovými svetlami.
4. Osvetlenie zadného evidenčného čísla na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musí byť schválené podľa osobitných predpisov⁸⁵). Osvetlenie zadného evidenčného čísla na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹), vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto takéhoto osvetlenia namontované osvetlenie zadného evidenčného čísla schválené podľa osobitného predpisu⁸⁶). Osvetlenie zadného evidenčného čísla na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musí spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁸⁶). Osvetlenie zadného evidenčného čísla na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musí spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁸⁷). Zariadenie musí byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵)⁵⁶) sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav osvetlenia zadného evidenčného čísla na vozidle. Vyskúša sa činnosť osvetlenia zadného evidenčného čísla.

Chyby

1.	Na vozidle, pre ktoré je osvetlenia zadného evidenčného čísla predpísané, nesvieti žiadna jeho časť.	B
2.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla nesvieti na vozidle, pre ktoré nie je predpísané.	A
3.	Časť osvetlenia zadného evidenčného čísla nesvieti.	A
4.	Elektrické zapojenie osvetlenia zadného evidenčného čísla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Umiestnenie osvetlenia zadného evidenčného čísla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla nie je schváleného vyhotovenia.	A
7.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla nemá predpísanú farbu.	A
8.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla je poškodené, ale svieti.	A

Spätné svetlá

623

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórie M₁, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1985, a vozidlá kategórií M₂, M₃ a N, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1986, musia byť vybavené spätným svetlom. Ostatné vozidlá kategórií M a N a vozidlá kategórií O, T, R, L_{5e} a L_{7e} môžu byť vybavené spätným svetlom.
2. Vozidlá môžu byť vybavené jedným alebo dvomi spätnými svetlami. Spätné svetlá musia byť orientované smerom dozadu a musia svietiť svetlom bielej farby.
3. Spätné svetlo musí byť na vozidle umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky.
4. Spätné svetlá musia byť zapojené tak, aby sa mohli rozsvietiť len vtedy, ak je zaradený spätný prevod a ak je zariadenie ovládajúce spúšťanie alebo zastavenie motora v takej polohe, že je možný chod motora. Nesmú sa rozsvietiť alebo zostať rozsvietené, ak nie sú splnené obe uvedené podmienky.

⁸⁵) vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 4 a 50)

⁸⁶) nariadenie vlády SR č. 297/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/760/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Rady 97/31/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

⁸⁷) nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/760/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Rady 97/31/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

5. Spätné svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitného predpisu⁸⁸⁾). Spätné svetlá na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹⁾), vozidlá kategórie L_{5c} môžu mať namiesto takýchto svetiel namontované spätné svetlo schválené podľa osobitného predpisu⁸⁹⁾). Spätné svetlá na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁸⁹⁾). Spätné svetlá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁹⁰⁾). Zariadenie musí byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾) sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav spätných svetiel na vozidle. Umiestnenie spätných svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže spätných svetiel. Vyskúša sa činnosť spätných svetiel.

1.	Spätné svetlá nesvietia na vozidle, pre ktoré sú predpísané.	B
2.	Spätné svetlá nesvietia na vozidle, pre ktoré nie sú predpísané.	A
3.	Vozidlo, pre ktoré je spätné svetlo predpísané, ním nie je vybavené.	B
4.	Jedno z dvojice spätných svetiel nesvieti.	A
5.	Elektrické zapojenie spätného svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Umiestnenie spätného svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
7.	Spätné svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	B
8.	Spätné svetlo nesvieti predpísanou farbou.	B
9.	Spätné svetlo je poškodené, ale svieti.	A

Odrasové sklá a dosky zadného značenia

624

Predpísané podmienky

1. Vozidlá musia byť vybavené odrazovými sklami v tomto rozsahu:
 - a) Vozidlá kategórie L_{1c} musia byť vybavené jedným zadným odrazovým sklom červenej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka, jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla a ak sú vybavené nesklopnými pedálmi, potom dvomi oranžovými odrazovými sklami na každom pedáli. Vozidlá môžu byť navyše vybavené jedným predným odrazovým sklom bielej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka.
 - b) Vozidlá kategórií L_{2c} a L_{6c} musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými odrazovými sklami červenej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka, pričom vybavenie dvomi zadnými odrazovými sklami je povinné pre vozidlá širšie ako 1000 mm, a ak sú vybavené nesklopnými pedálmi, potom dvomi oranžovými odrazovými sklami na každom pedáli. Vozidlá môžu byť navyše vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla.
 - c) Vozidlá kategórie L_{3c} musia byť vybavené jedným zadným odrazovým sklom červenej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka. Vozidlá môžu byť navyše vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla.
 - d) Vozidlá kategórie L_{4c} musia byť vybavené dvomi zadnými odrazovými sklami červenej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka. Vozidlá môžu byť navyše vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla.

⁸⁸⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 23)

⁸⁹⁾ nariadenie vlády SR č. 302/2006 Z. z. (prílohy II až IV smernice Rady 77/539/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 97/32/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

⁹⁰⁾ nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (prílohy II až IV smernice Rady 77/539/EHS v znení Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach prístúpenia a o úpravách zmlúv – prístúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach prístúpenia a úpravách zmlúv – prístúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 97/32/ES a Aktu o podmienkach prístúpenia pripojeného k Zmluve o prístúpení SR k EÚ)

- e) Vozidlá kategórií L_{5e} a L_{7e} musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými odrazovými sklami červenej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka, pričom vybavenie dvomi zadnými odrazovými sklami je povinné pre vozidlá širšie ako 1000 mm. Vozidlá môžu byť navyše vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla.
- f) Vozidlá kategórií M a N musia byť vybavené dvomi zadnými odrazovými sklami červenej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka a ak sú dlhšie ako 6000 mm, potom musia byť vybavené potrebným počtom (podľa ďalej uvedených pravidiel) bočných odrazových skiel oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka. Vozidlá môžu byť navyše vybavené dvomi prednými odrazovými sklami bielej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka a vozidlá kratšie ako 6000 mm bočnými odrazovými sklami oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka. Doplnkové reflexné zariadenia sú prípustné za predpokladu, že nenarúšajú účinnosť povinných svetelných zariadení.
- g) Vozidlá kategórie O, okrem prívesných vozíkov za motocykel schválených pred 1.3.2005, a R musia byť vybavené dvomi zadnými odrazovými sklami tvaru rovnostranného trojuholníka červenej farby, dvomi prednými odrazovými sklami bielej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka a potrebným počtom (podľa ďalej uvedených pravidiel) bočných odrazových skiel oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka. Doplnkové reflexné zariadenia sú prípustné za predpokladu, že nenarúšajú účinnosť povinných svetelných zariadení.
- h) Prívesné vozíky za motocykel, ktoré boli schválené pred 1.3.2005, musia byť vybavené jedným zadným odrazovým sklom tvaru rovnostranného trojuholníka červenej farby a dvomi prednými odrazovými sklami bielej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka.
- i) Vozidlá kategórie T musia byť vybavené dvomi alebo štyrmi (podľa ďalej uvedených pravidiel) zadnými odrazovými sklami červenej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka. Vozidlá môžu byť vybavené dvomi alebo štyrmi bočnými odrazovými sklami oranžovej farby iného tvaru než rovnostranného trojuholníka.
- j) Vozidlá kategórie N s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 7,5 t s výnimkou ťahačov návesov, vozidlá kategórií O_1 , O_2 a O_3 , ktorých celková dĺžka presahuje 8000 mm (vrátane oja), a všetky vozidlá kategórie O_4 musia byť vybavené jednou, dvomi alebo štyrmi zadnými označovacími tabuľkami pre ťažké a dlhé vozidlá. Tabuľky prípojných vozidiel sú obdĺžnikového tvaru so žltým poľom uprostred a červeným ohraničením. Tabuľky motorových vozidiel sú obdĺžnikového tvaru so striedavými šikmými žltými a červenými pruhmi.
- k) Vozidlá kategórií M, N a T, ktorých najväčšia konštrukčná rýchlosť nepresahuje $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, a ich prípojné vozidlá kategórií O a R musia byť vybavené aspoň jednou zadnou označovacou tabuľkou pre pomalé vozidlá. Tabuľky majú tvar rovnostranného trojuholníka s odseknutými vrcholmi a sú tvorené červeným fluorescentným poľom uprostred s červeným reflexným ohraničením.
- l) Vozidlá kategórií M_2 , M_3 , N a O môžu byť vybavené bočnými a zadnými reflexnými pásmi a vyznačením obrysov. Značenie môže byť bielej, žltej alebo červenej farby, rozlišovacie označenia a grafické prvky môžu byť akejkol'vek farby. Vozidlá kategórie M_1 takto vybavené nesmú byť.
2. Na vozidlách kategórie L musí byť zadné odrazové sklo umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 900 mm nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Ak je namontované len jedno zadné odrazové sklo, potom musí jeho stred ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú namontované dve zadné odrazové sklá, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom nesmú byť vzdialené viac ako 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla, a súčasne ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 500 mm, prípadne 400 mm, ak vozidlo nie je širšie ako 1300 mm. Bočné odrazové sklá musia byť umiestnené vo výške 300 mm až 900 mm nad rovinou vozovky, orientované tak, aby ich referenčná os bola kolmá na strednú pozdĺžnu rovinu vozidla a nesmú byť umiestnené tak, že by pri normálnych prevádzkových podmienkach mohli byť zakryté vodičom alebo spolujazdcom. Predné odrazové sklo musí byť umiestnené na prednej časti vozidla vo výške 400 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky a orientované smerom dopredu. Pedálové odrazové sklá musia byť montované po dvoch na každom pedáli, pričom musia byť umiestnené tak, aby ich referenčná os bola kolmá na os pedálu.
3. Pre vozidlá kategórie L, ktoré boli schválené pred 1.3.2005, platí predpísaná podmienka č. 2 okrem maximálnej výšky umiestnenia bočných odrazových skiel, ktorá v tomto prípade nie je obmedzená.
4. Na vozidlách kategórií M a N musia byť zadné odrazové sklá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 350 mm až 900 mm nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Zadné odrazové sklá musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom nesmú byť vzdialené viac ako 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla, a súčasne ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak vozidlo nie je širšie ako 1300 mm. Predné odrazové sklá musia byť umiestnené na prednej časti vozidla vo výške 350 mm až 900 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 1500 mm nad rovinou vozovky, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Predné odrazové sklá musia byť orientované dopredu a musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom nesmú byť vzdialené viac ako 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla, a súčasne ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm,

- prípadne 400 mm, ak vozidlo nie je širšie ako 1300 mm. Bočné odrazové sklá musia byť umiestnené tak, aby ich referenčná os bola kolmá na strednú pozdĺžnu rovinu vozidla. Bočné odrazové sklá musia byť umiestnené vo výške 350 mm až 900 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 1500 mm nad rovinou vozovky, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Najmenej jedno bočné odrazové sklo musí byť umiestnené v strednej tretine vozidla, pričom najprednejšie bočné odrazové sklo nesmie byť od prednej časti vozidla ďalej než 3000 mm a vzájomná vzdialenosť dvoch susedných odrazových skiel nesmie presiahnuť 3000 mm. Ak konštrukcia vozidla neumožňuje splniť túto požiadavku, potom môže byť vzdialenosť medzi dvomi susednými bočnými odrazovými sklami až 4000 mm. Vzdialenosť medzi posledným bočným odrazovým sklom a zadnou časťou vozidla nesmie presiahnuť 1000 mm. Na vozidlách kratších ako 6000 mm stačí, ak majú na každej strane jedno bočné odrazové sklo v prvej tretine dĺžky alebo v poslednej tretine dĺžky.
5. Na vozidlách kategórie O musia byť zadné odrazové sklá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 350 mm až 900 mm nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Zadné odrazové sklá musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom nesmú byť vzdialené viac ako 150 mm od vonkajšieho obrysu vozidla, a súčasne ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak vozidlo nie je širšie ako 1300 mm. Predné odrazové sklá musia byť umiestnené na prednej časti vozidla vo výške 350 mm až 900 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 1500 mm nad rovinou vozovky, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Predné odrazové sklá musia byť orientované dopredu a musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom nesmú byť vzdialené viac ako 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla, a súčasne ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak vozidlo nie je širšie ako 1300 mm. Bočné odrazové sklá musia byť umiestnené tak, aby ich referenčná os bola kolmá na strednú pozdĺžnu rovinu vozidla. Bočné odrazové sklá musia byť umiestnené vo výške 350 mm až 900 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 1500 mm nad rovinou vozovky, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Najmenej jedno bočné odrazové sklo musí byť umiestnené v strednej tretine vozidla, pričom najprednejšie bočné odrazové sklo nesmie byť od prednej časti vozidla ďalej než 3000 mm a vzájomná vzdialenosť dvoch susedných odrazových skiel nesmie presiahnuť 3000 mm. Ak konštrukcia vozidla neumožňuje splniť túto požiadavku, potom môže byť vzdialenosť medzi dvomi susednými bočnými odrazovými sklami až 4000 mm. Vzdialenosť medzi posledným bočným odrazovým sklom a zadnou časťou vozidla nesmie presiahnuť 1000 m. Dĺžka oja sa pokladá za súčasť dĺžky vozidla.
 6. Pre vozidlá kategórie O vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1985 platí predpísaná podmienka č. 5 okrem predpísanej vzdialenosti zadných odrazových skiel od vonkajšieho obrysu vozidla, ktorá v tomto prípade môže byť až 400 mm.
 7. Na vozidlách kategórií T a R musia byť zadné odrazové sklá umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 900 mm nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Ak nie je možné dodržať výšku 900 mm bez použitia držiakov, ktoré by mohli byť ľahko poškodené alebo zničené, môžu byť umiestnené až vo výške 1200 mm. Zadné odrazové sklá musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom nesmú byť vzdialené viac ako 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla, a súčasne ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak vozidlo nie je širšie ako 1300 mm. Ak sú na traktore namontované štyri zadné červené odrazové sklá, musí jedna dvojica dodržať podmienku maximálnej výšky 900 mm nad rovinou vozovky a vzájomnej vzdialenosti najmenej 400 mm. Druhá dvojica musí byť umiestnená vo výške najviac 2100 mm nad rovinou vozovky, pričom sa na ňu vzťahujú predpísané ustanovenia ohľadom vzájomnej vzdialenosti a vzdialenosti od vonkajšieho obrysu vozidla.
 8. Zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá musia byť umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm (spodná hrana) až 2100 mm (horná hrana) nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Súčet dĺžok všetkých zadných označovacích tabuliek pre ťažké a dlhé vozidlá umiestnených na vozidle musí byť najmenej 1130 mm a najviac 2300 mm.
 9. Označovacie tabuľky pre pomalé vozidlá musia byť umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm (spodná hrana) až 1500 mm (vrchol) nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Vrchol trojuholníka tvoriaceho dosku musí smerovať nahor. Ak je na vozidle namontovaná len jedna doska zadného značenia pomalých vozidiel, potom musí byť umiestnená na ľavej polovici vozidla.
 10. Bočné a zadné reflexné pásy a vyznačenie obrysov môže byť tvorené jednou alebo viacerými časťami a musí byť umiestnené pokiaľ možno vodorovne, v súlade s konštrukciou a použitím vozidla. Spodný okraj musí byť umiestnený vo výške najmenej 250 mm nad rovinou vozovky. Značenie musí, pokiaľ je to možné, pokrývať najmenej 80% dĺžky a šírky vozidla (pásy) a tvar vozidla (vyznačenie obrysov). Ak nie je označenie pásmi spojené, musia byť medzery medzi jednotlivými časťami čo najmenšie a nemali by byť väčšie ako polovica dĺžky najkratšej časti.
 11. Odrazové sklá (predpísaná podmienka č. 1 písm. a) až i)) okrem predných nesmú byť umiestnené na závesoch za jazdy voľne pohyblivých. Za pohyblivý záves sa nepovažujú napr. dostatočne tuhé gumové závesy, ktoré sú na daný účel špeciálne určené.
 12. Označovacie tabuľky (predpísaná podmienka č. 1 písm. j) až k)) musia byť na vozidlo pripevnené stabilne a trvanlivo za pomoci skrutiek alebo nitov, prípadne prilepené.
 13. Odrazové sklá a označovacie tabuľky nesmú byť poškodené natoľko, že by neplnili svoju funkciu.

14. Odrazové sklá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitného predpisu⁹¹⁾). Odrazové sklá na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹⁾, vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto takýchto odrazových skiel namontované odrazové sklá schválené podľa osobitného predpisu⁹²⁾). Odrazové sklá na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁹²⁾). Odrazové sklá na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁹³⁾). Zariadenie musí byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.
15. Zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá musia byť schválené podľa osobitného predpisu⁹⁴⁾ a označené schvaľovacou značkou. Označovacie tabuľky pre pomalé vozidlá musia byť schválené podľa osobitného predpisu⁹⁵⁾ a označené schvaľovacou značkou. Bočné a zadné reflexné pásy a vyznačenie obrysov musí byť schválené podľa osobitného predpisu⁹⁶⁾ a označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav odrazových skiel, označovacích tabuliek, reflexných pásov a vyznačenia obrysov na vozidle. Umiestnenie odrazových skiel, označovacích tabuliek, reflexných pásov a vyznačenia obrysov na vozidle sa kontroluje iba v prípade ich zjavného premiestnenia z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže týchto zariadení.

Chyby

1.	Odrazové sklá alebo označovacie tabuľky nie sú na vozidle, pre ktoré sú predpísané.	B
2.	Umiestnenie odrazového skla, dosky zadného značenia, reflexných pásov alebo vyznačenia obrysov nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Odrazové sklo, označovacia tabuľka, reflexné pásy alebo vyznačenie obrysov nie je schváleného vyhotovenia.	B
4.	Odrazové sklo alebo označovacia tabuľka je poškodená a neplní svoju funkciu.	B
5.	Odrazové sklo alebo označovacia tabuľka je poškodená, ale plní svoju funkciu.	A
6.	Reflexné pásy alebo vyznačenie obrysov sú poškodené.	A
7.	Reflexné pásy alebo vyznačenie obrysov sú na vozidle, pre ktoré nie sú povolené (kategória M ₁).	A

Zadné svetlá do hmly – počet a umiestnenie

625

Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{7e}, T a R môžu byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými svetlami do hmly. Vozidlá kategórií M, N a O musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými svetlami do hmly.
- Na vozidlách kategórie L_{3e} musí byť zadné svetlo do hmly umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 900 mm nad rovinou vozovky a musí byť orientované smerom dozadu. Jedno samostatné zadné svetlo do hmly môže byť montované nad, pod alebo vedľa iného zadného svetla. Ak sú svetlá nad sebou, potom musia ich referenčné stredy ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú vedľa seba, musia byť ich referenčné stredy symetrické oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla.

⁹¹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 3)

⁹²⁾ nariadenie vlády SR č. 292/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/757/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 97/29/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

⁹³⁾ nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 76/757/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 97/29/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

⁹⁴⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 70)

⁹⁵⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 69)

⁹⁶⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 104)

3. Na vozidlách kategórie L_{4e} musí byť zadné svetlo do hmly umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 900 mm nad rovinou vozovky a musí byť orientované smerom dozadu. Ak je namontované jedno zadné svetlo do hmly, potom musí byť umiestnené na ľavej strane vozidla. Vzďialenosť medzi svietiacou plochou zadného svetla do hmly a svietiacou plochou brzdového svetla musí byť najmenej 100 mm.
4. Na vozidlách kategórií L_{5e} a L_{7e} musí byť zadné svetlo do hmly umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1000 mm nad rovinou vozovky a musí byť orientované smerom dozadu. Ak je namontované jedno zadné svetlo do hmly, potom musí byť umiestnené v strednej pozdĺžnej rovine vozidla, alebo v jeho ľavej polovici. Ak sú namontované dve zadné svetlá do hmly, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla a súčasne ich vzájomná vzdialenosť nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak vozidlo nie je širšie ako 1300 mm. Vzďialenosť medzi svietiacou plochou zadného svetla do hmly a svietiacou plochou brzdového svetla musí byť najmenej 100 mm.
5. Na vozidlách kategórií M, N a O musí byť zadné svetlo do hmly umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1000 mm nad rovinou vozovky (prípadne až 1200 mm na vozidlách kategórie N_{3G}) a musí byť orientované smerom dozadu. Ak je namontované jedno zadné svetlo do hmly, potom musí byť umiestnené v strednej pozdĺžnej rovine vozidla, alebo v jeho ľavej polovici. Ak sú namontované dve zadné svetlá do hmly, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Vzďialenosť medzi svietiacou plochou zadného svetla do hmly a svietiacou plochou brzdového svetla musí byť najmenej 100 mm.
6. Na vozidlách kategórií T a R musí byť zadné svetlo do hmly umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 400 mm až 1900 mm nad rovinou vozovky, prípadne až 2100 mm nad rovinou vozovky, ak to tvar karosérie vyžaduje, a musí byť orientované smerom dozadu. Ak je namontované jedno zadné svetlo do hmly, potom musí byť umiestnené v ľavej polovici vozidla. Na vozidlách, ktoré boli schválené pred 1.3.2005, je prípustné i umiestnenie v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú namontované dve zadné svetlá do hmly, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Vzďialenosť medzi svietiacou plochou zadného svetla do hmly a svietiacou plochou brzdového svetla musí byť najmenej 100 mm.
7. Zadné svetlá do hmly na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitného predpisu⁹⁷⁾. Zadné svetlá do hmly na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁹⁾, vozidlá kategórií L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{6e} môžu mať namiesto takýchto svetiel namontované zadné svetlá do hmly schválené podľa osobitného predpisu⁹⁸⁾. Zadné svetlá do hmly na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁹⁸⁾. Zadné svetlá do hmly na vozidlách kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁹⁹⁾. Zariadenie musí byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet zadných svetiel do hmly na vozidle. Umiestnenie zadných svetiel do hmly sa kontroluje iba v prípade ich zjavného premiestnenia z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže zadných svetiel do hmly.

Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je zadné svetlo do hmly predpísané, ním nie je vybavené.	B
2.	Umiestnenie zadných svetiel do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
3.	Zadné svetlo do hmly nie je schváleného vyhotovenia.	B

⁹⁷⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 38)

⁹⁸⁾ nariadenie vlády SR č. 304/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 77/538/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/518/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/14/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

⁹⁹⁾ nariadenie vlády SR č. 312/2006 Z. z. (príloha II smernice Rady 77/538/EHS v znení Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Helénskej republiky, Aktu o podmienkach pristúpenia a o úpravách zmlúv – pristúpenie Španielskeho kráľovstva a Portugalskej republiky, smernice Rady 87/354/EHS, smernice Komisie 89/518/EHS, Aktu o podmienkach pristúpenia a úpravách zmlúv – pristúpenie Rakúskej republiky, Fínskej republiky a Švédskeho kráľovstva, smernice Komisie 1999/14/ES a Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení SR k EÚ)

Predpísané podmienky

1. Zadné svetlá do hmly sa musia dať zapnúť alebo vypnúť nezávisle od diaľkových a stretávacích svetlometov. Ak sú namontované svetlomety do hmly, potom musí byť možné vypnúť zadné svetlo do hmly nezávisle od svetlometov do hmly.
2. Zapojenie zadných svetiel do hmly musí umožňovať, aby zadné svetlá do hmly mohli svietiť len vtedy, ak sú rozsvietené stretávacie alebo diaľkové svetlomety, alebo predné svetlomety do hmly, prípadne ich kombinácia. Prepnutie z diaľkových na stretávacie svetlá pri zapnutom zadnom svetle do hmly nesmie spôsobiť jeho vypnutie.
3. Súčasne so zadným svetlom do hmly musia svietiť obrysové svetlá a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom.
4. Zadné svetlo do hmly musí svietiť svetlom červenej farby.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a vyskúša sa činnosť zadných svetiel do hmly.

Poznámka: Za chybu sa nepovažuje, ak na súprave vozidiel svieti zadné svetlo do hmly po zapnutí len na prípojnom vozidle. V takomto prípade je potrebné vyskúšať činnosť zadného svetla do hmly na motorovom vozidle osobitne, pri odpojenej elektrickej sústave prípojného vozidla.

Chyby

1.	Zadné svetlá do hmly nesvietia na vozidle, pre ktoré sú predpísané.	B
2.	Zadné svetlá do hmly nesvietia na vozidle, pre ktoré nie sú predpísané.	A
3.	Jedno z dvojice zadných svetiel do hmly nesvieti.	A
4.	Elektrické zapojenie zadných svetiel do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Zadné svetlo do hmly nesvieti predpísanou farbou.	B
6.	Zadné svetlo do hmly je poškodené, ale svieti.	A

Pracovné svetlá**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá môžu byť vybavené pracovnými svetlami, určenými na:
 - a) osvetlenie ložnej plochy vozidla,
 - b) osvetlenie spájacieho zariadenia pre prípojné vozidlá,
 - c) osvetlenie návesov pri zapojení vozidiel do súprav (svetlá namontované na ťahači),
 - d) osvetlenie prívesného náradia,
 - e) iné podobné účely.
2. Pracovné svetlá musia svietiť svetlom bielej farby.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a vyskúša sa činnosť pracovných svetiel.

Chyby

1.	Pracovné svetlo je poškodené, ale svieti.	A
2.	Pracovné svetlo nesvieti.	A
3.	Pracovné svetlo svieti takým spôsobom, že za jazdy osľuže vodiča vozidla alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	B

Zvláštne výstražné svetlá**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá určené osobitným všeobecne záväzným právnym predpisom¹⁰⁰⁾ môžu byť vybavené zvláštnymi výstražnými svetlami.
2. Činnosť zvláštnych výstražných svetiel musí byť nezávislá od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla.

¹⁰⁰⁾ § 22 zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

- Zvláštne výstražné svetlá na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1972 musia byť schválené podľa osobitného predpisu¹⁰¹⁾ a označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2.
- Vybavenie vozidla zvláštnym výstražným svetlom musí byť zapísané v osvedčení o evidencii vozidla, okrem zvláštnych výstražných svetiel pripevňovaných pomocou magnetu alebo vákuovej prísavky bez samostatného vypínača.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a vyskúša sa činnosť zvláštnych výstražných svetiel.

Chyby

1.	Zvláštne výstražné svetlo je poškodené, ale svieti.	A
2.	Zvláštne výstražné svetlo nesvieti.	B
3.	Zvláštne výstražné svetlo nie je zapísané v osvedčení o evidencii vozidla.	B
4.	Zvláštne výstražné svetlo je namontované na vozidle, ktoré tak nesmie byť vybavené.	B
5.	Farba zvláštného výstražného svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Zvláštne výstražné svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	A
7.	Elektrické zapojenie zvláštného výstražného svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

Vnútročné osvetlenie

629

Predpísané podmienky

- Vozidlá, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972, musia byť vybavené vnútorným osvetlením podľa ďalej uvedených podmienok. Ostatné vozidlá môžu byť vybavené vnútorným osvetlením.
- Kabína vodiča na motorových vozidlách a karoséria vozidiel kategórie M a osobných autobusových prívosov musí byť vybavená vnútorným osvetlením na mieste vodiča a na vstupe a výstupe vodiča a spolujazdcov (cestujúcich).
- Vnútročné osvetlenie musí mať osobitný spínač a musí ho byť možné rozsvietiť nezávisle od vonkajšieho osvetlenia vozidla.
- Kontrolné prístroje na prístrojovej doske motorového vozidla musia byť osvetlené pri zapnutí vonkajšieho osvetlenia vozidla. Osvetlenie prístrojov nesmie vodiča oslňovať, ani rušivo pôsobiť pri vedení vozidla. Prístroje sa nesmú zrkadliť v čelnom skle.
- Vozidlá kategórií M₂ a M₃ a osobné autobusové prívesy musia mať dostatočné osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Osvetlenie nesmie rušivo pôsobiť na vodiča pri vedení vozidla; musí ho byť možné stlmiť z miesta vodiča bez ohľadu na ostatné svetlá na vozidle. Pri otvorení dverí musia byť vstupné a výstupné schodíky týchto vozidiel dostatočne osvetlené na bezpečný vstup a výstup a toto osvetlenie nesmie byť ovplyvňované tlmením vnútorných svetiel.
- Motorové vozidlá so skriňovou karosériou musia byť vybavené vnútorným osvetlením a osvetlením vstupných a výstupných schodíkov.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a vyskúša sa činnosť vnútorného osvetlenia vozidla.

Chyby

1.	Vnútročné osvetlenie nesvieti v autobuse alebo v autobusovom prívese.	B
2.	Vnútročné osvetlenie nesvieti na vozidle inom ako autobuse.	A
3.	Niektoré svietidlo vnútorného osvetlenia je poškodené, avšak nie je vyradené z činnosti.	A
4.	Osvetlenie prístrojov na palubnej doske nefunguje.	B
5.	Elektrické zapojenie vnútorného osvetlenia nezodpovedá predpisu.	B

Kontrolné svetlá

630

Predpísané podmienky

- Všetky kontrolné svetlá musia byť umiestnené v zornom poli vodiča a musia svietiť, ak je príslušné svetelné zariadenie v činnosti.
- Pre kontrolné svetlá jednotlivých svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie sú predpísané tieto podmienky:

¹⁰¹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 65)

a) obrysové svetlá a osvetlenie tabuľky s evidenčným číslom

Na vozidlách, ktoré boli schválené počnúc 1.1.1977, musí rozsvietenie obrysových svetiel signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo zelenej farby. Kontrolné svetlo sa nevyžaduje, ak osvetlenie prístrojovej dosky možno zapnúť aj vypnúť len súčasne s obrysovými svetlami.

b) stretávacie svetlá

Rozsvietenie stretávacích svetiel nemusí byť signalizované kontrolným svetlom. Ak je vozidlo vybavené samostatným kontrolným svetlom stretávacích svetiel, potom musí rozsvietenie stretávacích svetiel signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo zelenej farby. Činnosť doplnkových stretávacích svetiel vozidiel kategórie T schválených po 18.10.1992 musí byť signalizovaná kontrolným svetlom.

c) diaľkové svetlá

Rozsvietenie diaľkových svetiel musí signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo modrej farby.

d) smerové svetlá (na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972)

Činnosť smerových svetiel musí byť jasne a zreteľne opticky alebo akusticky signalizovaná. Ak je kontrolné zariadenie optické, svetlo musí byť prerušované s frekvenciou zodpovedajúcou frekvencii smerových svetiel a musí byť zelenej farby. Akustické kontrolné zariadenie musí byť vo vozidle umiestnené tak, aby vodičovi zaručovalo bezpečnú počuteľnosť signálov. Pri poruche funkcie niektorého svetelného zdroja sústavy smerových svetiel s výnimkou bočných smerových svetiel musí byť vodičovi táto porucha zreteľne signalizovaná (výraznou zmenou frekvencie, zhasnutím, trvalým svietením bez prerušovania kontrolného optického signálu, obdobnými zmenami akustického signálu a pod.). Tieto podmienky sa vzťahujú na motorové vozidlo i jazdnú súpravu, pričom na vozidle kategórie T je akustický alebo optický oznamovač činnosti smerových svetiel povinný len pre tie svetlá, ktoré nie sú vidieť z miesta vodiča. Ak je vozidlo kategórie T usposobené na ťahanie prípojných vozidiel, potom musí mať zvláštne kontrolné svetlo pre smerové svetlá prípojného vozidla, ak poruchu ktoréhokoľvek smerového svetla súpravy nesignalizuje priamo oznamovač traktora.

e) výstražná činnosť smerových svetiel (na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972)

Výstražná činnosť smerových svetiel musí byť signalizovaná osobitným optickým kontrolným zariadením s prerušovaným svetlom červenej farby, ktoré môže byť v činnosti s optickým kontrolným zariadením smerových svetiel. Výstražná činnosť smerových svetiel môže byť opticky signalizovaná smerovo orientovaným kontrastným zariadením pre smerové svetlá, prerušovanie musí spĺňať podmienky prerušovania smerových svetiel.

f) svetlomety do hmly

Rozsvietenie svetlometov so svetlami do hmly musí byť signalizované neprerušovaným kontrolným svetlom zelenej farby, prípadne oranžovej farby, ak ide o vozidlá uvedené do prevádzky do 30.6.1985.

g) svetlá do hmly

Rozsvietenie zadných svetiel do hmly musí byť signalizované neprerušovaným kontrolným svetlom žltej alebo oranžovej farby, prípadne zelenej farby, ak ide o vozidlá uvedené do prevádzky do 31.12.1976. Vozidlá kategórie T nemusia mať signalizáciu rozsvietenia svetiel do hmly.

h) zvláštne výstražné svetlá

Činnosť zvláštnych výstražných svetiel musí byť signalizovaná stálym neprerušovaným kontrolným svetlom žltej farby.

i) pracovné svetlá

Rozsvietenie pracovných svetiel musí byť signalizované neprerušovaným svetlom žltej farby. Táto podmienka neplatí pre poľnohospodárske a lesné traktory, ktoré boli schválené do 1.1.1985.

j) parkovacie svetlá

Rozsvietenie parkovacích svetiel nemusí byť signalizované kontrolným svetlom. Ak je vozidlo vybavené samostatným kontrolným svetlom parkovacích svetiel, potom nesmie byť zameniteľné s kontrolným svetlom obrysových svetiel. Rozsvietenie parkovacích svetiel musí byť v tomto prípade signalizované neprerušovane svietiacim kontrolným svetlom zelenej farby.

3. Kontrolné svetlá môžu byť na vozidle nahradené informačným zariadením, pričom nemusia byť splnené požiadavky na farby podľa predpisanej podmienky č. 2.

4. Vozidlá kategórie T môžu byť okrem kontrolných svetiel uvedených v predpisanej podmienke č. 2 vybavené tiež oznamovačmi činnosti spätných svetiel a brzdových svetiel. Ak je namontovaný oznamovač činnosti brzdových svetiel, potom musí svietiť neprerušovaným svetlom v prípade poruchy brzdových svetiel.

Spôsob kontroly

Pri kontrole príslušných svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie sa overí činnosť, farba a umiestnenie predpísaných kontrolných zariadení.

Chyby

1.	Niektoré predpísané kontrolné svetlo svetelného zariadenia chýba.	B
2.	Niektoré predpísané kontrolné svetlo svetelného zariadenia nefunguje.	B

3.	Činnosť kontrolného svetla smerových svetiel alebo výstražnej činnosti smerových svetiel nie je prerušovaná.	B
4.	Akustická signalizácia činnosti smerových svetiel alebo výstražnej činnosti smerových svetiel nefunguje.	B
5.	Farba kontrolného svetla niektorého svetelného zariadenia nezodpovedá predpisu.	A
6.	Niektoré nepovinné kontrolné svetlo svetelného zariadenia nefunguje.	A

Zásuvka (vidlica), spojovací kábel

631

Predpísané podmienky

- Elektrická sústava na predpísané osvetlenie prípojného vozidla musí byť pripojená na ťažné vozidlo sedempólovým elektrickým vedením so sedempólovou zásuvkou a jej zodpovedajúcou vidlicou čiernej (tmavej) farby. Zásuvka a vidlica na iné účely (doplňkové) musia byť pre rozlíšenie bielej (svetlej) farby.
- Elektrická inštalácia medzi vozidlom kategórie T a vozidlom kategórie R môže byť vyhotovená päťžilovým elektrickým vodičom, avšak so sedempólovou zásuvkou a jej zodpovedajúcou vidlicou a schéma zapojenia jednotlivých vodičov musí byť zhodná so zapojením na vozidlách kategórie N. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 15.2.2006 musia byť vybavené pevnou sedempólovou zásuvkou podľa osobitného predpisu¹⁰²⁾, ktorá umožňuje 12-voltové elektrické prepojenie pre osvetľovacie a svetelné signalizačné zariadenia na nástrojoch, strojoch alebo prípojných vozidlách určených pre poľnohospodárstvo alebo lesníctvo.
- Na vozidlách kategórií M, N a O možno nahradiť 7-pólovú zásuvku a vidlicu 13-pólovou alebo 15-pólovou zásuvkou a vidlicou. Ak je ťažné vozidlo vybavené 13-pólovou alebo 15-pólovou zásuvkou a prípojné vozidlo 7-pólovou vidlicou, na prepojenie sa musí použiť medzikus prepájajúci 13-pólovú alebo 15-pólovú na 7-pólovú.
- Elektrické vodiče prepojenia ťažného a prípojného vozidla nesmú byť poškodené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav zásuvky (vidlice) a spojovacieho kábla. Pri kontrole samotného ťažného vozidla sa preskúša zapojenie zásuvky prostredníctvom skúšobného zariadenia postupným rozsvetovaním svetelných zariadení vozidla. Na tento účel možno použiť tiež voltmeter alebo žiarovkovú skúšačku.

Chyby

1.	Na vozidle je zásuvka alebo vidlica nesprávneho vyhotovenia.	B
2.	Zásuvka alebo vidlica nie je správne zapojená.	B
3.	Spojovací kábel má poškodenú izoláciu, samotné elektrické vodiče poškodené nie sú.	A
4.	Elektrické vodiče prepojenia ťažného a prípojného vozidla sú zjavne poškodené.	B

Denné svetlá

632

Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórií M a N môžu byť vybavené dvojicou denných prevádzkových svetiel. Denné prevádzkové svetlá musia byť orientované smerom dopredu a svietiť svetlom bielej farby.
- Denné prevádzkové svetlá musia byť umiestnené na prednej časti vozidla vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky a nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla. Vzájomná vzdialenosť dvojice denných prevádzkových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm.
- Denné prevádzkové svetlá musia byť na vozidle namontované tak, aby vyžarované svetlo nepôsobilo rušivo na vodiča buď priamo, alebo nepriamo, prostredníctvom spätných zrkadiel a reflexných plôch na vozidle.
- Denné prevádzkové svetlá musia zhasnúť automaticky po rozsvietení svetlometov s diaľkovým alebo stretávacím svetlom. Táto podmienka sa netýka prípadu, kedy je diaľkový alebo stretávací svetlomet použitý ako svetelné výstražné zariadenie („svetelná húkačka“).
- Denné prevádzkové svetlá musia byť schválené podľa osobitných predpisov¹⁰³⁾. Denné prevádzkové svetlá na vozidlách schválených počnúc 31.5.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁰⁾. Zariadenie musí byť označené schvaľovacou značkou. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 2. Schválenia podľa osobitných predpisov⁵⁵⁾⁵⁶⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu považujú za rovnocenné a zodpovedajúce schvaľovacie značky za navzájom alternatívne.

¹⁰²⁾ nariadenie vlády SR č. 65/2006 Z. z. (odporúčanie ISO 1724:2003)

¹⁰³⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 87)

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav denných prevádzkových svetiel na vozidle. Umiestnenie denných prevádzkových svetiel sa kontroluje iba v prípade zjavného premiestnenia svetiel z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla alebo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže denných prevádzkových svetiel. Vyskúša sa činnosť denných prevádzkových svetiel.

Chyby:

1.	Denné prevádzkové svetlo nesvieti.	A
2.	Elektrické zapojenie denných prevádzkových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
3.	Počet denných prevádzkových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
4.	Umiestnenie denných prevádzkových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
5.	Denné prevádzkové svetlo nie je schváleného vyhotovenia.	A
6.	Denné prevádzkové svetlo nesvieti svetlom predpísanej farby.	B
7.	Denné prevádzkové svetlo je poškodené, ale svieti.	A

2.7 Skupina 700 - Ostatné ústrojenstvo a zariadenia

Zvukové výstražné zariadenie

701

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá musia mať aspoň jedno zariadenie na dostatočne hlasitú zvukovú výstrahu. Vozidlá schválené počnúc 1.1.1985 musia z hľadiska zvukových výstražných zariadení a ich signálov spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹⁰⁴). Zvukové výstražné zariadenia namontované vo vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 15.9.2005 musia spĺňať požiadavky na konštrukciu a skúšky ustanovené osobitným predpisom¹⁰⁵). Zvukové výstražné zariadenia namontované vo vozidlách kategórie L schválených počnúc 15.2.2006 musia spĺňať požiadavky na konštrukciu a skúšky ustanovené osobitným predpisom¹⁰⁶). Zvukové výstražné zariadenia namontované vo vozidlách kategórie T schválených počnúc 15.2.2006 musia spĺňať požiadavky na konštrukciu a skúšky ustanovené osobitným predpisom¹⁰⁷).
2. Ak je zariadenie uvedené do činnosti, musí vydávať nepretržitý a rovnomerný zvuk rovnakej výšky alebo v harmonickom akorde.
3. Zvukové výstražné zariadenie musí byť na vozidle riadne pripevnené a umiestnené tak, aby pri prevádzke za žiadnych podmienok nedochádzalo k jeho poškodeniu alebo zmene zvukových vlastností.
4. Motorové vozidlá s právom prednostnej jazdy musia mať okrem predpísaného zvukového výstražného zariadenia osobitné zvukové výstražné zariadenia vydávajúce zvukové znamenie s premennou výškou tónu (sirénu). Frekvencia zmeny výšky tónu môže byť premenná.

Spôsob kontroly

1. Pred vjazdom na kontrolnú linku sa vyskúša činnosť zvukového výstražného zariadenia. Vizuálnou prehliadkou sa preverí umiestnenie a pripevnenie zariadenia.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Zvukové výstražné zariadenie chýba alebo nefunguje.	B
2.	Zvukové výstražné zariadenie vydáva prenikavé zvuky, rozložené akordy alebo zvuky ako píšťaly, sirény, gongy a pod.	B
3.	Zvukové výstražné zariadenie nie je dostatočne pripevnené.	A
4.	Motorové vozidlo s právom prednostnej jazdy nie je vybavené osobitným zvukovým výstražným zariadením, alebo toto zariadenie nefunguje.	B

¹⁰⁴) vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 28)

¹⁰⁵) nariadenie vlády SR č. 398/2005 Z. z. (príloha I okrem bodu 1.4 smernice Rady 70/388/EHS v znení smernice Rady 87/354/EHS a Aktu o podmienkach prístupu SR pripojeného k Zmluve o prístúpení k EÚ, prílohy II)

¹⁰⁶) nariadenie vlády SR č. 78/2006 Z. z. (body 2 až 4 prílohy I smernice Rady 93/30/EHS)

¹⁰⁷) nariadenie vlády SR č. 67/2006 Z. z. (prílohy I až IV, príloha V okrem bodu 1 a príloha VI smernice 74/151/EHS V v znení smernice Rady 82/890/EHS, smernice Komisie 88/410/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES a smernice Komisie 98/38/ES)

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M a N, ktorých najväčšia konštrukčná rýchlosť je väčšia ako 50 km.h⁻¹ a ktoré nemajú záznamové zariadenie (tachograf) s ukazovateľom rýchlosti a s počítačom prejdenej vzdialenosti v zornom poli vodiča, musia byť vybavené rýchlomerom a s počítačom prejdenej vzdialenosti umiestneným v zornom poli vodiča. Vozidlá vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1985 musia z tohto hľadiska plniť podmienky osobitného predpisu¹⁰⁸). Vozidlá schválené počnúc 15.3.2006 musia z tohto hľadiska plniť podmienky osobitného predpisu¹⁰⁹).
2. Vozidlá kategórií M₂ a M₃ triedy III, N₂ a N₃ po prvý krát prihlásené do evidencie pred 5.8.2004 musia byť vybavené záznamovým zariadením, ktoré spĺňa podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹⁰) (ďalej len „analogový tachograf“). Povinnosť vybavenia analogovým tachografom sa vzťahuje aj na motorové vozidlá kategórie N₁ s prípojným vozidlom, ak najväčšia prípustná celková hmotnosť súpravy prevyšuje 3,5 t. Analogový tachograf musí mať platnú periodickú prehliadku (overenie) podľa predpísanej podmienky č. 6.
3. Vozidlá kategórií M₂ a M₃ triedy III, N₂ a N₃ po prvý krát prihlásené do evidencie počnúc 5.8.2004 a pred 1.5.2006 musia byť vybavené analogovým tachografom alebo záznamovým zariadením, ktoré spĺňa podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹¹) (ďalej len „digitálny tachograf“). Povinnosť vybavenia analogovým alebo digitálnym tachografom sa vzťahuje aj na motorové vozidlá kategórie N₁ s prípojným vozidlom, ak najväčšia prípustná celková hmotnosť súpravy prevyšuje 3,5 t. Analogový alebo digitálny tachograf musí mať platnú periodickú prehliadku (overenie) podľa predpísanej podmienky č. 6.
4. Vozidlá kategórií M₂ a M₃ triedy III, N₂ a N₃ po prvý krát prihlásené do evidencie počnúc 1.5.2006 musia byť vybavené digitálnym tachografom. Povinnosť vybavenia digitálnym tachografom sa vzťahuje aj na motorové vozidlá kategórie N₁ s prípojným vozidlom, ak najväčšia prípustná celková hmotnosť súpravy prevyšuje 3,5 t. Ak je technická kontrola vykonávaná pred prvým prihlásením vozidla do evidencie (napr. v súvislosti s dovozom jednotlivého vozidla), digitálny tachograf nemusí mať platnú periodickú prehliadku podľa predpísanej podmienky č. 7. Platnú periodickú prehliadku podľa predpísanej podmienky č. 7 musí mať digitálny tachograf až pred jeho uvedením do prevádzky (prihlásením vozidla do evidencie). Pri technickej kontrole po prvom prihlásení vozidla do evidencie už musí mať digitálny tachograf platnú periodickú prehliadku podľa predpísanej podmienky č. 7.
5. Predpísané podmienky č. 2 až 4 sa podľa ustanovení osobitného predpisu¹¹²) nevzťahujú na vozidlá, ktorých vlastnosti alebo výhradný spôsob používania zodpovedajú nasledovným prípadom:
 - a) vozidlá používané v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 km,
 - b) vozidlá s maximálnou povolenou rýchlosťou nepresahujúcou 40 km.h⁻¹,
 - c) vozidlá vlastnené alebo prenajímané bez vodiča ozbrojenými silami, civilnou ochranou, hasičským zborom a silami zodpovednými za zachovanie verejného poriadku, ak sa preprava realizuje v dôsledku úloh, ktorými sú tieto služby poverené, a je pod ich kontrolou,
 - d) vozidlá používané v núdzových situáciách alebo pri záchranných akciách, vrátane vozidiel používaných pri nekomerčnej doprave humanitárnej pomoci,
 - e) špecializované vozidlá používané na lekárske účely,
 - f) špecializované havarijné vozidlá pracujúce v okruhu 100 km od svojej základne,
 - g) vozidlá, ktoré sa podrobujú cestným skúškam na účely technického rozvoja, opráv alebo údržby, a nové alebo prestavané vozidlá, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky,
 - h) vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 t používané na nekomerčnú nákladnú dopravu,
 - i) úžitkové vozidlá, ktoré majú status historických vozidiel a ktoré sa používajú na nekomerčnú nákladnú alebo osobnú dopravu.
6. Predpísané podmienky č. 2 až 4 sa nevzťahujú na vozidlá, ktorých vlastnosti alebo výhradný spôsob používania zodpovedajú nasledovným prípadom:
 - a) vozidlá vo vlastníctve orgánov verejnej moci alebo nimi prenajímané bez vodiča na účely cestnej dopravy, ktorá nekonkuruje súkromným dopravným podnikom,

¹⁰⁸) vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 39)

¹⁰⁹) nariadenie vlády SR č. 156/2006 Z. z. (bod 4 prílohy II smernice Rady 75/443/EHS v znení smernice Komisie 97/39/ES)

¹¹⁰) nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85

¹¹¹) príloha 1B nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85

¹¹²) nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

- b) vozidlá používané alebo prenášané bez vodiča poľnohospodárskymi, záhradníckymi, lesníckymi, chovateľskými alebo rybárskymi podnikmi na prepravu tovaru ako súčasť svojej podnikateľskej činnosti v okruhu 100 km od miesta, kde má podnik základňu,
 - c) poľnohospodárske traktory a lesné traktory používané na poľnohospodárske alebo lesnícke činnosti v okruhu do 100 km od základne podniku, ktorý vozidlo vlastní, najíma alebo prenájma,
 - d) vozidlá alebo jazdné súpravy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 t, ktoré sú používané:
 - verejnými alebo súkromnými subjektami poskytujúcimi poštové služby,
 - na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce.
 Tieto vozidlá sa môžu používať iba v okruhu 50 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča,
 - e) vozidlá prevádzkované výlučne na ostrovoch s rozlohou do 2300 km², ktoré nie sú s ostatnou časťou štátneho územia spojené mostom, brodom alebo tunelom, ktorý je prístupný motorovým vozidlám,
 - f) vozidlá používané na prepravu tovaru v okruhu 50 km od základne podniku, ktoré sú poháňané zemným alebo skvapalneným plynom alebo elektrinou, a ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť vrátane hmotnosti prívesu alebo návesu nepresahuje 7,5 tony,
 - g) vozidlá používané pri výcviku a preskúšaní vodičov na účely získania vodičského preukazu alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti za predpokladu, že sa nepoužívajú na komerčnú nákladnú alebo osobnú dopravu,
 - h) vozidlá používané v súvislosti s kanalizáciou, ochranou pred povodňami, vodárenskými, plynárenskými a elektrárenskými údržbárskymi službami, údržbou a kontrolou ciest, pri zbere a odvoze domového odpadu a v súvislosti so službami likvidácie odpadu, telegrafnými a telefónnymi službami, rozhlasovým a televíznym vysielaním, alebo pri zisťovaní rozhlasových a televíznych vysielačov a prijímačov,
 - i) vozidlá s počtom miest na sedenie od 10 do 17, ktoré sa používajú výlučne na nekomerčnú osobnú dopravu,
 - j) špecializované vozidlá na prepravu cirkusov a lunaparkov,
 - k) špeciálne upravené mobilné projekčné vozidlá, ktorých hlavným účelom pri státi je vzdelávanie,
 - l) vozidlá používané na zber mlieka z fariem a spätnú prepravu kontajnerov na mlieko alebo mliečnych produktov na kŕmenie zvierat,
 - m) špecializované vozidlá na prepravu peňazí alebo cenností,
 - n) vozidlá, ktoré sa používajú na prepravu živočíšneho odpadu alebo uhynutých zvierat, ktoré nie sú určené pre ľudskú spotrebu,
 - o) vozidlá, ktoré sa používajú výlučne v rámci zberných priestorov, ako sú prístavy, terminály intermodálnej dopravy a železničné terminály,
 - p) vozidlá používané na prepravu živých zvierat z fariem na miestne trhy a naopak, alebo z trhov na miestne bitúnky v okruhu 50 km.
7. Tachograf, ktorý plní podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹⁰⁾ je určeným meradlom¹¹³⁾ podliehajúcim povinnému overeniu¹¹⁴⁾ s lehotou platnosti 2 roky. Overenie a plombovanie tachografu môžu vykonať iba organizácie autorizované Úradom pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo SR (ďalej len „ÚNMS SR“). Zoznam organizácií je vedený ministerstvom.
8. Dokladom o overení (periodickej prehliadke) tachografu podľa predpísanej podmienky č. 7 je Protokol z periodickej prehliadky záznamového zariadenia, ktorého vzor je uvedený v prílohe č. 2. Tachograf po overení (periodickej prehliadke) musí ďalej spĺňať nasledovné podmienky:
- a) Tachograf podľa predpísanej podmienky č. 7 musí byť označený overovacou značkou umiestnenou na tachografe alebo v ňom. Overovacia značka je vyhotovená ako nálepka a autorizovanej osobe ju prideliť ÚNMS SR, ktorý vedie zoznam pridelených overovacích značiek.
 - b) Všetky rozoberateľné miesta tachografu (snímač, náhon, elektrický konektor a pod.) musia byť zabezpečené plombou (olovenou alebo plastovou), označenou zabezpečovacou značkou výrobcu pridelenou výrobcom alebo jeho povereným zástupcom. Zoznam zabezpečovacích značiek je vedený ministerstvom.
 - c) Tachograf musí byť označený štítkom konštanty podľa vzoru v prílohe č. 2, na ktorom je uvedená hodnota konštanty nastavenej v tachografe. Táto podmienka sa nevzťahuje na mechanické tachografy spĺňajúce podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹⁰⁾, v prípade ktorých je táto hodnota uvedená na výrobnom štítku.
 - d) Na tachografe alebo v ňom, prípadne v jeho blízkosti na dobre viditeľnom mieste, musí byť umiestnený montážny štítok podľa vzoru v prílohe č. 2 s uvedenými nasledovnými údajmi:
 - názov a adresa autorizovanej osoby vrátane čísla prideleného overovacej a zabezpečovacej značky,
 - dátum periodickej prehliadky (overenia) tachografu,

¹¹³⁾ zákon č. 142/2000 Z. z.

¹¹⁴⁾ vyhláška ÚNMS SR č. 210/2000 Z. z.

- identifikačné číslo vozidla VIN,
- výrobné číslo tachografu,
- rozmer pneumatiky kolesa hnacej nápravy,
- charakteristický koeficient vozidla „w“,
- konštanta tachografu „k“,
- účinný obvod kolesa hnacej nápravy „l“.

Údaje na štítiku konštanty a montážnom štítiku musia byť zabezpečené priesvitnou, na tento účel určenou, samolepiacou plombovacou fóliou. Údaje uvedené na štítiku konštanty a montážnom štítiku musia byť zhodné s údajmi v Protokole z periodickej prehliadky záznamového zariadenia.

9. Ak je periodická prehliadka (overenie) tachografu vykonaná v zahraničí, musí byť predložené písomné potvrdenie podľa osobitného predpisu¹¹⁵⁾.
10. Ak je digitálny tachograf už určeným meradlom¹¹³⁾ podliehajúcim povinnému overeniu¹¹⁴⁾ s lehotou platnosti 2 roky, potom je potrebné postupovať podľa ustanovení osobitného predpisu¹¹⁶⁾.
11. V prípade digitálnych tachografov namontovaných vo vozidlách pred prvým prihlásením do evidencie sa pri technickej kontrole plnenie predpísanej podmienky č. 7 nepreveruje.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa skontroluje vybavenie vozidla rýchlomerom alebo predpísaným tachografom. Počas jazdy vozidlom alebo na valcovej skúšobni bŕzd sa overí, či je rýchlomer alebo tachograf v činnosti. Pri nevyhnutnej manipulácii so záznamovým kotúčom analógových tachografov je potrebné na kotúč vyznačiť dátum kontroly, identifikačné číslo STK a podpis kontrolného technika.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Motorové vozidlo, pre ktoré je rýchlomer predpísaný, ním nie je vybavené.	B
2.	Na motorovom vozidle, pre ktoré je rýchlomer predpísaný, je rýchlomer nefunkčný	B
3.	Motorové vozidlo, pre ktoré je tachograf predpísaný, ním nie je vybavené.	B
4.	Na motorovom vozidle, pre ktoré je tachograf predpísaný, je tachograf nefunkčný	B
5.	Rýchlomer neplní predpísané podmienky.	B
6.	Tachograf neplní predpísané podmienky.	B

Poznámka:

Chyba v osvetlení rýchlomeru alebo tachografu sa vyznačí v kontrolnom úkone č. 629.

Pri kontrole vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, pre ktoré nie je vybavenie tachografom predpísané, a ktoré ním nie sú vybavené, sa v rubrike „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text „Tachograf nie je zabudovaný“.

Elektrické vedenia

703

Predpísané podmienky

- 1 Izolácia elektrického vedenia (kábllov) nesmie byť porušená, jednotlivé vedenia musia byť riadne pripevnené k príslušným dielom vozidla na všetkých miestach, kde boli prichytené v pôvodnom vyhotovení vozidla. Riadnym pripevnením sa rozumie pripevnenie napr. sponami alebo prichytkami a vedenie káblov prechodovými otvormi karosérie cez prechodky na to určené.
- 2 Dodatočne montovaná elektrická inštalácia musí byť vyhotovená tak, aby nemohlo prísť k jej poškodeniu prevádzkou vozidla za bežných podmienok.
- 3 Neizolované spoje a svorky (napr. držiaky s poistkami a pod.) musia byť chránené vekom alebo vhodným krytom proti náhodnému skratu dotykcom kovového predmetu.
- 4 Vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, pre ktoré to ustanovuje osobitný predpis, musia byť na ľahko prístupnom mieste vybavené odpojovačom akumulátora.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a upevnenie tých častí elektrickej inštalácie, ktoré sú prístupné bezdemonťážnym spôsobom. Na vozidlách, pre ktoré je odpojovač akumulátora predpísaný, sa zistí stav a funkčnosť odpojovača alebo rýchloupínacích svoriek.

¹¹⁵⁾ § 37 ods. 3 zákona č. 142/2000 Z.z.

¹¹⁶⁾ § 19 ods. 10 zákona č. 142/2000 Z.z.

Chyby

1.	Izolácia niektorých elektrických vodičov je viditeľne porušená.	B
2.	Neizolované spoje alebo svorky nie sú dostatočne chránené proti náhodnému skratu.	B
3.	Spoje na dodatočne montovanej inštalácii nie sú izolované.	B
4.	Niektoré vodiče (káble) nie sú dostatočne pripevnené, alebo sú vo svorkách uvoľnené.	A
5.	Na vozidle, pre ktoré je to predpísané, chýba alebo nefunguje odpojovač akumulátora.	B
6.	Na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ , prípadne na vozidle určenom na prepravu horľavín alebo výbušnín, sú chyby na elektrickej inštalácii také, že môže prísť ku skratu.	C

Akumulátor

704

Predpísané podmienky

1. Akumulátor musí byť na vozidle riadne pripevnený a vyhotovený tak, aby nemohlo prísť k úniku (vystreknutiu) elektrolytu a aby nemohlo prísť k jeho uvoľneniu pri spomalení alebo zrýchlení vozidla.
2. Akumulátor musí byť umiestnený tak, aby nemohlo dôjsť k neúmyselnému skratu s vodivými dielmi vozidla.
3. Akumulátor musí byť umiestnený na mieste preň určenom výrobcom vozidla. Vyústenie odvetrávania akumulátora nesmie byť vedené do priestoru pre cestujúcich, obsluhu, náklad, alebo do iného uzavretého priestoru vozidla, ani do blízkosti palivovej nádrže a jej odvetrávania.
4. Pripojovacie svorky musia byť dotiahnuté a nesmú byť nadmerne skorodované.
5. Akumulátor nesmie byť viditeľne poškodený.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav akumulátora, stav priestoru určeného na jeho uloženie a stav pripevnenia.

Chyby

1.	Akumulátor nie je dostatočne pripevnený, takže môže prísť ku zmene jeho polohy počas jazdy vozidla alebo ku skratu.	B
2.	Priestor na uloženie akumulátora je nadmerne narušený koróziou.	B
3.	Akumulátor vozidla neumožňuje spoľahlivé spustenie motora.	A
4.	Svorky akumulátora sú uvoľnené.	A
5.	Svorky akumulátora sú nadmerne skorodované.	B
6.	Akumulátor je poškodený.	B
7.	Na akumulátore sú zjavné stopy po úniku elektrolytu.	B
8.	Na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ , prípadne na vozidle určenom na prepravu horľavín alebo výbušnín, sú chyby na uložení, upevnení alebo svorkách akumulátora také, že môže prísť ku skratu.	C

Palivová nádrž

705

Predpísané podmienky

1. Vyhotovenie a umiestnenie palivovej nádrže a odvetrávacieho systému musí zodpovedať schválenému.
2. Palivová nádrž nesmie byť poškodená a musí byť riadne pripevnená.
3. Palivová nádrž musí byť tesná a zo žiadneho jej miesta nesmie unikať palivo.
4. Na vozidlách kategórie T, ktoré majú nádrž na palivo umiestnenú nad motorom, musí byť konštrukčným riešením zabezpečené, aby pri plnení nádrže palivom a ani pri jej preliatí nemohlo prísť k poliatu horúcich častí motora, výfukového potrubia alebo elektrického príslušenstva.
5. Plniaci otvor palivovej nádrže automobilov schválených počnúc 1.7.1972 musí byť zabezpečený proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu obsahu nádrže.
6. Vozidlá určené výrobcom na prevádzku len na bezolovnatý benzín musia mať plniaci otvor nádrže na kvapalné palivo chránený proti možnosti natankovania olovnatého benzínu. Táto podmienka neplatí pre vozidlá, ktoré boli schválené pred 1.7.1972.
7. Predpísané podmienky platia aj pre nádrže na palivo pre nezávislé vykurovacie systémy.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav palivovej nádrže, jej tesnosť, kompletnosť odvetrávacieho systému, vyhotovenie plniaceho otvoru a uzatvárania nádrže.

Chyby

1.	Z palivovej nádrže uniká alebo odkvapkáva palivo.	C
2.	Na palivovej nádrži je viditeľné mechanické poškodenie, zatiaľ však nie je zjavný únik paliva.	A
3.	Palivová nádrž nie je dostatočne pripevnená (niektorý pripevňovací element chýba alebo je poškodený, sú uvoľnené pripevňovacie skrutky).	B
4.	Plniaci otvor palivovej nádrže nie je možné zabezpečiť proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu obsahu.	A
5.	Palivová nádrž vozidla prevádzkovaného výhradne na bezolovnatý benzín nie je vybavená plniacim hrdlom menšieho priemeru (reduktorom).	B
6.	Konštrukcia alebo stav nádrže vozidla kategórie T s nádržou umiestnenou nad motorom umožňuje poliatie horúcich častí motora, výfukového potrubia alebo elektrického príslušenstva.	B

Palivové potrubie

706

Predpísané podmienky

1. Žiadna časť obvodu palivového potrubia nesmie byť poškodená. Všetky jeho časti zhotovené z kovových rúrok musia byť spoľahlivo pripevnené k pevným častiam vozidla.
2. Palivové potrubie a všetky mechanizmy, ktorými prechádza palivo, musia byť chránené pred nadmerným teplom.
3. Z palivového potrubia, prípadne zo zariadení namontovaných v jeho obvode, nesmie unikať palivo, najmä na časti vozidla, ktoré sa počas prevádzky zahrievajú, výfukové potrubie alebo elektrické zariadenia.
4. Predpísané podmienky platia aj pre palivové potrubie nezávislých vykurovacích systémov.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav palivového potrubia, jeho upevnenia, spojov a jeho tesnosť.

Chyby

1.	Z palivového potrubia alebo z ústrojenstva zapojeného v palivovom obvode uniká palivo na vozovku alebo na tepelne alebo elektricky aktívne miesta.	C
2.	Obvod palivového potrubia nezodpovedá stanoveným podmienkam.	B
3.	Výtlačná časť palivového potrubia nie je dostatočne pripevnená (uvoľnené alebo chýbajúce spoje a príchytky).	B
4.	Na palivovom potrubí je viditeľné poškodenie, nedochádza však k úniku paliva.	A

Motor a prevodovka - tesnosť

707

Predpísané podmienky

Z motora ani prevodovky nesmie nadmerne unikať olej.

Spôsob kontroly

Prehliadkou spodku vozidla sa zistí tesnosť motora a prevodovky.

Chyby

1.	Z motora alebo prevodovky uniká olej a zjavne odkvapkáva na vozovku.	C
2.	Na motore alebo prevodovke sú stopy po úniku oleja, ktorý však neodkvapkáva na vozovku.	A

Spojka, radenie

708

Predpísané podmienky

1. Spojka musí byť správne nastavená tak, aby pri pôsobení na ovládací orgán (zošliapnutie pedálu alebo stlačenie ovládacej páky) spoľahlivo prerušila prenos hnacieho krútiaceho momentu z motora a pri uvoľnení ovládacieho orgánu plynulo zaberala.
2. Ovládací orgán spojky nesmie mať nadmerne veľký mŕtvý chod.
3. Na vozidlách, ktoré boli schválené po nariadení 1.7.1972, nesmie najvyššia sila, ktorú je potrebné na ovládanie mechanizmu spojky vynaložiť, prevyšovať 150 N na vozidle kategórie M₁, 80 N na vozidle kategórie L a 200 N na motorovom vozidle inej kategórie.
4. Ak je ovládacím orgánom spojky pedál ovládaný nohou, musí mať protišmykové obloženie plochy, na ktorú noha vodiča pôsobí.

5. Radenie rýchlostných stupňov musí byť ľahké a nehlučné; potrebná ovládacia sila nesmie byť podstatne väčšia, než na vozidlách toho istého typu v dobrom technickom stave.

Spôsob kontroly

Počas vedenia vozidla pri technickej kontrole sa preverí činnosť spojky a radenie rýchlostných stupňov. Ak je zjavné, že je potrebné pôsobiť na ovládací orgán spojky väčšou silou, než je podľa predpísaných podmienok prípustné, zmeria sa ovládacia sila pedometrom a porovná sa s predpísanou hodnotou.

Chyby

1.	Spojka nie je správne nastavená.	A
2.	Ovládacia sila spojky presahuje najvyššiu prípustnú hodnotu.	A
3.	Niektorý prevodový stupeň nie je možné spoľahlivo zaradiť.	B
4.	Niektorý prevodový stupeň sa pri jazde vyraduje („vyskakuje“).	B
5.	Protišmykové obloženie plochy pedálu spojky, na ktorú pôsobí noha vodiča, chýba.	A

Zariadenie na ťahanie vozidla

709

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá s pohotovostnou hmotnosťou väčšou ako 400 kg schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vpredu a schválené počnúc 1.1.1985 aj vzadu konštrukčne upravené a vyhotovené tak, aby ich bolo možné ťahať (alebo vyprostiť, odtiahnuť) iným vozidlom pomocou lana alebo ťažnej tyče.
2. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 15.2.2006 musia byť vybavené zariadením na ťahanie vozidla plniacim podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹⁷).
3. Motorové vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t musí byť možné ťahať na tyči.
4. Zariadenie na ťahanie vozidiel musí byť funkčné.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa zistí vybavenie a stav predpísaného zariadenia na ťahanie vozidla.
2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

Predpísané zariadenie na ťahanie vozidla chýba, alebo je v nepoužiteľnom stave:		
a)	na vozidle s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t,	A
b)	na vozidle s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t.	B

Vykurovací a vetrací systém

710

Predpísané podmienky

1. Vozidlá s kabinou vodiča alebo s uzavretou karosériou schválené počnúc 1.7.1972 musia mať zariadenie na vykurovanie a vetranie priestoru pre vodiča a cestujúcich. Vykurovací a vetrací systém nesmie svojou konštrukciou, vyhotovením ani činnosťou ohrozovať zdravie alebo zvyšovať únavu vodiča a cestujúcich a ak prúdenie vzduchu nemožno regulovať čo do množstva a smeru, musí byť zabezpečený bezprievanový pohyb vzduchu.
2. Vozidlá vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1973 musia mať vykurovací a vetrací systém ľahko obsluhovateľný a jeho výkon regulovateľný najmenej vo dvoch stupňoch.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav častí vykurovacieho a vetracieho systému prístupných bezdemontážnym spôsobom a preskúša sa funkčnosť ventilátora, ovládacích mechanizmov a výduchov kúrenia.

Chyby

¹¹⁷) nariadenie vlády SR č. 68/2006 Z. z. (príloha I smernice Rady 79/533/EHS v znení smernice Rady 82/890/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/54/ES a smernice Komisie 1999/58/ES)

1.	Niektoré ústrojenstvá alebo potrubie vykurovacieho a vetracieho systému sú netesné, alebo do vozidla vnikajú rôzne pachy.	B
2.	Ventilátor, ktorý ofukuje čelné sklo, je nefunkčný	B
3.	Zo spaľovacích alebo výmenníkových komôr vnikajú do vyhrievacieho vzduchu netesnosťami spaliny.	C
4.	Na nezávislých vykurovacích systémoch vozidla kategórie M ₂ alebo M ₃ , prípadne vozidla na prepravu horľavín a výbušnín, je taká chyba, ktorá môže spôsobiť požiar vozidla.	C
5.	Na ovládanie ventilátora vykurovania alebo vetrania nefunguje niektorá z polôh prepínania jeho výkonu.	A
6.	Vozidlo dovezené počnúc 1.1.1973 nemá reguláciu výkonu vykurovacieho alebo vetracieho systému najmenej dvojstupňovú	A
7.	Ovládače vykurovacieho alebo vetracieho systému sa ťažko ovládajú.	A

Vyznačenie obrysov vozidiel a ich súprav

711

Predpísané podmienky

- Nákladné automobily a autobusy kapotového alebo polokapotového vyhotovenia s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou najmenej 5,5 t, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972, musia mať vpredu v zornom poli vodiča zariadenie na vyznačenie najväčšej šírky vozidla alebo súpravy. Toto zariadenie musí byť aspoň v smere jazdy vozidla ľahko poddajné, alebo poddajne upevnené na vozidle. Poddajnosťou sa rozumie možnosť vychýliť zariadenie silou 45 N pôsobiacou na voľný koniec zariadenia.
- Vozidlá a samohybné pracovné stroje, ktorých šírka je väčšia ako 2,55 m, vozidlá s tepelne izolovanou nadstavbou, ktorých šírka je väčšia ako 2,6 m, pracovné stroje prípojné a špeciálne automobily kategórie N, ktoré vykonávajú prácu za jazdy alebo počas státia v jazdnej dráhe, musia byť na predných a zadných čelných plochách čo najbližšie k dolným a bočným obrysom vozidla označené červenými a bielymi pruhmi.
- Pruhy podľa predpísanej podmienky č. 2 musia byť rovnako široké a musia smerovať od pozdĺžnej strednej roviny vozidla pod uhlom 45° nadol. Šírka farebného pruhu musí byť 70 až 80 mm. Minimálna plocha tohto označenia musí byť 0,10 m², pričom táto plocha musí mať tvar pravouholníka s dĺžkou strany najmenej 250 mm. V prípadoch, ak konštrukcia vozidla nedovoľuje vyznačenie výstražných farebných pruhov na pevnej časti vozidla, možno označenie vyhotoviť na odnímateľných štítkoch, ktoré musia byť pri preprave na pozemných komunikáciách na vozidle pripevnené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či je na vozidlách, pre ktoré je predpísané, vyznačenie obrysu vozidla vyhotovené stanoveným spôsobom. Zhoda rozmerov vyznačenia s predpísanými podmienkami sa meraním preveruje len v odôvodnených prípadoch.

Chyby

1.	Predpísané vyznačenie chýba na vozidle, pre ktoré je predpísané.	B
2.	Predpísané vyznačenie nezodpovedá typu vozidla alebo stanoveným podmienkam.	A

Zariadenie na spájanie vozidiel

712

Predpísané podmienky

- Vozidlá, ktoré sú určené na spájanie do súpravy, musia byť vybavené spájacím zariadením. Spájacie zariadenie musí byť vyhotovené tak, aby bolo prípojné vozidlo zaistené proti samovoľnému odpojeniu. Spájacie zariadenie musí byť schváleného vyhotovenia.
- Na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 musí byť spájacie zariadenie ťažného vozidla samočinné alebo polosamočinné (druhá poistka pôsobí až po ručnom ovládaní). Samočinné spájacie zariadenie musí mať dvojité mechanické zaistenie s jasne viditeľnou polohou v zaistenom stave. Nesamočinným zariadením môžu byť vybavené iba jednostopové motorové vozidlá, vozidlá kategórií M₁ a N₁ na ťahanie jednonápravového prípojného vozidla kategórie O₁ a O₂ a ťažné vozidlá určené na spájanie s jednonápravovým prívesom s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972.
- Spájacie zariadenie musí byť vyhotovené:
 - na jednostopových motorových vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 na ťahanie jednokolesových prívesov ako krížový kĺb,
 - na vozidlách kategórií M₁ a N₁ schválených počnúc 1.7.1972 na ťahanie jednonápravového prípojného vozidla kategórie O₁ a O₂ s guľou ISO 50; guľa ťažného a záves prípojného vozidla, musia byť schválené. Ak vozidlá týchto kategórií majú ťahať jednonápravový príves uvedený do prevádzky po

- 1.1.1976, platí táto podmienka aj pre vozidlá schválené pred 1.7.1972. Spájacie zariadenie s guľou ISO 50 možno použiť aj na inom motorovom vozidle kategórie M alebo N na pripojenie jednonápravových prívesov kategórií O₁ alebo O₂,
- c) na ostatných vozidlách na ťahanie prívesov systémom valcový čap - oko; na vozidlách schválených pred 1.7.1972, na špeciálnych terénnych vozidlách a na zvláštnych vozidlách je prípustný aj systém hák - oko.
4. Vozidlá kategórie N₃ určené na ťahanie prípojných vozidiel kategórie O₄ musia byť vybavené spájacím zariadením systému čap - oko, ktoré musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi¹¹⁸⁾¹¹⁹⁾ alebo zariadením systému valcový čap - oko s menovitým priemerom 50 mm. Na všetkých vozidlách je povolené použitie spájacieho zariadenia uvedeného systému s menovitým priemerom 40 mm, ak je schválené¹²⁰⁾. Záves ťažného vozidla musí byť odpružený.
 5. Spájacie zariadenie motorových vozidiel systému valcový čap - oko, s výnimkou vozidiel s karosériou vyklápacou len dozadu, smie mať os valcového čapu od zadného obrysu vozidla vzdialenú v pozdĺžnom smere najviac 300 mm.
 6. Spájacím zariadením v zadnej časti nesmú byť vybavené jednonápravové prívesy a prívesy s nájazdovou brzdou.
 7. Jazdná súprava tvorená motorovým vozidlom kategórie N₂ alebo N₃ a prípojným vozidlom kategórie O₃ alebo O₄ môže byť spojená systémom „tesné spojenie“ (CCD). Spájacie zariadenie a jeho montáž na vozidlo musia plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹²¹⁾.
 8. Ťahače návesov, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972, musia mať pre spájací čap návesu polosamočinnú alebo samočinnú točnicu, ktorá zodpovedá najvyššiemu povolenému zaťaženiu ťahača.
 9. Ovládanie točnice musí byť umiestnené na pravej polovici ťahača, pokiaľ sa točnica neovláda z miesta vodiča.
 10. Točnica ťahačov, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972, na ťahanie návesov s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou
 - a) väčšou ako 10 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí spĺňať stanovené podmienky¹¹⁸⁾¹¹⁹⁾ a musí mať spájací systém usporiadaný na prichytenie spájacieho čapu návesu s priemerom 50,8 mm.
 - b) väčšou ako 15 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí spĺňať podmienky týkajúce sa umiestnenia podľa podmienok stanovených osobitným predpisom¹¹⁸⁾¹¹⁹⁾.
 11. Spájací čap návesu musí zodpovedať najväčšiemu povolenému zaťaženiu návesu.
 12. Spájací čap návesu s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou väčšou ako:
 - a) 10 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹⁸⁾¹¹⁹⁾ a musí mať priemer činnnej časti 50,8 mm.
 - b) 15 t a na zvislé zaťaženie na spájací čap najviac 20 t musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹⁸⁾¹¹⁹⁾ týkajúcim sa umiestnenia.
 13. V prípade, ak je sila potrebná na ručné dvíhanie previsnutej časti návesu väčšia ako 245 N, musí mať náves prednú previsnutú časť pred nápravou (nápravami) vybavenú podperným zariadením, ktoré:
 - a) zabráni predkloneniu návesu pri odpojení od ťažného vozidla v rozsahu prevádzkových zaťažení aj pri nerovnomernom rozložení nákladu a pri manipuláciách na ložnej ploche povolených v návode na obsluhu vozidla
 - b) umožní, že prípojné vozidlo sa môže v podpretom stave samočinne spojiť s ťažným vozidlom.
 14. Vybavenie vozidla zariadením na spájanie musí byť zapísané v osvedčení o evidencii vozidla.
 15. Spájací (uzatvárací) čap závesu nesmie byť nadmerne opotrebovaný, to znamená, že jeho skutočný priemer nesmie byť menší, ako minimálne prípustný priemer stanovený výrobcom. V spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu nesmú byť zjavné nadmerné vôle.
 16. Vozidlá kategórií M₁ a N₁, ktoré boli schválené po 31.12.1997, musia mať guľu spojovacieho zariadenia odnímateľnú.

Spôsob kontroly

1. Na vozidle, ktoré je vybavené zariadením na spájanie vozidiel, sa prehliadkou zistí stav a vyhotovenie zariadenia, vyskúša sa funkčnosť zaisťovacieho mechanizmu a pri kontrole súpravy aj vôle v spoji mechanizmov. Opotrebenie spojovacieho čapu závesu sa zisťuje pomocou kalibra alebo posuvného meradla.

¹¹⁸⁾ nariadenie vlády SR č. 205/2006 Z. z. (body 1.3, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7, 2.1.8, 2.1.9, 2.1.10, 2.1.11, 2.1.12, 2.1.13, 2.1.14, 2.1.15, 2.1.17, 3.2 a 5 prílohy I, príloha V, príloha VI a príloha VII okrem bodov 2.1.1 druhej vety a bodu 2.1.4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/20/ES v znení Aktu o podmienkach pristúpenia pripojeného k Zmluve o pristúpení Slovenskej republiky k Európskej únii) alebo vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 55)

¹¹⁹⁾ STN ISO 6489 (30 7054)

¹²⁰⁾ STN ISO 1726, STN ISO 1102, STN ISO 8255

¹²¹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 102)

Vôľa v spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu sa kontroluje detektorom vôle alebo iným vhodným spôsobom.

2. Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivo vyrobeného, jednotlivo dovezeného alebo jednotlivo prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Použitie zariadenie na spájanie vozidiel nezodpovedá stanoveným podmienkam.	B
2.	Spojovacie zariadenie je poškodené alebo nedostatočne pripevnené.	B
3.	Predpísané mechanické zaistenie spájacieho zariadenia nefunguje.	B
4.	Valcový alebo súdkový spojovací (uzatvárací) čap je nadmerne opotrebovaný (vytlčený)	B
5.	Vôľa v spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu je mierne zväčšená.	A
6.	V spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu je nadmerná vôľa.	B

Poznámka:

V prípade dodatočnej montáže spájacieho zariadenia je potrebné posúdiť jeho umiestnenie a prípadné iné podmienky spojené s jeho montážou aj v kontrolnom úkone č. 530.

Poistné spojovacie zariadenie

713

Predpísané podmienky

1. Vozidlá okrem jednostopových, ktoré sú určené na ťahanie prívesov, musia byť popri hlavnom spojovacom zariadení vybavené aj závesmi na poistné spojovacie zariadenie (laná, reťaze), a to:
 - a) vozidlá kategórií M₁ a N₁ s guľovým závesom určené na ťahanie prívesov s hmotnosťou väčšou ako 350 kg závesmi na krížové alebo vidlicové zavesenie; vrchol vidlice musí byť na ťažnom vozidle,
 - b) ostatné vozidlá, ak nie sú vybavené schváleným spájacím zariadením, závesmi na krížové zavesenie.
2. Prívesy okrem prívesov za jednostopové motorové vozidlá musia byť vybavené poistným spájacím zariadením (lanami, reťazami), ktoré musia pri poruche hlavného spojovacieho zariadenia a nasledujúcom prerušení spojenia brzdovej a elektrickej sústavy medzi ťažným vozidlom a prívesom zabezpečiť ešte čiastočnú riaditeľnosť prívesu, prípadne zabrániť padnutiu oja na vozovku. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlá jazdnej súpravy vybavené schváleným spojovacím zariadením¹¹⁸).
3. Prívesy uvedené do premávky po 30.4.1997 a vybavené nájazdovou brzdou musia byť vybavené aj poistným lanom, ktoré v prípade samovoľného rozpojenia súpravy za jazdy, alebo pretrhnutia spojovacieho zariadenia uvedie do činnosti samočinné brzdenie prívesu. Ustanovenie tohoto odseku sa nevzťahuje na jednonápravové prívesy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 1,5 t, ak sú okrem hlavného spojovacieho zariadenia vybavené aj poistným spojovacím zariadením (reťazou, lanom).

Spôsob kontroly

Na motorovom vozidle vybavenom na ťahanie prívesu a na prívese sa prehliadkou zistí stav poistného spojovacieho zariadenia.

Chyby

1.	Predpísané spojovacie zariadenie alebo jeho záves chýba.	B
2.	Predpísané spojovacie zariadenie nezodpovedá stanoveným podmienkam.	B
3.	Poistné spojovacie zariadenie (záves) je poškodené tak, že neplní svoju funkciu.	B

Ťažné oje prívesu

714

Predpísané podmienky

1. Oko oja musí byť pripevnené na oje tak, aby bolo vylúčené jeho otáčanie okolo pozdĺžnej osi oja.
2. Ak je sila potrebná na ručné dvíhanie oja jednonápravového prívesu s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 100 kg väčšia ako 245 N, musí mať príves oje vybavené podperným zariadením, ktoré:
 - a) zabráni predkloneniu oja pri odpojení od ťažného vozidla v rozsahu prevádzkových zaťažení aj pri nerovnomernom rozložení nákladu a pri manipuláciách na ložnej ploche povolených v návode na obsluhu vozidla,
 - b) umožní, aby sa prípojné vozidlo mohlo v podprete stave samočinne, alebo pri závesoch s guľou ISO 50 s najmenšou námahou, spojiť s ťažným vozidlom.

3. Dvoj a viacnápravové prívesy musia mať oje vyvážené tak, aby sa po odpojení nemohlo dotknúť vozovky, na ktorej príves stojí, alebo po ktorej ide, a aby sa príves s ťažným vozidlom mohol spájať s najmenšou možnou námahou. Oko oja týchto prívesov musí byť približne v rovnej výške nad vozovkou, ako je záves ťažného vozidla, alebo oje musí byť na túto výšku nastaviteľné.
4. Oje ani oko oja nesmú byť nadmerne poškodené alebo opotrebené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav oja, jeho oka, vyváženia a podperného zariadenia. Príves sa pri kontrole spravidla neodpojuje od ťažného vozidla.

Chyby

1.	Okno oja nezodpovedá stanoveným podmienkam.	B
2.	Oje alebo oka oja je nadmerne poškodené alebo opotrebované.	B
3.	Na jednonápravovom prívese, pre ktorý je predpísané podperné zariadenie oja, toto zariadenie chýba, alebo nie je funkčné.	A
4.	Na oji dvoj alebo viacnápravového prívesu je poškodený mechanizmus na jeho vyvažovanie.	A
5.	Oje je deformované alebo inak poškodené natoľko, že môže byť narušená jeho pevnosť alebo geometria postavenia kolies pri jazde.	C
6.	V závesoch oja sú nadmerné vôle.	B

Značenie niektorých údajov na vozidle

715

Predpísané podmienky

1. Vozidlá vybavené spájacím zariadením musia mať v blízkosti tohto zariadenia zreteľne a kontrastne vyznačenú celkovú hmotnosť prípojného vozidla (prípojných vozidiel), ktoré možno bezpečne ťahať za všetkých prevádzkových podmienok. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na
 - a) jednostopové vozidlá,
 - b) vozidlá kategórií M₁ a N₁ určené na ťahanie jednonápravových prípojných vozidiel kategórií O₁ a O₂,
 - c) vozidlá kategórie T schválené do 30.4.1997.
2. Vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O, T a R musia mať na zadnej časti karosérie, a to, ak to konštrukcia vozidla dovoľuje, v ľavej polovici, vyznačenú najvyššiu povolenú rýchlosť zaokrúhlenú
 - a) pri vozidlách s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 35 km.h⁻¹ na najbližšie nižšie celé číslo,
 - b) pri ostatných vozidlách na najbližšie nižšie celé číslo deliteľné piatimi.

Označenie je tvorené číselnou hodnotou a písmenami „km“, umiestnenými v bielom kruhu s červeným lemovaním a s vonkajším priemerom 200 mm. Písmená a číslice majú čiernu farbu. Písmeno „k“ má výšku 35 mm, „m“ 24 mm a číslice 75 až 80 mm. Hrúbka písmen je 6 mm, číslic 12 mm. Kruh označenia nesmie byť zakrytý. Ak nie je možné na vozidlách kategórií O₁, O₂ a R umiestniť označenie s priemerom 200 mm, je prípustné použiť označenie s vonkajším priemerom 150 mm; potom písmená v kruhu musia mať výšku „k“ 20 mm, „m“ 14 mm, číslice musia mať 75 až 80 mm, hrúbka čiar písmen je 3,5 mm a číslic 12 mm.
3. Vozidlá okrem jednostopových vozidiel a ich prípojných vozidiel, prívesov kategórií O₁ a O₂ a vozidiel kategórie T musia mať na vhodnom mieste karosérie vyznačený predpísaný tlak v pneumatikách.
4. Vozidlá používané na podnikanie v cestnej doprave musia byť označené obchodným menom dopravcu. Táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá používané v cestnej doprave, ktorú právnické osoby a fyzické osoby vykonávajú v súvislosti s podnikaním výlučne pre vlastnú potrebu.
5. Pri vykonávaní praktického výcviku vo vedení vozidla musia byť výcvikové vozidlá autoškoly s výnimkou motocyklov označené schváleným odnímateľným transparentom s nápisom „AUTOŠKOLA“, ktorý musí byť za zníženej viditeľnosti presvetlený. Ak ide o nákladné vozidlo alebo autobus, musia byť označené okrem odnímateľného transparentu aj odnímateľnou reflexnou fóliou s nápisom „AUTOŠKOLA“. Označenie vozidiel autoškoly musí plniť podmienky stanovené osobitným predpisom¹²²⁾.
6. Motorové vozidlá, ktoré používajú vo svojom pohonnom systéme stlačený zemný plyn, musia byť v zadnej časti vozidla, a vozidlá kategórie M₂ a M₃ navyše aj v prednej časti vozidla a na vonkajšej strane dverí vpravo povinne vybavené identifikačným znakom „CNG“. Identifikačný znak „CNG“ pozostáva z nálepky odolnej voči počasiu, ktorá je vyhotovená v zelenom kosoštvorci lemovanom bielou farbou s vonkajšími rozmermi 110 až 150 mm (šírka) a 80 až 110 mm (výška), s výškou písmen aspoň 25 mm, šírkou písmen aspoň 4 mm a lemu 4 až 6 mm. Slovo „CNG“ musí byť bielej farby vycentrované na stred nálepky.
7. Motorové vozidlá, ktoré používajú vo svojom pohonnom systéme skvapalnený ropný plyn, musia byť v zadnej časti vozidla, a vozidlá kategórie M₂ a M₃ navyše aj v prednej časti vozidla a na vonkajšej strane dverí

¹²²⁾ § 8 vyhlášky MDPT SR č. 349/2005 Z. z.

vpravo povinne vybavené identifikačným znakom „LPG“. Identifikačný znak „LPG“ pozostáva z nálepky odolnej voči počasiu, ktorá je vyhotovená v žltom kruhu lemovaná čiernou farbou s vonkajším priemerom 70 až 110 mm, s výškou písmen 30 mm, šírkou písmen a lemu kruhu 3 mm. Slovo „LPG“ musí byť vycentrované na stred nálepky.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vyhotovenie a stav predpísaného značenia.

Chyby

1.	Predpísané značenie hmotnosti prípojného vozidla, rýchlosti alebo tlaku v pneumatikách na vozidle chýba, alebo je nečitateľné.	B
2.	Predpísané označenie vozidiel autoškoly chýba.	B
3.	Predpísané označenie obchodným menom dopravcu chýba, alebo je nečitateľné.	A
4.	Predpísané označenie vozidla na plynový pohon chýba.	B

Sklápacie zariadenie

716

Predpísané podmienky

1. Sklápacie zariadenie musí byť riadne upevnené a nesmie mať poškodené zaisťovacie prvky.
2. Z hydraulickej sústavy sklápacieho zariadenia nesmie unikať olej.

Spôsob kontroly

Na vozidle so sklápacou karosériou sa prehliadkou zistí stav a tesnosť sklápacieho zariadenia a celej hydraulickej sústavy, pričom činnosť sklápacieho zariadenia sa nekontroluje. Prehliadkou sa ďalej zistí stav zaisťovacích prvkov korby, bočníc a čela; v prípade podozrenia na nefunkčnosť sa skontroluje aj činnosť ich automatického zaisťovania.

Chyby

1.	Hydraulická sústava sklápacieho zariadenia nie je dostatočne tesná, a) olej odkvapkáva na vozovku, b) je viditeľný únik oleja, olej však neodkvapkáva na vozovku.	C A
2.	Sklápacie zariadenie je uvoľnené v spodnom alebo hornom uložení (upevňovacie skrutky sú uvoľnené alebo chýbajú).	B
3.	Automatické zaisťovanie korby, bočníc a zadného čela nepracuje spoľahlivo alebo vôbec, prípadne chýbajú zaisťovacie kolíky.	B

Hydraulické zariadenia

717

Predpísané podmienky

Hydraulické zariadenia (napr. pohony ventilátorov, posilňovačov, náhonov nadstavbových zariadení a pod.) musia byť na vozidle riadne pripevnené a ich hydraulické obvody musia byť tesné.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí upevnenie, stav a tesnosť hydraulických obvodov; ich funkčnosť sa neskúša.

Chyby

1.	Z hydraulického zariadenia uniká olej, a) odkvapkáva na vozovku, b) neodkvapkáva na vozovku.	C A
2.	Hydraulické zariadenie nie je dostatočne pripevnené.	A

Úpravy a doplnková výstroj, výbava

718

Predpísané podmienky

Úpravy vozidla a dopĺňovanie jeho výstroja a výbavy musí spĺňať podmienky pre prevádzku vozidiel na pozemných komunikáciách, podmienky stanovené pri schválení a podmienky stanovené osobitnými predpismi pre dané vozidlo, alebo jeho časť (všeobecne záväzné právne predpisy, smernice ES/EHS, predpisy EHK, dohoda ADR a pod.).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či na vozidle nie sú vykonané nedovolené úpravy alebo zmeny, alebo či použité nepôvodné diely sú v súlade s platnými predpismi. Vykonané úpravy alebo zmeny odporujúce predpisom sa súčasne bližšie opíšu v rubrike „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla.

Chyby

Nedovolená úprava alebo zmena zistená na vozidle	
a) je ľahkou chybou,	A
b) je vážnou chybou,	B
c) je nebezpečnou chybou.	C

Poznámka:

V tomto kontrolnom úkone sa zaznamenávajú tiež zistené chyby, ktoré nie je možné zaradiť do ostatných kontrolných úkonov. V takomto prípade je potrebné zistenú chybu podrobne popísať v rubrike „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla.

Obmedzovač rýchlosti

720

Predpísané podmienky

1. Obmedzovačom rýchlosti musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu¹²³⁾ vybavené
 - a) vozidlá kategórie M₃ s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou nad 10 t a vozidlá kategórie N₃, ktoré boli prihlásené do evidencie počnúc 1.1.1988,
 - b) vozidlá kategórií M₂ a M₃ s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou od 5 do 10 t a vozidlá kategórie N₂, ktoré boli prihlásené do evidencie počnúc 1.1.2005.
 - c) vozidlá kategórií M₂ a M₃ s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou od 5 do 10 t a vozidlá kategórie N₂, ktoré boli prihlásené do evidencie od 1.10.2001 do 1.1.2005, a sú prevádzkované vo vnútroštátnej a súčasne v medzinárodnej doprave,
 - d) s účinnosťou od 1.1.2007 vozidlá kategórií M₂ a M₃ s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou od 5 do 10 t a vozidlá kategórie N₂, ktoré boli prihlásené do evidencie od 1.10.2001 do 1.1.2005, a sú prevádzkované výhradne vo vnútroštátnej cestnej doprave.
2. Obmedzovač rýchlosti musí zabezpečiť, aby rýchlosť vozidla, ktoré ním musí byť vybavené, podľa ustanovení osobitného predpisu¹²³⁾ neprekročila
 - a) 100 km.h⁻¹, ak ide o vozidlo kategórie M₂ alebo M₃,
 - b) 90 km.h⁻¹, ak ide o vozidlo kategórie N₂ alebo N₃,
 - c) 90 km.h⁻¹, ak ide o vozidlo schválené na cestnú prepravu nebezpečných vecí v zmysle dohody ADR.
3. Požiadavka na vybavenie motorového vozidla obmedzovačom rýchlosti sa podľa ustanovení osobitného predpisu¹²³⁾ nevzťahuje na motorové vozidlo
 - a) kategórie M₂ alebo M₃, ktorého najväčšia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 100 km.h⁻¹,
 - b) kategórie N₂ alebo N₃, ktorého najväčšia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 90 km.h⁻¹,
 - d) vozidlá Ministerstva obrany SR a rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií v jeho pôsobnosti, ozbrojených síl SR, Ministerstva vnútra SR vrátane ním určených rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií, Policajného zboru, Zboru väzenskej a justičnej stráže, Železničnej polície, Slovenskej informačnej služby, Hasičského a záchranného zboru, colnej správy a na vozidlá záchranej služby, vozidlá používané pre verejné služby v mestskej oblasti, vozidlá podrobujúce sa skúšobným jazdám na pozemných komunikáciách na účely technického pokroku a vozidlá tvoriace mobilizačné rezervy, ktoré nie sú prihlásené do evidencie vozidiel.

Ak nie je možné zistiť najväčšiu konštrukčnú rýchlosť určenú výrobcom, považuje sa za najväčšiu konštrukčnú rýchlosť na tento účel najväčšia dovoľená rýchlosť, ktorá bola určená pri schválení vozidla, a je uvedená v osvedčení o evidencii vozidla.
4. Obmedzovač rýchlosti a jeho montáž musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹²⁴⁾. Časti obmedzovača rýchlosti nevyhnutné pre jeho činnosť musia byť dostatočne chránené pred neoprávnenými zásahmi alebo manipuláciou. Plombované musia byť tie elektrické alebo mechanické spoje, kryty a podobné súčasti, ktoré by mohli byť demontované pri neoprávnenom zásahu alebo manipulácii.

¹²³⁾ nariadenie vlády SR č. 154/2006 Z. z.

¹²⁴⁾ nariadenie vlády SR č. 153/2006 Z. z. (body 7.1, 7.2.2, 7.2.3 a 8 prílohy I a príloha III smernice Rady 92/24/ES v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/11/ES) alebo vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 89)

- Obmedzovač rýchlosti môže do motorového vozidla dodatočne namontovať výrobca vozidla, výrobca alebo poverený zástupca výrobcu obmedzovača rýchlosti a pracovisko poverené montážou obmedzovača rýchlosti.

Spôsob kontroly

- Prehliadkou sa overí vybavenie vozidla obmedzovačom rýchlosti, ktoré musí byť zapísané v osvedčení o evidencii vozidla. Skontroluje sa zabezpečenie častí obmedzovača rýchlosti plombami proti neoprávnenej manipulácii, ak sú na miestach prístupných bez demontáže. Údaj o najväčšej nastavenej rýchlosti uvedený v osvedčení o evidencii musí zodpovedať príslušnej kategórii vozidla a musí byť uvedený na označení najvyššej povolenej rýchlosti na zadnej časti vozidla.
- Plnenie tých technických podmienok vyplývajúcich z ustanovení osobitných predpisov, ktoré nie sú priamo citované v predpísaných podmienkach tohto kontrolného úkonu, sa osobitne preveruje iba v odôvodnených prípadoch pri technickej kontrole pred schválením vozidla jednotlivou vyrobeného, jednotlivou dovezeného alebo jednotlivou prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách.

Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je obmedzovač rýchlosti predpísaný, nim nie je vybavené.	B
2.	Vozidlo, pre ktoré je obmedzovač rýchlosti predpísaný, nim je vybavené, avšak chýba zápis v osvedčení o evidencii, alebo platný doklad o zabudovaní a kontrole obmedzovača rýchlosti.	B
3.	Obmedzovač rýchlosti nie je zabezpečený plombou (plombami) proti neoprávnenému zásahu alebo manipulácii v prípade, ak to konštrukcia obmedzovača vyžaduje.	B

Obmedzovač rýchlosti – kontrola funkčnosti a nastavenia

721

Predpísané podmienky

- Obmedzovač rýchlosti namontovaný vo vozidle, pre ktoré je takéto vybavenie predpísané, musí byť funkčný a správne nastavený. Predpísané nastavené rýchlosti pre jednotlivé kategórie vozidiel sú uvedené v kontrolnom úkone č. 720.
- Vozidlá, pre ktoré je vybavenie obmedzovačom rýchlosti predpísané, podliehajú kontrole funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti počnúc 1.7.2007.

Spôsob kontroly

- Pred kontrolou funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti sa vykoná kontrola tachografu podľa kontrolného úkonu č. 702. Ak sa pri tom zistí chyba, potom kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti nie je možné vykonať.
- Kontrola funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti sa vykonáva na vozidlách, ktorých tachograf a obmedzovač rýchlosti takúto kontrolu umožňujú. Kontrola sa vykoná pomocou externého prístroja na kontrolu nastavenia obmedzovača rýchlosti, ktorý sa pripojí k tachografu bez porušenia plombovania; postupuje sa pri tom podľa ustanovení osobitného metodického pokynu.
- Ak vlastnosti tachografu alebo obmedzovača rýchlosti neumožňujú vykonať kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti podľa bodu č. 2, potom je potrebné preukázať funkčnosť a správne nastavenie obmedzovača rýchlosti predložením dokladu o kontrole obmedzovača rýchlosti vystaveného organizáciou, ktorá vykonáva periodické prehliadky záznamových zariadení podľa kontrolného úkonu č. 702. V tomto prípade je platnosť dokladu o zabudovaní a kontrole obmedzovača rýchlosti do termínu ďalšej periodickej prehliadky záznamového zariadenia.

Chyby

1.	Obmedzovač rýchlosti je nefunkčný na vozidle, pre ktoré je predpísaný.	B
2.	Na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ , pre ktoré je vybavenie obmedzovačom rýchlosti predpísané, prekračuje kontrolou zistená nastavená rýchlosť hodnotu 100 km.h ⁻¹ .	B
3.	Na vozidle kategórie N ₂ alebo N ₃ , pre ktoré je vybavenie obmedzovačom rýchlosti predpísané, prekračuje kontrolou zistená nastavená rýchlosť hodnotu 90 km.h ⁻¹ .	B
4.	Na motorovom vozidle schválenom na cestnú prepravu nebezpečných vecí podľa dohody ADR, pre ktoré je vybavenie obmedzovačom rýchlosti predpísané, prekračuje kontrolou zistená nastavená rýchlosť hodnotu 90 km.h ⁻¹ .	B
5.	Kontrolou zistená nastavená rýchlosť je nižšia ako predpísaná nastavená rýchlosť o viac ako 5 km.h ⁻¹ .	A
6.	V prípade, ak nie je možné kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti v podmienkach STK vykonať, nie je predložený platný doklad o kontrole obmedzovača rýchlosti	B
7.	Kontrolu obmedzovača rýchlosti nie je možné vykonať, pretože bola zistená chyba v kontrolnom úkone č. 702.	B

Predpísané podmienky

1. Každá tlaková nádoba (nádrž) alebo batéria nádob musí byť s konštrukciou vozidla pevne spojená. Nie je dovolené dodatočné priváranie nosných alebo prídavných konštrukcií na tlakové nádoby (nádrže).
2. Povrch tlakových nádob (nádrží) nesmie byť poškodený trhlinami a koróziou. Nádoby (nádrže) nesmú byť zdeformované.
3. Tlakové nádoby (nádrže) s armatúrami, prepájacie plynové potrubia a ich spoje nesmú vyčnievať cez obrys vozidla, musia byť chránené pred poškodením, nárazom, sálavým teplom a slnečným žiarením.
4. Prípojka pre plnenie nádrží CNG musí byť vybavená uzatváracou zátkou zabezpečenou proti strate.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vyhotovenie, umiestnenie, upevnenie a stav každej plynovej nádoby (nádrže) a jej výstroja. Kontroluje sa najmä upevnenie nádob (nádrží), prípadné privarenie nosnej alebo prídavnej konštrukcie, alebo narušenie nádob (nádrží) koróziou alebo deformáciou. Upevnenie tlakových nádob (nádrží) na podlahu karosérie sa skontroluje zospodu vozidla.

Chyby

1.	Niektorá tlaková nádoba (nádrž) je nedostatočne alebo nevhodne spojená s konštrukciou vozidla.	C
2.	Na tlakovú nádobu (nádrž) je privarená konštrukcia.	C
3.	Povrch niektorej tlakovej nádoby (nádrže) je poškodený trhlinami alebo koróziou, prípadne je deformovaný.	C
4.	Niektorá tlaková nádoba (nádrž) alebo jej armatúra vyčnieva cez obrys vozidla, alebo nie je chránená pred poškodením, nárazom, sálavým teplom alebo slnečným žiarením.	C
5.	Prípojka na plnenie tlakových nádob CNG nie je vybavená uzatváracou zátkou, alebo zátku nie je zabezpečená proti strate.	B

Technická kontrola plynového zariadenia

733

Predpísané podmienky

1. Montáž zariadenia na pohon vozidla skvapalneným ropným plynom LPG alebo zariadenia na pohon vozidla stlačeným zemným plynom CNG (ďalej len „plynové zariadenie“) vo vozidle musí byť schválená a zapísaná v osvedčení o evidencii vozidla.
2. Vyhotovenie namontovaného plynového zariadenia musí byť v súlade s predloženým protokolom o montáži plynového zariadenia, ktorý vystavila oprávnená osoba montáže plynových zariadení. Na prvkoch plynového zariadenia zabudovaných do vozidla, ako sú tlakové nádoby (nádrže) a vyparovač (regulátor), musia byť vyznačené výrobné čísla v súlade s protokolom o montáži plynového zariadenia.
3. Redukčné ventily, regulátory, plynové potrubie a hadice musia byť umiestnené v takej vzdialenosti od zdrojov tepla, alebo musia byť voči nim chránené, aby nemohlo dôjsť k narušeniu funkcie plynového zariadenia.
4. Potrubia a hadice plynových rozvodov musia byť vedené a upevnené tak, aby nemohlo dôjsť k ich poškodeniu vibráciami a trením. Príchytky a prievlaky potrubí musia znemožňovať ich mechanické poškodenie dotykom s pevnými časťami vozidla. Plynové potrubia a rozvody nesmú byť privarené na konštrukciu vozidla alebo na nosnú konštrukciu tlakových nádob (nádrží).
5. Ovládacie a regulačné prvky musia byť upravené tak, aby sa zamedzilo nežiadúcej manipulácii s nimi, okrem prvkov na nastavenie voľnobežných otáčok motora.
6. Z plynového zariadenia namontovaného vo vozidle nesmie unikať zemný alebo ropný plyn.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overia výrobné čísla prvkov plynového zariadenia a ich zhoda s údajmi uvedenými v predloženej protokole o montáži plynového zariadenia.
2. Prehliadkou sa overí vyhotovenie, umiestnenie, pripevnenie a stav častí plynového zariadenia.
3. Na vozidlách s možnosťou manuálne prepínateľného alternatívneho pohonu na plyn alebo benzín (prípadne naftu) sa overí činnosť zariadenia na prepínanie jednotlivých druhov pohonu.
4. Kontrola tesnosti plynového zariadenia sa vykoná pomocou prenosného detektora úniku plynu, ktorým sa skontrolujú jednotlivé časti plynového zariadenia.
5. V prípade zistenia chyby č. 1 až 5 sa kontrola ihneď ukončí. Okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí tiež

text: „733 - Kontrola ukončená pre chýbajúci protokol o montáži plynového zariadenia.“ alebo „733 - Kontrola ukončená pre chýbajúce (alebo nečitateľné) výrobné číslo na plynového zariadenia.“ (uvedie sa súčasť plynového zariadenia, na ktorej výrobné číslo chýba) alebo „733 - Kontrola ukončená pre nesúlad výrobných čísel na plynového zariadenia, na vozidle zistené:“, (uvedie sa súčasť plynového zariadenia, na ktorej bol nesúlad zistený, a výrobné číslo zistené na vozidle) alebo „733 - Kontrola ukončená pre chýbajúci zápis plynového zariadenia v OEV“ alebo „733 - Kontrola ukončená pre únik plynu z plynového zariadenia“.

Chyby

1.	Výrobné číslo na plynovom zariadení chýba alebo je nečitateľné.	C + ukončenie kontroly
2.	Výrobné číslo na plynovom zariadení nesúhlasí s číslom uvedeným v protokole o montáži plynového zariadenia.	C + ukončenie kontroly
3.	Nebol predložený protokol o montáži plynového zariadenia.	C + ukončenie kontroly
4.	Plynové zariadenie nie je zapísané v osvedčení o evidencii vozidla.	C + ukončenie kontroly
5.	Plynové zariadenie je netesné, bol zaznamenaný únik plynu.	C + ukončenie kontroly
6.	Plynové zariadenie nie je vyhotovené v súlade s protokolom o montáži plynového zariadenia alebo bolo zjavne upravené.	C
7.	Niektorá časť plynového zariadenia chýba, je poškodená alebo neplní svoju funkciu.	C
8.	Redukčné ventily, regulátory, plynové potrubia a hadice nie sú dostatočne vzdialené od zdrojov tepla, alebo nie sú voči nim chránené.	C
9.	Potrubia a hadice sú nevhodne vedené, hrozí ich mechanické poškodenie.	B
10.	Plynové potrubia a rozvody sú privarené ku konštrukcii vozidla alebo k nosnej konštrukcii tlakových nádob (nádrží).	C
11.	Ovládacie a regulačné prvky nie sú upravené tak, aby sa zamedzilo nežiaducej manipulácii s nimi.	B

Technická kontrola elektrického trakčného zariadenia

734

Predpísané podmienky

Vozidlá s elektrickým trakčným zariadením, pre ktoré to ustanovuje osobitný predpis, podliehajú technickej kontrole elektrického trakčného zariadenia.

Spôsob kontroly

Overí sa platnosť technickej kontroly elektrického trakčného zariadenia, ak je to pre dané vozidlo ustanovené osobitným predpisom.

Chyby

Technická kontrola elektrického trakčného zariadenia vozidla, pre ktoré to ustanovuje osobitný predpis, nie je platná.	B
--	---

2.8 Skupina 800 - Spaliny, zvuk odrušenie

Emisná kontrola

801

Predpísané podmienky

- Prevádzkovateľ vozidla, ktoré je v premávke na pozemných komunikáciách, je podľa osobitného predpisu¹²⁵⁾ povinný v ustanovených lehotách podrobiť vozidlo emisnej kontrole pravidelnej.
- Emisná kontrola pravidelná sa podľa ustanovení osobitného predpisu¹²⁶⁾ vykonáva:
 - na vozidlách kategórií M₁ a N₁ so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom v lehote štyroch rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,

¹²⁵⁾ § 21 ods. 1 písm. b) bod 2 zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

¹²⁶⁾ § 67 ods. 1 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

- b) na vozidlách kategórií M₁ a N₁ so vznetrovým motorom v lehote štyroch rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojiročných lehotách,
 - c) na vozidlách kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - d) na vozidlách kategórií M a N používaných na zdravotnícku záchranú službu, banskú záchranú službu a poruchovú službu plynárenských zariadení a vozidlách používaných na taxislužbu v lehote jedného roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - e) na vozidlách kategórie T v lehote dvoch rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojiročných lehotách,
 - f) na vozidlách kategórií M, N a T používaných v autoškole ako výcvikové vozidlo v lehote jedného roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - g) na vozidlách kategórií M₁ a N₁ so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom v lehote jedného roka po prvom prihlásení do evidencie a potom v jednoročných lehotách.
3. Emisná kontrola sa nevykonáva na vozidlách kategórií M a N s motorom mazaným zmesou paliva a mazacieho oleja a na vozidlách kategórie L.
 4. Emisnej kontrole pravidelnej podliehajú vozidlá kategórií M₁ a N₁ so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom podľa ustanovení osobitného predpisu¹²⁷⁾ po prvý krát:
 - a) v lehote od 1.4.2007 do 30.6.2007; to platí pre vozidlo, ktoré bolo prvý krát prihlásené do evidencie do 31.12.1993,
 - b) od 1.7.2007 do 31.12.2007; to platí pre vozidlo, ktoré bolo prvý krát prihlásené do evidencie od 1.1.1994 do 31.12.1999,
 - c) od 1.1.2008 do 30.6.2008; to platí pre vozidlo, ktorého lehota na vykonanie emisnej kontroly pravidelnej uplynie do 30.6.2008, a ktoré bolo prvý krát prihlásené do evidencie od 1.1.2000.
 5. Emisnej kontrole pravidelnej podliehajú vozidlá kategórie T podľa ustanovení osobitného predpisu¹²⁸⁾ po prvý krát počnúc 1.1.2008.
 6. Dokladmi potvrdzujúcimi absolvovanie emisnej kontroly pravidelnej sú osvedčenie o emisnej kontrole, vyznačená kontrolná nálepka nalepená na vozidle a protokol o emisnej kontrole. Pri technickej kontrole sa podľa ustanovení osobitného predpisu¹²⁹⁾ preukazuje absolvovanie emisnej kontroly pravidelnej predložením platného osvedčenia o emisnej kontrole.

Spôsob kontroly

Kontrolou vyznačených údajov na predloženej osvedčenie o emisnej kontrole vozidla sa overí, či vozidlo, na ktoré sa taká povinnosť vzťahuje, bolo v ustanovenej lehote podrobené emisnej kontrole pravidelnej. Ak nie je predložené osvedčenie, zohľadní sa predloženie platného protokolu o emisnej kontrole vozidla s hodnotením „spôsobilé“.

Chyby

1.	Vozidlo nebolo podrobené pravidelnej emisnej kontrole v ustanovenej lehote.	C
2.	Vodič vozidla nepredložil platné osvedčenie o emisnej kontrole vozidla, ani platný protokol o emisnej kontrole vozidla s hodnotením „spôsobilé“.	C
3.	Vodič vozidla nepredložil platné osvedčenie o emisnej kontrole vozidla, ale predložil platný protokol o emisnej kontrole vozidla s hodnotením „spôsobilé“.	A
4.	Na vozidle nie je nalepená vyznačená (perforovaná) platná kontrolná nálepka, ale bolo predložené platné osvedčenie o emisnej kontrole vozidla, prípadne platný protokol o emisnej kontrole vozidla s hodnotením „spôsobilé“.	A

Výfukové potrubie - vyústenie

804

Predpísané podmienky

1. Vyústenie výfukového potrubia nesmie byť oproti schválenému vyhotoveniu premiestnené, ani upravené doplnením alebo náhradou pôvodných dielov neschválenými.
2. Vyústenie výfukového potrubia vozidiel schválených pred 1.7.1972 nesmie smerovať k pravej bočnej strane vozidla.
3. Koncová časť výfukového potrubia vozidiel kategórií M₂, M₃ a N, pre ktoré to ustanovuje osobitný predpis, musí smerovať nad vozidlo, dozadu za vozidlo alebo doľava, pričom:

¹²⁷⁾ § 104 ods. 4 a 5 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹²⁸⁾ § 104 ods. 6 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹²⁹⁾ § 46 ods. 9 písm. a) vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

- a) vyústenie výfukového potrubia nesmie presahovať, okrem jednostopových motorových vozidiel, inú pevnú časť zadného a bočného obrysu vozidla,
 - b) os vyústenia koncovej časti výfukového potrubia, okrem potrubia smerujúceho hore a vyústeného nad vozidlom, musí byť buď rovnobežná s vodorovnou rovinou, alebo odklonená k rovine vozovky,
 - c) ak je výfukové potrubie vozidla vyvedené kolmo nahor, musí mať vyústenie v ľavej polovici vozidla. Koniec vyústenia musí byť najmenej 100 mm nad strechou kabíny pre vodiča alebo nad karosériou motorového vozidla. Koniec vyústenia musí byť vybavený samočinnou uzatváracou klapkou alebo odvodňovacím ventilom v najnižšej časti potrubia.
4. Ťahače návesov schválené počnúc 1.7.1972 nesmú výfukovými plynmi priamo ofukovať návesy.

Spôsob kontroly

Prehliadkou výfukového potrubia sa overí, či jeho vyústenie zodpovedá predpísaným podmienkam.

Chyby

Vyústenie výfukového potrubia nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
---	---

Výfukové potrubie - stav

805

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo musí byť vybavené výfukovým potrubím a účinným tlmičom schváleného vyhotovenia na tlmenie hluku spôsobeného vychádzajúcimi plynmi.
2. Výfukové potrubie (vrátane tlmiča výfuku alebo katalyzátora) nesmie byť poškodené natoľko, že by mohla byť porušená jeho tesnosť.
3. Výfukové potrubie (vrátane tlmiča výfuku alebo katalyzátora) musí byť od podlahy a iných horľavých častí vozidla oddelené a na dielce spodku vozidla alebo karosérie pripevnené tak, aby tieto dielce boli zvukovo aj tepelne od výfukového systému izolované.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav výfukového potrubia. V motorovom priestore sa overí upevnenie zberného výfukového potrubia na motore. Pokiaľ sa vyskytnú pochybnosti o tom, či tlmič výfuku je schváleného vyhotovenia, vykoná sa kontrola hladiny vonkajšieho zvuku podľa kontrolného úkonu č. 806.

Chyby

1.	Výfukové potrubie, tlmič výfuku alebo katalyzátor sú prasknuté alebo z iných príčin netesné, takže výfukové plyny vnikajú do priestoru pre cestujúcich, vodiča alebo do priestoru pre náklad, alebo sú zdrojom nadmerného hluku.	C
2.	Tlmič výfuku alebo niektorá časť výfukového potrubia chýba.	B
3.	Na vozidle je namontovaný tlmič výfuku nezodpovedajúci schválenému vyhotoveniu vozidla.	B
4.	Výfukové potrubie, tlmič výfuku alebo katalyzátor nie sú riadne pripevnené alebo dostatočne tepelne izolované od blízkych horľavých častí vozidla.	B
5.	Výfukové potrubie je netesné.	B
6.	Jednotlivé spoje na výfukovom potrubí sú čiastočne netesné, tieto netesnosti však nemajú vplyv na bezpečnosť alebo hlučnosť vozidla.	A

Hladina vonkajšieho zvuku

806

Predpísané podmienky

1. Všetky zariadenia určené na tlmenie vonkajšieho i vnútorného zvuku musia byť prevádzkyschopné a plniť určenú tlmiacu funkciu.
2. Hladina vonkajšieho zvuku motorového vozidla v prevádzke nesmie byť vyššia, ako bola pri jeho schválení.
3. Hladina vonkajšieho zvuku stojaceho motorového vozidla nesmie na vozidlách všetkých kategórií prekročiť referenčnú hodnotu.
4. Výfukový systém vozidla uvedeného do prevádzky do 31.12.1982 musí spĺňať referenčné hodnoty hladiny vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla v dB A uvedené v tabuľke:

Kategorie vozidiel		Vozidlá schválené		
		pred 1.1.1972	počnúc 1.1.1972 do 31.12.1975	počnúc 1.1.1976 do 31.12.1982
L	zdvihový objem do 50 cm ³	105	103	103
	zdvihový objem nad 50 do 125 cm ³	107	105	105
	zdvihový objem nad 125 do 500 cm ³	109	107	107
	zdvihový objem nad 500 cm ³	110	108	108
M	do 9 miest na sedenie	102	100	98
	viac ako 9 miest na sedenie a s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t	112	110	108
	viac ako 9 miest na sedenie a s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	116	114	112
N	s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t	112	110	108
	s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	116	114	112

Spôsob kontroly

Hladina vonkajšieho zvuku výfukového systému sa meria iba na vozidle, ktoré má podľa subjektívneho posúdenia nadmernú hlučnosť. Na meranie sa použije zvukomer, ktorý spĺňa minimálne požiadavky na zvukomery pre prevádzkové merania stanovené osobitným predpisom¹³⁰). Pri meraní sa postupuje podľa osobitného metodického pokynu.

Chyby

Nameraná hladina vonkajšieho zvuku výfukového systému presahuje stanovený limit.	B
--	---

Elektromagnetická kompatibilita

807

Predpísané podmienky

- Motorové vozidlo musí byť konštrukčne vyhotovené, vyrobené a vybavené tak, aby rušivé vyžarovanie elektromagnetickej energie, ktoré vzniká pri prevádzke vozidla, neprevýšilo medzné hodnoty elektromagnetickej kompatibility.
- Originálne súčasti vozidla nesmú byť nahradené súčasťami, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť elektromagnetickú kompatibilitu vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí úplnosť a vonkajší stav odrušovacích prvkov (kondenzátorov, zapalovacích káblov, káblových koncoviek a pod.).

Chyby

1.	Na vozidle zjavne chýba niektorý z odrušovacích prvkov, ktorými bolo vozidlo vybavené.	A
2.	Niektorý odrušovací prvok je zjavne poškodený.	A

2.9 Skupina 900 - Predpísaná a zvláštna výbava

Zdravotnícke potreby (lekárnička)

901

Predpísané podmienky

- Podľa ustanovení osobitného predpisu¹³¹) povinnou výbavou motorového vozidla kategórie:
 - L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} a L_{7e} je motolekárnička,
 - M₁, N, a T je autolekárnička,
 - M₂ a M₃ s počtom do 22 miest na sedenie je jedna autolekárnička pre hromadnú dopravu,
 - M₂ a M₃ s počtom nad 22 miest na sedenie sú dve autolekárničky pre hromadnú dopravu.

¹³⁰) STN 35 6870

¹³¹) § 1 ods. 8 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

2. Jednotlivé druhy lekárničiek podľa predpísanej podmienky č. 1 musia obsahovať zdravotnícke potreby podľa osobitného predpisu¹³²).
3. Obsah lekárničky musí byť uložený v samostatnom puzdre s charakteristickým označením. Súčasťou lekárničky musí byť zoznam náplne, stručný návod na použitie, pokyn na poskytovanie prvej pomoci, označenie výrobcu a dátum kompletizovania. Vozidlo na hromadnú dopravu osôb musí mať lekárničku umiestnenú na viditeľnom, označenom a prístupnom mieste v priestore pre cestujúcich.
4. Zdravotnícke potreby, ktoré sú súčasťou lekárničky, nesmú mať uplynutú dobu expirácie (lehotu použiteľnosti). Dobou expirácie sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie:
 - a) pri dezinfekčných roztokoch a sterilných obväzových materiáloch určená výrobcom a uvedená na obale,
 - b) pri ostatných obväzových materiáloch najdlhšie päť rokov od dátumu výroby, ktorý je vyznačený na obale, ak nemajú porušený obal.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vybavenosť vozidla predpísanou lekárničkou, kompletnosť jej obsahu a dodržanie lehoty použiteľnosti obsahnutých zdravotníckych potrieb.

Chyby

1.	Vozidlo nie je vybavené predpísanou lekárničkou.	B
2.	Lekárnička je v nevyhovujúcom stave (zdravotnícke potreby sú po záručnej dobe, alebo sú poškodené tak, že stratili sterilnosť, alebo sú v nepoužiteľnom stave z inej príčiny).	A
3.	V lekárničke chýba niektorý z predpísaných zdravotníckych prostriedkov.	A

Predpísaná minimálna výbava

902

Predpísané podmienky

1. Podľa ustanovení osobitného predpisu¹³³) musia byť vozidlá kategórií M a N vybavené:
 - a) náhradnými elektrickými poiskami, ak sa v elektrickej inštalácii používajú, a to po jednej z každého používaného druhu,
 - b) náhradnými vlákňovými žiarovkami s výnimkou svetelných zdrojov s plynovou výbojkou, ak sa používajú v svetlometoch alebo svietidlách vozidla s vymeniteľným zdrojom svetla, a to po jednej žiarovke z každého druhu používaného na vonkajšie osvetlenie vozidla a náradie potrebné na ich výmenu s výnimkou zvláštneho výstražného svetla,
 - c) príručným zdvihákom s nosnosťou rovnajúcou sa aspoň zaťaženiu najviac zaťaženej nápravy vozidla alebo rovnajúcou sa hmotnosťou zdvíhanej časti vozidla z najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla pri zdvíhaní tejto časti spôsobom určeným výrobcom na použitie zdviháka,
 - d) kľúčom na matice alebo skrutky kolies.
2. Povinná výbava podľa predpísanej podmienky č. 1 písm. c) a d) sa nevzťahuje na:
 - a) vozidlá, ktoré majú vybavené všetky kolesá pneumatikami zvláštnej konštrukcie umožňujúcej dočasné použitie po defekte s indikáciou defektu v ktorejkoľvek z pneumatík,
 - b) vozidlá kategórií M₁ a N₁, ktoré sú vybavené prostriedkami pre bezdemontážnu opravu poškodenej pneumatiky umožňujúcej dočasné použitie,
 - c) mestské autobusy a špeciálne vozidlá, ktoré sú prevádzkované na obmedzenom území v operatívnom dosahu servisných služieb svojho prevádzkovateľa.
3. Vozidlá kategórie T musia byť vybavené podľa predpísanej podmienky č. 1 písm. a) až d).
4. Motorové vozidlá okrem motocyklov s prevádzkovou hmotnosťou prevyšujúcou 400 kg musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu¹³⁴) vybavené ťažnou tyčou alebo ťažným lanom schváleného typu určeným na vlečenie vozidiel.
5. Vozidlá kategórií M, N a T musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu¹³⁵) vybavené bezpečnostným odevom (bezpečnostná reflexná vesta, overal, nohavice, bunda alebo pláštenka), ktorý spĺňa podmienky ustanovené technickou normou¹³⁶), pričom bezpečnostný odev musí byť umiestnený v dosahu zo sedadla vodiča vozidla.
6. Podľa ustanovení osobitného predpisu¹³⁷) musia byť vozidlá kategórií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, a L_{7e} vybavené:

¹³²) príloha č.1 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹³³) § 1 ods. 1 až 3 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹³⁴) § 1 ods. 6 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹³⁵) § 1 ods. 13 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹³⁶) STN EN 471 alebo podobná technická norma členského štátu EÚ

¹³⁷) § 1 ods. 7 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

- a) náhradnými elektrickými poistkami, ak sa v elektrickej inštalácii používajú, a to po jednej z každého používaného druhu,
- b) náhradnými vlákňovými žiarovkami s výnimkou svetelných zdrojov s plynovou výbojkou, ak sa používajú v svetlometoch alebo svietidlách vozidla s vymeniteľným zdrojom svetla, a to po jednej žiarovke z každého druhu používaného na vonkajšie osvetlenie vozidla a náradie potrebné na ich výmenu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či je vozidlo vybavené predpísanými náhradnými dielmi, nástrojmi a zariadeniami.

Chyby

1.	Niektorá súčasť predpísanej minimálnej výbavy chýba.	B
2.	Niektorá súčasť predpísanej minimálnej výbavy je poškodená natoľko, že ju nemožno v prípade potreby použiť.	B

Výstražný trojuholník

903

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií L_{2e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e}, L_{7e}, M, N a T musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu¹³⁸⁾ vybavené homologizovaným prenosným výstražným trojuholníkom schváleným podľa osobitného predpisu¹³⁹⁾. Táto predpísaná podmienka sa považuje za splnenú, ak je trojuholník, ktorým je vozidlo vybavené, označený príslušnou schvaľovacou značkou. Vzory schvaľovacích značiek sú uvedené v prílohe č. 4.
2. Výstražný trojuholník musí byť v zloženom stave uložený v prepravnom obale. Výstražný trojuholník musí byť v rozloženom stave možné stabilne ustanoviť na vodorovnom podklade do pracovnej polohy, kedy je jeho činná plocha (reflexná a fluorescentná) približne vertikálna.
3. Výstražný trojuholník nesmie byť poškodený natoľko, že by mohli byť obmedzené optické vlastnosti jeho činnej plochy (reflexnosť alebo fluorescentnosť), alebo že by ho nemohlo byť možné ustanoviť do stabilnej pracovnej polohy.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vybavenie vozidla schváleným typom výstražného trojuholníka a stav výstražného trojuholníka. Vyskúša sa rozloženie a stabilita uloženia trojuholníka na vodorovnom podklade.

Chyby

1.	Vozidlo nie je vybavené schváleným výstražným trojuholníkom.	B
2.	Výstražný trojuholník nie je schválený.	B
3.	Výstražný trojuholník je poškodený natoľko, že sú obmedzené jeho optické vlastnosti, alebo ho nemožno ustanoviť do stabilnej pracovnej polohy.	B
4.	Výstražný trojuholník je ľahko poškodený, ale použiteľný.	A
5.	Výstražný trojuholník nie je uložený v prepravnom obale.	A

Hasiace prístroje

904

Predpísané podmienky

1. Podľa ustanovení osobitného predpisu¹⁴⁰⁾ povinnou výbavou vozidiel kategórie
 - a) M₂ a M₃ s počtom do 22 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorých hmotnosť náplní je najmenej 6 kg,
 - b) M₂ a M₃ s počtom nad 22 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorých hmotnosť náplní je najmenej 12 kg,
 - c) N₂, N₃ a T je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorých hmotnosť náplní je najmenej 6 kg,
 - d) M a N používaných na zdravotnícku záchrannú službu, banskú záchrannú službu a poruchovú službu plynárenských zariadení je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorého hmotnosť náplne je najmenej 1,3 kg.

¹³⁸⁾ § 1 ods. 10 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹³⁹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 27)

¹⁴⁰⁾ § 1 ods. 11 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

2. Vozidlá schválené na prepravu nebezpečných vecí (podľa dohody ADR) musia z hľadiska vybavenia hasiacimi prístrojmi plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹⁴¹).
3. Hasiace prístroje musia byť schváleného typu, musia byť podrobované pravidelným prehliadkam (v ročnom intervale periodickej prehliadke a v päťročnom intervale tlakovej skúške) a musia byť vybavené plombou.
4. Hasiace prístroje musia byť vo vozidle uložené do úchytovej pre umiestnenie v smere zvislom alebo vodorovnom tak, aby spoľahlivo odolávali zrýchleniu najmenej 6g v smere čelného nárazu vozidla, na dobre viditeľnom a ľahko prístupnom mieste. Jeden z hasiacich prístrojov musí byť v dosahu zo sedadla vodiča vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí druh, stav, upevnenie, celková náplň, umiestnenie a značky pravidelných kontrol hasiacich prístrojov.

Chyby

1.	Vozidlo, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, ním nie je vybavené.	B
2.	Hasiaci prístroj vo vozidle, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, nie je schváleného typu, má porušenú plombu, alebo nemá platnú pravidelnú prehliadku.	B
3.	Hasiace prístroje vo vozidle, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, majú menšiu celkovú náplň, ako je predpísaná.	A
4.	Hasiaci prístroj vo vozidle, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, nie je vhodne umiestnený alebo pripevnený.	A
5.	Vozidlo schválené na prepravu nebezpečných vecí nie je vybavené potrebným počtom hasiacich prístrojov.	C
6.	Hasiaci prístroj vozidla na prepravu nebezpečných vecí nie je schváleného typu, má porušenú plombu, nemá platnú pravidelnú prehliadku, je nevhodne umiestnený alebo nevhodne pripevnený.	C

Zakladacie kliny

905

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t a prípojné vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 750 kg musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu¹⁴²) vybavené najmenej jedným zakladacím klinom. Motorové a prípojné vozidlá s tromi a viac nápravami, jednonápravové prívesy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 750 kg a návesy musia byť vybavené najmenej dvoma zakladacími klinmi.
3. Zakladacie kliny musia byť schopné účinne zabezpečiť vozidlo proti samovoľnému pohybu. Veľkosť zakladacích klinov musí zodpovedať priemeru kolies vozidla. Zakladacie kliny musia byť vyhotovené tak, aby ich bolo možné bezpečne uchopiť. Zakladacie kliny musia byť uložené tak, aby boli ľahko prístupné obsluhu a bezpečne pripevnené. Zakladacie kliny nesmú byť poškodené natoľko, že by neboli schopné plniť svoju funkciu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa preverí vybavenie vozidla zakladacími klinmi; zároveň sa zistí ich vyhotovenie, stav a uloženie.

Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré sú zakladacie kliny predpísané, nimi nie je vybavené.	B
2.	Zakladacie kliny vozidla, pre ktoré sú predpísané, sú natoľko poškodené, že nedokážu účinne zabezpečiť vozidlo proti samovoľnému pohybu.	B
3.	Vozidlo, pre ktoré sú zakladacie kliny predpísané, je vybavené zakladacími klinmi nevhodného vyhotovenia.	A
4.	Na vozidle, pre ktoré sú zakladacie kliny predpísané, sú nevhodne uložené.	A

Nádoby na rezervné palivo a ich držiaky

906

¹⁴¹) metodický pokyn MDPT SR na vykonávanie technických kontrol vozidiel na prepravu nebezpečných vecí

¹⁴²) § 1 ods. 5 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

Predpísané podmienky

1. Nádoby na rezervné palivo musia byť vyhotovené tak, aby palivo pri nijakej polohe nádoby nemohlo vytekať.
2. Nádoby na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 musia byť umiestnené tak, aby nepresahovali alebo netvorili obrys vozidla, aby boli od rovín vymedzujúcich najväčšiu šírku vozidla vzdialené najmenej 150 mm a od roviny vymedzujúcej dĺžku vozidla vpredu alebo vzadu najmenej 250 mm.
3. Držiak nádob musí byť spoľahlivo pripevnený ku karosérii alebo k inej vhodnej časti vozidla a musí byť dostatočne pevný.
4. Držiak nádob musí byť vyhotovený s uzamykateľným záverom, znemožňujúcim vybratie nádoby nepovolnou osobou.
5. Plniace otvory nádob musia byť zaistené proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu ich obsahu.

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom držiakmi na nádoby s rezervným palivom a nádobami na rezervné palivo sa prehliadkou zistí stav držiakov a nádob na rezervné palivo, ich vyhotovenie a pripevnenie. Predpísané umiestnenie sa meraním overia iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.

Chyby

1.	Držiak nádob je nedostatočne pripevnený alebo poškodený.	B
2.	Držiak nádob a vložené nádoby alebo ich uzávery nie je možné spoľahlivo zaistiť a zamknúť.	B
3.	Na vozidle schválenom počnúc 1.7.1972 sú namontované držiaky na nádoby tak, že nezodpovedajú predpísaným podmienkam.	B
4.	Z niektorej nádoby vyteká palivo.	C

Plachta a oblúky

907

Predpísané podmienky

1. Plachta musí byť po celom obvode karosérie riadne pripevnená, musí dostatočne priliehať k bočniciam a čelám vozidla.
2. Plachta nesmie byť poškodená natoľko, že by dostatočne nechránila prepravovaný náklad pred poveternostnými vplyvmi.
3. Plachtové oblúky alebo obdobné zariadenie, pripevňovacie objímky a pripevňovacie pásy nesmú byť zdeformované alebo nadmerne poškodené; žiaden plachtový oblúk nesmie chýbať.

Spôsob kontroly

Ak je vozidlo vybavené plachtou a plachtovými oblúkmi, prehliadkou sa skontroluje ich stav a pripevnenie. Nenamontovaná plachta sa nekontroluje.

Chyby

1.	Plachtu nie je možné riadne pripevniť.	B
2.	Plachtové oblúky alebo obdobné zariadenie a pripevňovacie objímky sú poškodené natoľko, že neplnia svoju funkciu, alebo sú neúplné.	B
3.	Plachta je nadmerne poškodená.	B

Navijak

908

Predpísané podmienky

1. Navijak musí byť na vozidle riadne pripevnený. Navijak ani diely lana nesmú byť poškodené natoľko, aby ohrozovali bezpečnosť obsluhy alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.
2. Zo skrine navijaku nesmie unikať olej alebo mazivo.
3. Z povrchu lana nesmú vyčnievať prasknuté drôty, ktoré by mohli spôsobiť zranenie obsluhy alebo zmenšiť pevnosť lana.

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom navijakom sa prehliadkou zistí jeho stav; funkcia navijaku sa neskúša. Stav lana sa skontroluje len v časti, ktorá je viditeľná bez odvitia.

Chyby

1.	Zo skrine navijaku uniká olej alebo mazivo, ktoré a) neodkvapkáva na vozovku, b) odkvapkáva na vozovku.	A C
2.	Navijak je nedostatočne pripevnený, alebo je poškodený tak, že môže ohroziť bezpečnosť obsluhy alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	B
3.	Viditeľná časť lana je nadmerne poškodená.	B

Hydraulická ruka

909

Predpísané podmienky

1. Hydraulická ruka musí byť na vozidlo bezpečne pripevnená a v prepravnej polohe spoľahlivo zaistená.
2. Z hydraulickej sústavy nesmie unikať olej.

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom hydraulickou rukou sa prehliadkou zistí jej stav, pripevnenie k vozidlu a zaistenie v prepravnej polohe. Funkcia hydraulickej ruky sa neskúša.

Chyby

1.	Z hydraulickej sústavy hydraulickej ruky uniká olej, ktorý a) neodkvapkáva na vozovku, b) odkvapkáva na vozovku.	A C
2.	Hydraulická ruka nie je dostatočne pripevnená na vozidlo alebo zaistená v prepravnej polohe, pripevňovacie alebo zaisťovacie elementy sú poškodené.	B

Zdvíhacie čelo

910

Predpísané podmienky

1. Zdvíhacie čelo musí byť k vozidlu bezpečne pripevnené a v prepravnej polohe bezpečne zaistené.
2. Z hydraulickej sústavy zdvíhacieho čela nesmie unikať olej.

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom zdvíhacím čelom sa prehliadkou zistí jeho stav, pripevnenie k vozidlu a zaistenie v prepravnej polohe; funkcia zdvíhacieho čela sa neskúša.

Chyby

1.	Z hydraulickej sústavy zdvíhacieho čela uniká olej, ktorý a) neodkvapkáva na vozovku, b) odkvapkáva na vozovku.	A C
2.	Zdvíhacie čelo je nedostatočne pripevnené na vozidlo alebo zaistené v prepravnej polohe, pripevňovacie alebo zaisťovacie elementy sú poškodené	B

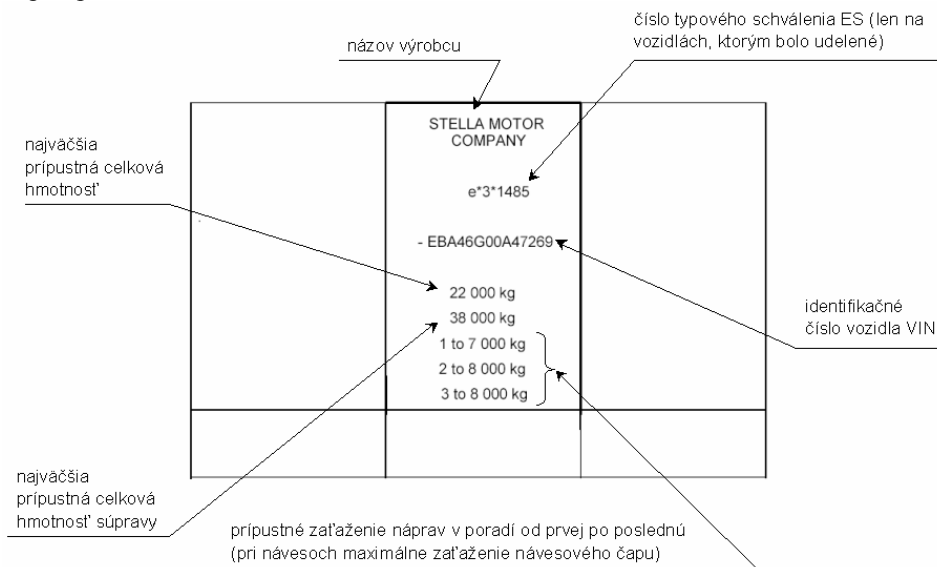
3. Záverečné ustanovenia

- 3.1 Zrušuje sa metodika MDPT SR z 28. augusta 1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.
- 3.2 Zrušuje sa dočasný metodický pokyn MDPT SR z 22. februára 2006 na vyznačovanie chýb zistených pri technickej kontrole na vyrazených identifikačných číslach vozidiel VIN do tlačiva Protokolu o technickej kontrole vozidla.
- 3.3 Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňom uverejnenia.

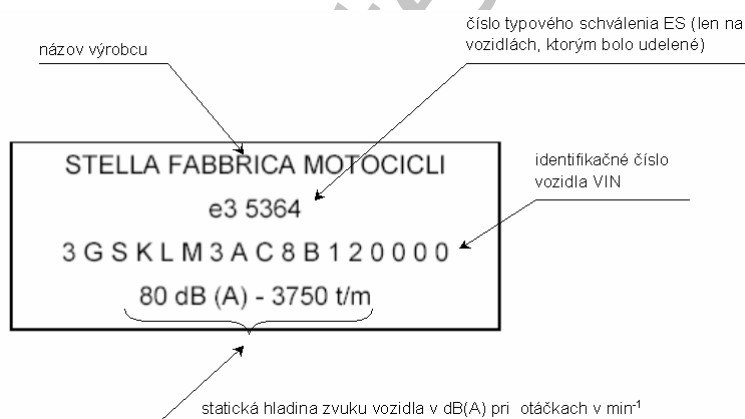
Ing. Dušan Turanovič, v.r.
generálny riaditeľ

Vzory výrobných štítkov vozidiel

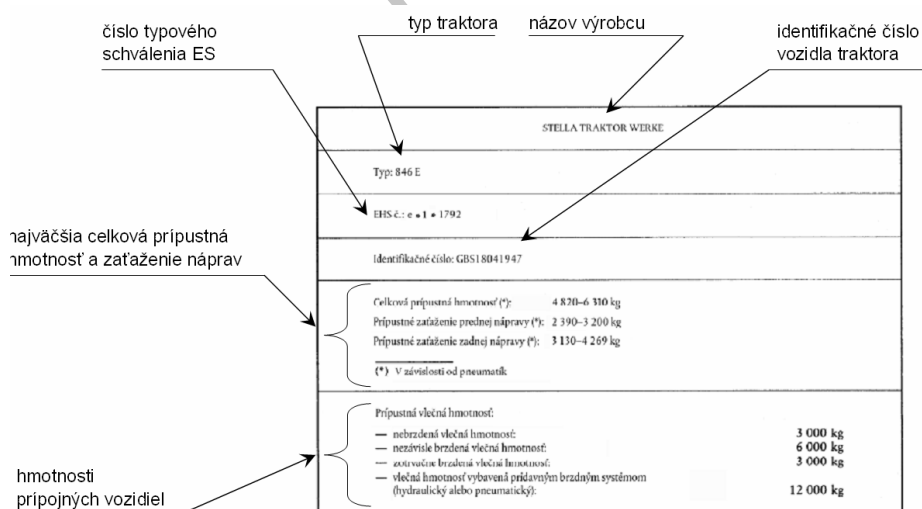
1. Príklad výrobného štítku vozidla kategórie M, N alebo O podľa smernice Rady 76/114/EHS v znení neskorších predpisov



2. Príklad výrobného štítku vozidla kategórie L podľa smernice Rady 93/34/EHS v znení neskorších predpisov

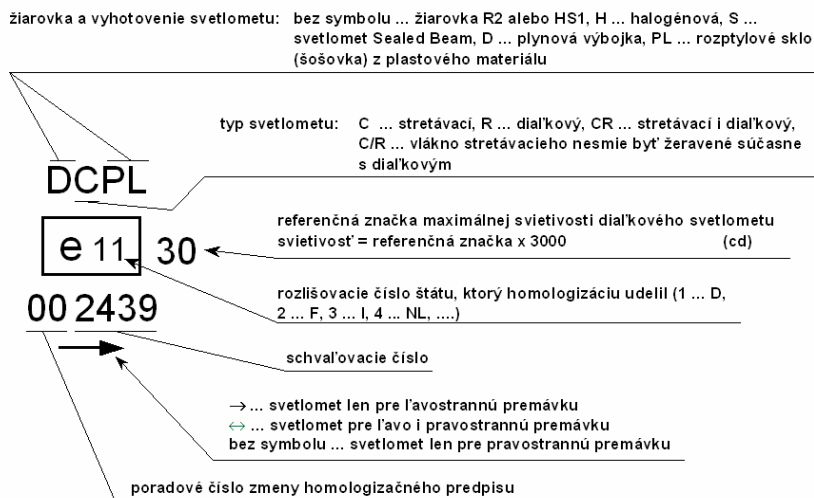


3. Príklad výrobného štítku vozidla kategórie T podľa smernice Rady 89/173/EHS v znení neskorších predpisov

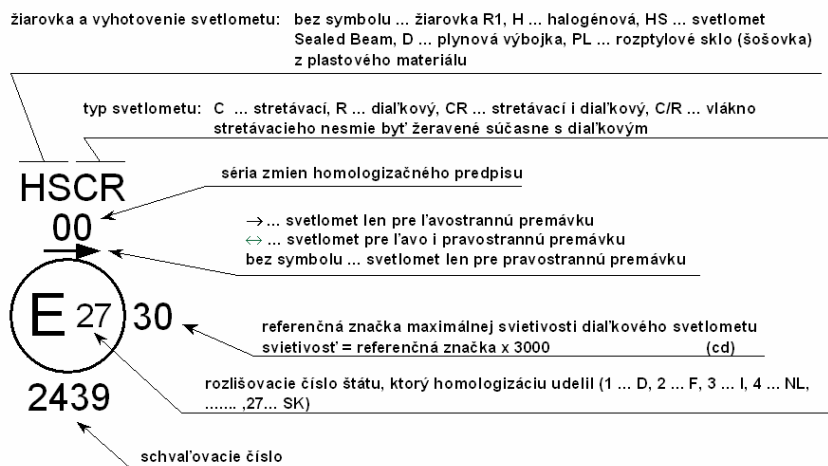


Prehľad používaných schvaľovacích značiek svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie

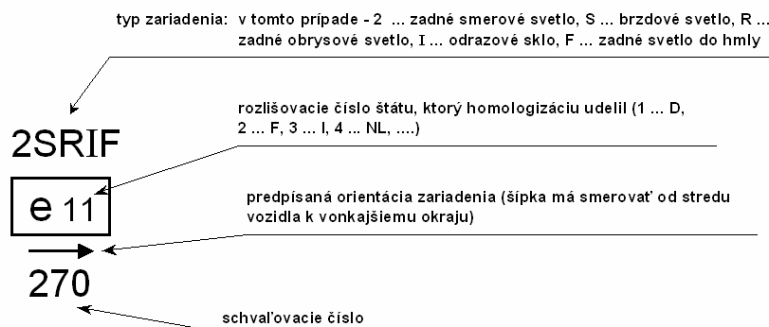
1. Príklad schvaľovacej značky pre stretávacie alebo diaľkové svetlomety podľa smerníc ES/EHS



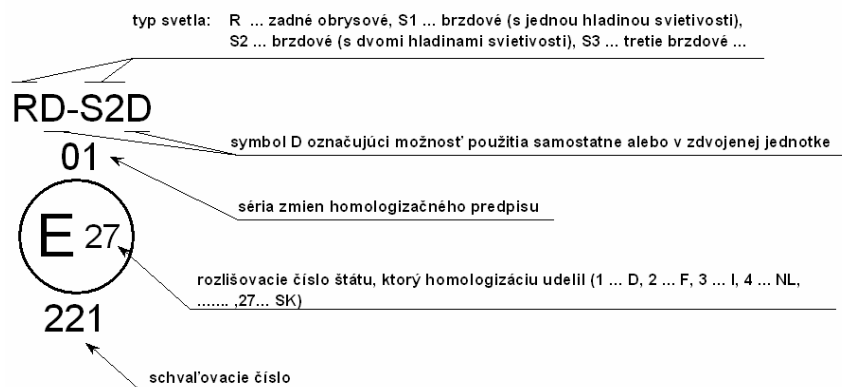
2. Príklad schvaľovacej značky pre stretávacie alebo diaľkové svetlomety podľa predpisov EHK



3. Príklad schvaľovacej značky pre ostatné svetelné zariadenia a zariadenia svetelnej signalizácie podľa smerníc ES/EHS



4. Príklad schvaľovacej značky pre ostatné svetelné zariadenia a zariadenia svetelnej signalizácie podľa predpisov EHK



5. Význam symbolov označujúcich typ svetelného zariadenia alebo zariadenia svetelnej signalizácie

Symbol	Význam symbolu
C	stretávací svetlomet
R	diaľkový svetlomet
CR, C/R	stretávací a diaľkový svetlomet
MB, MBH	motocyklový svetlomet
K	rohový svetlomet
B	svetlomet do hmly
1, 1a, 1b	predné smerové svetlo
2, 2a, 2b	zadné smerové svetlo
3, 4, 5, 6	bočné smerové svetlo
11	motocyklové predné smerové svetlo
12	motocyklové zadné smerové svetlo
A	predné obrysové svetlo
R	zadné obrysové svetlo
SM1, SM2	bočné obrysové svetlo
RL	denné svetlo
A, B	zvláštne výstražné svetlo
F, B	zadné svetlo do hmly (označenie B sa používalo len na starších)
S, S1, S2	brzdové svetlo
S3	tretie brzdové svetlo
AR	spätné svetlo
I, IA, IB	netrojuholníkové odrazové sklo pre motorové vozidlo
III, IIIA	trojuholníkové odrazové sklo pre prípojné vozidlo
IVA	netrojuholníkové odrazové sklo
C	bočné a zadné reflexné pásy a vyznačenie obrysov (biele, žlté alebo červené)
D, E	reflexné vyznačenie obrysov – rozlišovacie znaky (logo, reklama) a grafické prvky
L	osvetlenie evidenčného čísla (staršie schválené podľa ES/EHS sú bez tohto označenia)
P	parkovacie svetlo podľa ES/EHS (novšie schválené podľa ES/EHS a všetky podľa EHK sú bez tohto označenia)
D	označenie svetelného zariadenia použiteľného samostatne alebo v zdvojenej jednotke

Prehľad dokladov a označení tachografov

1. Protokol z periodickej prehliadky záznamového zariadenia

a) predná strana

Miesto pre logo (nie je podmienkou)	Protokol z periodickej prehliadky záznamového zariadenia podľa zákona č. ____/2006 Z.z. o používaní záznamového zariadenia v cestnej doprave		
1. Všeobecné údaje			
Držiteľ / majiteľ vozidla:			
Ulica:			
PSČ / Sídlo:			
Dátum prehliadky:			
Číslo zákazky:			
2. Údaje o vozidle			
Výrobca a typ vozidla:			
ID číslo podvozku vozidla:			
Evidenčné číslo vozidla:			
Rozmer pneumatik:			
Typ pneumatik:	<input type="checkbox"/> Radial	<input type="checkbox"/> Diagonal	
Tlak v pneumatikách:		bar	
Opravný faktor hodnoty w:		%	
Účinný obvod pneumatiky:		mm	
Nameraná hodnota charakteristického koeficientu: w		imp/km	
Hodnota porovnania w voči k:	w/k (por.) *	m	
3. Údaje o zariadení			
Typ záznamového zariadenia:	Výrobné číslo:		
Skúška záznamového zariadenia:	<input type="checkbox"/> Nového	<input type="checkbox"/> Po zámene	<input type="checkbox"/> Po oprave
Počítadlo dráhy nastavené:			
Nastavené hodnoty konštanty:	k	imp/km	
	k (st.) *	imp/km	
Kontrolné body rýchlosti:	km/h	km/h	km/h
Výsledok skúšky počítadla dráhy:		m	
Nameraná hodnota odchýlky času:		sek/deň	
Nastavená max. povolená rýchlosť:	v (max)	km/h	
* Len pri elektronických záznamových zariadeniach			
Týmto potvrdzujeme, že všetky skúšky boli vykonané v súlade s technickými požiadavkami pre periodickú prehliadku záznamového zariadenia.			
Názov dielne Adresa dielne Číslo plomby PSC a mesto dielne	Meno montéra autorizovanej dielne Číslo karty (len pokiaľ je držiteľom dielenskej karty)		

b) zadná strana

Úkony vykonané pri periodickej prehliadke montérom autorizovanej dielne (meno a priezvisko):

Štandardné úkony

- Kontrola, či záznamové zariadenie a jeho inštalácia vo vozidle vyhovujú predpisom
- Kontrola údajov uvedených na štítkoch z predchádzajúcej periodickej kontroly a ich zabezpečenie
- Kontrola plomb záznamového zariadenia a jeho príslušenstva z predchádzajúcej periodickej kontroly
- Kontrola posledných záznamov na záznamových listoch, alebo kontrola údajov na výtlačku udalostí a chýb
- Kontrola indikátorov, prepínačov, tlačítok, uzáverov, signalizácii a celkového stavu záznamového zariadenia
- Kontrola snímača, redukčnej, alebo uhlovej prevodovky záznamového zariadenia
- Kontrola vedenia snímača, alebo náhonu záznamového zariadenia
- Vyhodnotenie a vyhodnotenie kontrolného záznamu na záznamovom liste a jeho archivácia
- Nastavenia času v záznamovom zariadení
- Zámena záložnej baterky záznamového zariadenia
- Zaplombovanie záznamového zariadenia a jeho príslušenstva na predpísaných miestach
- Skopírovanie údajov zo zameneného záznamového zariadenia, ich archivácia a odovzdanie majiteľovi
- Kontrola funkčnosti záznamového zariadenia, jeho príslušenstva a vozidla skúšobnou jazdou
- Vyhodnotenie záznamu zo skúšobnej jazdy zo záznamového listu, alebo z výtlačku udalostí a chýb
- Zhotovenie výtlačku technických údajov a jeho archivácia s výtlačkom udalostí a chýb
- Vystavenie montážneho štítku, jeho umiestnenie a zabezpečenie v alebo na záznamovom zariadení, alebo v jeho blízkosti
- Vystavenie štítku konštanty, jeho umiestnenie a zabezpečenie v záznamovom zariadení
- Umiestnenie overovacej značky v alebo na záznamovom zariadení, alebo v jeho blízkosti
- Informovanie vodiča o vykonaných úkonoch a plombovacích miestach

Špeciálne úkony

- Vozidlo s ovládateľnou nápravou
- Kontrola hnacej dvojnápravy
- Kontrola ovládania hnacej dvojnápravy
- Vozidlo na prepravu nebezpečného nákladu
- Kontrola záznamového zariadenia a obmedzovača prúdu či vyhovujú predpisom
- Kontrola obmedzovača prúdu

Popis zistených skutočností a zvláštností

Tieto úkony boli vykonané v rámci periodickej prehliadky záznamového zariadenia držiteľa / majiteľa vozidla:

3. Montážny štítok tachografu

a) vzor č. 1

Dátum _____	
l = _____ mm	Názov dielne
w = _____ U/km	Adresa dielne
Fz-I-Nr. _____ Imp/km	PSC a mesto
App.No. _____	

a) vzor č. 2

Miesto pre logo (nie je podmienkou)

Miesto pre overovaciu značku (nie je podmienkou)

Názov dielne
Adresa dielne
PSC a mesto

Číslo zabezpečovacej značky

Dátum _____

VIN _____

Výr.č. tachografu _____

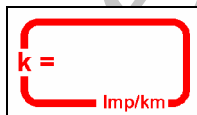
Roz. pneumatiky _____

w _____ Imp/km

k _____ Imp/km

l _____ mm

4. Štítok konštanty tachografu



5. Príklady zabezpečovacích značiek



6. Príklady overovacích značiek



7. Príklad značky typového schválenia ES tachografu (spravidla je uvedená na výrobnom štítku tachografu)



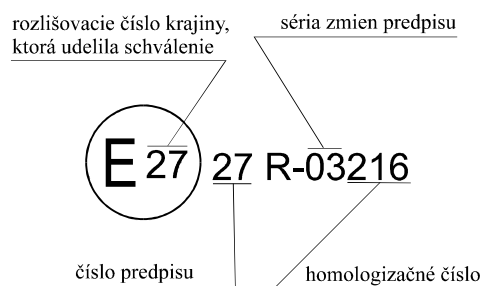
8. Príklad štítku preukazujúceho vykonanie kontroly funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti

KONTROLA FUNKČNOSTI A NASTAVENIA OBMEDZOVAČA RÝCHLOSTI	
Maximálna rýchlosť:	km/h
Dátum:	
VIN:	
Kontrolu vykonal (otlačok pečiatky)	

www.testek.sk

Vzory používaných schvaľovacích značiek výstražných trojuholníkov

1. Príklad schvaľovacej značky výstražného trojuholníka podľa predpisu EHK č. 27 (séria zmien 03)



Prípustné je i odlišné umiestnenie čísla predpisu EHK a homologizačného čísla:

