Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky

Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Metodický pokyn č. 53/2018,
ktorým sa stanovujú kontrolné položky týkajúce sa podvozku a jeho príslušenstva
(Kontrolné položky skupiny 6)

Článok 1
Predmet

(1) Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa ustanovenia § 136ods. 2 písm. a) tridsiatehoôsmeho bodu zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vydáva metodický pokyn, ktorým sa stanovujú kontrolné položky týkajúce sa podvozku vozidla a jeho príslušenstva (Kontrolné položky skupiny 6)(ďalej len „metodický pokyn“) vykonávané pri technických kontrolách.

(2) Metodickým pokynom sa v rámci kontrolných položiek skupiny 6 sa stanovujú
a) predpísané podmienky,
b) spôsob kontroly,
c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia.

Článok 2
Kontrolné položky

(1) Kontrolné položky sú uvedené v prílohe.

(2) Každej kontrolnej položke prislúcha okrem názvu osobitný kód. Prvá číslica v kóde kontrolnej položky je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných položiek vždy „6“ (napr. kontrolný úkon Sedadlo vodiča má kód 6.2.5.).

(3) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolná položka odvoláva, nie je priamo reprodukovaná v predpísaných podmienkach v kontrolnej položke, potom sa pri technickej kontrole jej splnenie nepreveruje okrem prípadov, ak je to v kontrolnej položke výslovne ustanovené.

(4) Spôsobom kontroly sa na účel tohto metodického pokynu rozumie stručný opis spôsobu preverenia splnenia predpísaných podmienok.

(5) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných položkách je možné aplikovať s použitím predpísaného technologického vybavenia stanice technickej kontroly alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač). Použitie iných technologických zariadení alebo nástrojov nie je potrebné, ale je prípustné, ak je nimi stanica technickej kontroly vybavená.

(6) Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytovanie niektorých súčastí vozidla (napr. diskov kolies).

(7) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných položkách zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu[1]) klasifikované ako

a) ľahké chyby (označené písmenom „A“),
b) vážne chyby (označené písmenom „B“) a
c) nebezpečné chyby (označené písmenom „C“).

(8) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných položkách zistiť, sú identifikované kódom uvedeným v kontrolných položkách, napr. „6.2.5.a.1“ pre chybu „Nosná konštrukcia sedadla vodiča je poškodená alebo narušená.“ v kontrolnej položke 6.2.5.

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

Článok 3
Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 20. mája 2018.

Peter Varga, MBA, MSc.

generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy
a pozemných komunikácií ministerstva

[1]) § 49 vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 137/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly.

Príloha
k metodickému pokynu č. 53/2018

KONTROLNÉ POLOŽKY SKUPINY 6

6. PODVOZOK A JEHO PRÍSLUŠENSTVO

Podvozok alebo rám a príslušenstvo	**6.1.**

Podvozok alebo rám a príslušenstvo - všeobecný stav	**6.1.1.**

Predpísané podmienky

A. Lomy, praskliny

1. Na ktorejkoľvek strane alebo nosníku nosnej konštrukcie vozidla nesmú byť viditeľné lomy, praskliny alebo iné mechanické poškodenia, ktoré by mohli narušiť jeho pevnosť, ohroziť bezpečnosť prevádzky vozidla alebo bezpečnosť cestnej premávky. Žiadny diel ktorejkoľvek strany alebo nosníka nosnej konštrukcie nesmie byť deformovaný.

B. Spojenia dielcov

2. Upevnenia (spojenia) výstužových platní alebo upevnenia (spojenia) jednotlivých dielov nosnej konštrukcie musia byť dostatočne upevnené. Skrutky alebo matice nesmú chýbať, skrutkové spoje musia byť riadne dotiahnuté. Zvarové spoje jednotlivých dielov nesmú byť viditeľne poškodené (prasknuté, zlomené, nadmerne skorodované a pod.). Pružné uloženia (silentbloky) nesmú chýbať alebo byť nadmerne poškodené. V nitových spojoch nesmú chýbať nity alebo byť uvoľnené. Lepené spoje nesmú byť uvoľnené alebo poškodené.

C. Korózia

3. Žiadny diel nosnej konštrukcie nesmie byť skorodovaný natoľko, že by mohla byť narušená pevnosť nosnej konštrukcie alebo funkcia.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou kontrolouvozidla, ktoré je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku, sa nosná konštrukcia vozidla (nosníky, pozdĺžniky, priečky, pomocné rámy, krížové výstuhy, vidlice, konzoly pre uloženie karosérie, chladiča alebo iných častí, spodok samonosnej karosérie a pod.) dôkladne prehliadne zospodu vozidla i zvonku, pričom sa zisťuje, či nie sú niektoré nosné časti poškodené lomami alebo prasklinami alebo deformované.
2. Pri prehliadke nosnej konštrukcie vozidla sa zároveň overuje stav skrutkových, zvarových, nitových alebo lepených spojov jednotlivých dielov a pružných uložení.
3. Pri prehliadke nosnej konštrukcie vozidla sa zároveň overí stav ochrany proti korózii alebo rozsah korózie nosných častí.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.1.	a)	1	Na niektorom diely nosnej konštrukcie sú lomy, praskliny alebo deformácie, avšak bezpečnosť prevádzky vozidla nie je zatiaľ bezprostredne ohrozená.	B
6.1.1.	a)	2	Na niektorom diely nosnej konštrukcie sú lomy, praskliny alebo deformácie také, že bezpečnosť prevádzky vozidla je ohrozená.	C
6.1.1.	b)	1	Nedostatočne upevnené výstužové platne alebo upevnenia (spojenia) dielov nosnej konštrukcie chýbajú, sú uvoľnené, prípadne narušené tak, že pevnosť (tuhosť) nosnej konštrukcie je nedostatočná alebo zmenšená.	B
6.1.1.	b)	2	Väčšina upevnení (spojení) dielov nosnej konštrukcie chýba, sú uvoľnené, prípadne narušené tak, že pevnosť (tuhosť) častí nosnej konštrukcie je nedostatočná alebo zmenšená natoľko, že bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla.	C
6.1.1.	c)	1	Nosná konštrukcia je nadmerne narušená koróziou, ktorá ovplyvňuje pevnosť (tuhosť)konštrukcie.	B
6.1.1.	c)	2	Nosná konštrukcia je narušená koróziou natoľko, že jej pevnosť je nedostatočná.	C
6.1.1.	SK	1	Upevnenia (spojenia) dielov nosnej konštrukcie chýbajú, sú uvoľnené, prípadne narušené tak, že pevnosť (tuhosť) nosnej konštrukcie je zatiaľ dostatočná, nie je podstatne zmenšená.	A
6.1.1.	SK	2	Nosná konštrukcia je povrchovo skorodovaná, ochranný náter nosnej konštrukcie je viditeľne poškodený.	A

Výfukové potrubie a tlmiče	**6.1.2.**

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo musí byť vybavené výfukovým systémom schváleného vyhotovenia, výfukový systém nesmie byť premiestnený ani upravený oproti schválenému vyhotoveniu.
2. Výfukové potrubie (vrátane tlmiča výfuku alebo katalyzátora) nesmie byť poškodené natoľko, aby bola narušená jeho tesnosť.
3. Výfukové potrubie (vrátane tlmiča výfuku alebo katalyzátora) musí byť od podlahy (spodku vozidla), príp. od horľavých častí vozidla oddelené a pripevnené tak, aby boli tieto dielce zvukovo aj tepelne od výfukového systému izolované (gumové upevnenia výfukového potrubia a tlmičov, vzduchová medzera, tepelný štít a pod.).

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou vozidla, ktoré je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku sa overí stav výfukového potrubia a tlmičov, jeho upevnenie a tesnosť. Zároveň sa preverí či splodiny z výfukového systému neprenikajú do priestoru pre cestujúcich.
Poznámka: Ak sú pochybnosti o tom, že hladina vonkajšieho zvuku vozidla nepresahuje prípustnú hodnotu, alebo ak je dôvod predpokladať, že výfukové potrubie alebo tlmič výfuku je upravený alebo nahradený neschváleným a mohol by nepriaznivo ovplyvniť hladinu vonkajšieho zvuku vozidla, vykoná sa kontrola hladiny vonkajšieho zvuku vozidla v kontrolnej položke č. 8.1.1.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.2.	a)		Výfukový systém nie je dostatočne upevnený alebo stav jeho upevnenia neplní predpísané podmienky alebo niektorá z jeho častí netesní.	B
6.1.2.	b)	1	Výfukový systém nie je tesný a zároveň výfukové plyny vnikajú do priestoru pre cestujúcich vodiča alebo do priestoru pre náklad.	B
6.1.2.	b)	2	Výfukový systém nie je tesný a zároveň výfukové plyny vnikajú do priestoru pre cestujúcich natoľko, že je ohrozené ich zdravie.	C
6.1.2.	SK	1	Výfukové potrubie, tlmiče alebo akákoľvek časť výfukového systému je zjavne premiestnená, upravená alebo nahradená inou oproti schválenému vyhotoveniu.	B

Palivová nádrž a potrubie (vrátane palivovej nádrže a potrubia na vykurovanie)	**6.1.3.**

Predpísané podmienky

A. Palivová nádrž, palivové potrubie

1. Vyhotovenie a umiestnenie palivovej nádrže musí zodpovedať schválenému.
2. Palivová nádrž a palivové potrubie musia byť dostatočne upevnené k pevným častiam vozidla, nesmú byť poškodené lomami, prasklinami, deformáciami, koróziou alebo inak, zo žiadneho miesta nesmie unikať palivo, najmä na časti vozidla, ktoré sa počas prevádzky zohrievajú (výfukový systém, motor, spomaľovací brzdový systém, elektrické zariadenia a pod.). Pri motorových vozidlách, ktoré majú nádrž umiestnenú nad motorom, musí byť konštrukčne zabezpečené, aby nemohlo prísť k poliatiu horúcich častí motora, ako sú napríklad výfukové potrubie alebo elektrické príslušenstvo.
3. Palivová nádrž a palivové potrubie musia byť chránené pred nadmerným teplom od zariadení, ktoré takéto teplo vyvíjajú, a umiestnené tak, aby neprišli do styku s pohyblivými časťami vozidla.
4. Plniaci otvor palivovej nádrže motorových vozidiel schválených počnúc 1.7.1972 musí byť zabezpečený proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu paliva. Uzatvárací palivový kohútik, ak je na vozidle namontovaný, nesmie byť zjavne poškodený a musí fungovať správne.
5. Vozidlá určené výrobcom na prevádzku len na bezolovnatý benzín musia mať plniaci otvor nádrže chránený proti možnosti natankovania olovnatého benzínu. Táto podmienka neplatí pre vozidlá, ktoré boli schválené pred 1.7.1972. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlo kategórie PS.

B. Technická kontrola plynového zariadenia

6. Montáž zariadenia na pohon vozidla skvapalneným ropným plynom LPG, stlačeným zemným plynom CNG, skvapalneným zemným plynom LNG alebo vodíkový systém (ďalej len „plynové zariadenie“) vo vozidle musí byť schválená a zapísaná v doklade vozidla.
7. 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 musia byť vyznačené homologizačné čísla v súlade s protokolom o montáži plynového zariadenia.
8. Jednotlivé časti plynového zariadenia (redukčné zariadenie, regulátor tlaku, zmiešavač alebo vstrekovacie ventily, tlakomer, uzatváracie alebo spätné ventily) nesmú mať zjavné poruchy alebo chyby. Redukčné ventily, regulátory, plynové potrubie a hadice musia byť umiestnené vo vzdialenosti aspoň 100 mm od zdrojov tepla, alebo musia byť voči nim chránené clonením, aby nemohlo dôjsť k narušeniu funkcie plynového zariadenia.

9. 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).
10. Z plynového zariadenia namontovaného vo vozidle nesmie unikať plyn.

C. Tlakové nádoby s výstrojom

11. 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).
12. Povrch tlakových nádob (nádrží) plynového zariadenia nesmie byť poškodený trhlinami a koróziou. Nádoby (nádrže) nesmú byť zdeformované.
13. Tlakové nádoby (nádrže) plynového zariadenia s armatúrami, prepájacie plynové potrubia a ich spoje nesmú vyčnievať cez obrys vozidla, musia byť chránené pred poškodením, nárazom, sálavým teplom a slnečným žiarením.
14. Prípojka pre plnenie nádrží CNG i LPG musí byť vybavená uzatváracou zátkou.
15. Deklarovaná životnosť nádrže na plyn (ak je vyznačená) nesmie byť prekročená.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou kontrolou vozidla, ktoré je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku sa zistí vyhotovenie, umiestnenie, upevnenie, stav a tesnosť palivovej nádrže a palivovéhopotrubia, vyhotovenie plniaceho otvoru a uzáveru palivovej nádrže. Zhoda palivovej nádrže so schváleným vyhotovením sa posudzuje len v prípadoch, ak je pôvodné vyhotovenie nádrže známe a príslušné časti palivovej nádrže sú prístupné. Zistí sa tiež stav aj ďalších zariadení namontovaných v palivovom systéme. Predpísané podmienky platia aj pre nádrže a palivové potrubia nezávislých vykurovacích systémov.

   Poznámka: Zhoda objemu palivovej nádrže s príslušným údajom uvedeným v predloženom doklade o evidencii vozidla sa pri technickej kontrole nepreveruje.

2. Prehliadkou sa overí vyhotovenie, umiestnenie, upevnenie a stav každej plynovej nádoby (nádrže) a jej výstroja. Kontroluje sa najmä upevnenie, prípadné privarenie nosnej alebo prídavnej konštrukcie, alebo poškodenie nádob (nádrží) koróziou alebo deformáciou. Upevnenie tlakových nádob (nádrží) na podlahu karosérie sa skontroluje zospodu vozidla.
3. Prehliadkou sa overí vyhotovenie, umiestnenie, pripevnenie a stav častí plynového zariadenia.
4. Prehliadkou sa overia homologizačné čísla prvkov plynového zariadenia a ich zhoda s údajmi uvedenými v doklade vozidla alebo v protokole o montáži plynového zariadenia. Ak pri predmetnom druhu a účele technickej kontroly nie je predloženie protokolu o montáži plynového zariadenia povinné, zhoda s údajmi v protokole o montáži plynového zariadenia sa nepreveruje.
5. Na vozidlách s možnosťou manuálneho prepnutia alternatívneho pohonu na plyn alebo benzín (prípadne naftu) sa overí činnosť zariadenia na prepínanie jednotlivých druhov pohonu.
6. Kontrola tesnosti plynového zariadenia sa vykoná pomocou prenosného detektora úniku plynu, ktorým sa skontrolujú jednotlivé časti plynového zariadenia.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.3.	a)		Upevnenie palivovej nádrže alebo palivového potrubia je natoľko nedostatočné, že hrozí osobitné riziko vzniku požiaru.	C

6.1.3.	b)	1	Slabý únik paliva z palivovej nádrže alebo palivového potrubia, palivo neodkvapkáva na vozovku, bezprostredné riziko vzniku požiaru nehrozí, uzáver plniaceho otvoru chýba, je nefunkčný, alebo neplní predpísané podmienky.	B
6.1.3.	b)	2	Nadmerný únik paliva z akejkoľvek časti palivového systému, ktorý spôsobuje riziko vzniku požiaru alebo ohrozuje životné prostredie tým, že odkvapkáva na vozovku.	C
6.1.3.	c)	1	Palivové potrubie je ľahko poškodené alebo opotrebované, únik paliva nehrozí.	A
6.1.3.	c)	2	Palivové potrubie je poškodené alebo nadmerne opotrebované, hrozí únik paliva.	B
6.1.3.	d)		Uzatvárací palivový kohútik (ak sa požaduje) je poškodený, opotrebovaný alebo nefunguje správne.	B
6.1.3.	e)		Z palivovej nádrže alebo palivového potrubia uniká palivo na horúce časti (motorový priestor, výfukový systém, elektrické zariadenia a pod.), nedostatočná ochrana pred únikom paliva, čo má za následok riziko vzniku požiaru.	C
6.1.3.	f)		Plynové zariadenie LPG/CNG/LNG alebo vodíkový systém neplní predpísané podmienky, akákoľvek časť plynového zariadenia je poškodená.	C + ukončenie kontroly
6.1.3.	SK	1	Vyhotovenie alebo umiestnenie palivovej nádrže nezodpovedá schválenému.	B
6.1.3.	SK	2	Na palivovej nádrži je viditeľné mechanické poškodenie, zatiaľ však nie je zjavný únik paliva.	A

Nárazníky, bočné ochranné zariadenie a zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu	**6.1.4.**

Predpísané podmienky

A. Nárazníky

1. Vozidlá kategórií M a N_1 musia byť vybavené predným a zadným nárazníkom, ak karoséria nie je vyhotovená tak, že plní funkciu nárazníkov. Vozidlá kategórií N_2 a N_3 musia byť vybavené predným nárazníkom. Nárazníkom nemusia byť vybavené vozidlá uvedených kategórií schválené do 1.7.1972. Vozidlá kategórie T a PS môžu byť vybavené nárazníkom. Vozidlá musia byť vybavené nárazníkmi schváleného vyhotovenia.
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, 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 karosérie. 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.

4. Na vozidlách sa môžu používať iba také systémy čelnej ochrany (čelné ochranné rámy), ktoré sú schválené. Na vozidlách kategórií M1 s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t a N1, ktoré boli uvedené do prevádzky počnúc 25.5.2007, sa smú používať len systémy čelnej ochrany, ktoré sú schválené podľa osobitného predpisu[2]) a označené príslušnou značkou typového schválenia.

B. Zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu

5. 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.
6. Vozidlá kategórií N2, N3, O3 a O4 schválené počnúc 1.5.1997 a ich zadné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom.[3])
7. 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 predpisom.[4])
8. Zadné ochranné zariadenie vozidiel uvedených v predpísaných podmienkach č. 6 a 7 musí okrem iných plniť nasledovné požiadavky:
   a) zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu musí byť pripevnené k pozdĺžnym častiam rámu podvozku vozidla alebo k častiam, ktoré ich nahrádzajú,
   b) zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu musí byť pripevnené čo najbližšie k zadnému okraju vozidla. Pokiaľ sa na vozidlách kategórie N2, N3, O3 alebo O4 prepravujú normalizované kontajnery alebo podobné náklady, horizontálna vzdialenosť medzi zadným koncom kontajnera alebo tohto nákladu a zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie presiahnuť 400 mm,
   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 pozdĺžne pôsobiacej sile a v prevádzkovej polohe musí byť spojené s pozdĺžnymi nosníkmi rámu vozidla alebo s inými časťami, ktoré plnia ich funkciu,
   h) v prípade vozidiel vybavených zdvižnou plošinou môže byť inštalácia zariadenia proti podbehnutiu zozadu prerušená na účely mechanizmu. Bočná vzdialenosť medzi príchytnými časťami zariadenia a tými časťami zdvižnej plošiny, ktoré sú nevyhnutým dôvodom

[2]) od 24.11.2009 Nariadenie vlády SR č. 415/2009 Z. z., ktorým sa zrušuje nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 517/2006 Z. z. o technických požiadavkách na systém čelnej ochrany motorových vozidiel v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 167/2007 Z. z. (Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady č. 78/2009), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 517/2006 Z. z. o technických požiadavkách na systém čelnej ochrany motorových vozidiel.

[3])vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 58)

[4]) od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel (predpis EHK č. 58), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 371/2006 Z. z. o technických požiadavkách na palivové nádrže a zadné ochranné zariadenia motorových vozidiel

na prerušenie, môže byť najviac 2,5 cm. Jednotlivé časti zariadenia musia mať účinnú plochu aspoň 350 cm^2.

9. Predpísané podmienky č. 5, 6 a 7 sa nevzťahujú na:
   a) ťahače návesov,
   b) oplenové 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.
10. Vozidlá kategórií T a R môžu byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu podľa predpísanej podmienky č. 8.

C. Bočné ochranné zariadenie

11. Vozidlá kategórií N2, N3, O3 a O4 schválené počnúc 1.5.1997 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 predpisom.[5]) Vozidlá kategórií N2, N3, O3 a O4 schválené počnúc 1.6.2006 a ich bočné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom.[6])
12. 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 spojitý. 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 spojitým 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,

[5]) vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 73)
[6]) od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel (predpis EHK č. 73), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 152/2006 Z. z., o technických požiadavkách na bočnú ochranu určitých motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel

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. Záväzná 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) na prepravu kontajnera 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,

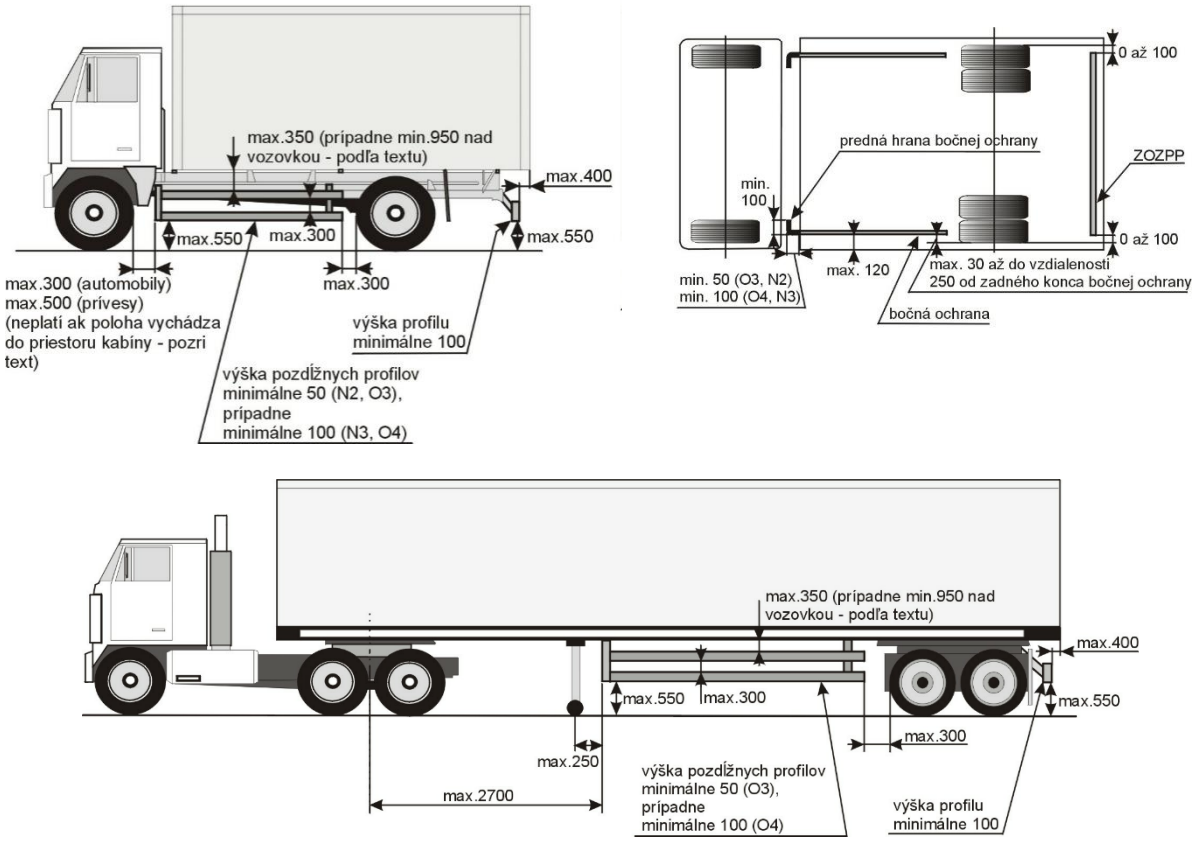
k) bočné ochranné zariadenie nesmie byť použité na upevnenie brzdových, vzduchových alebo hydraulických hadíc,

l) výnimky z vyššieuvedených ustanovení sa pripúšťajú v týchto prípadoch:
   I. prívesy s meniteľnou celkovou dĺžkou musia plniť všetky uvedené podmienky v stave skrátenom na minimálnu dĺžku. V roztiahnutom 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 na 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 zatiahnuteľnými nohami na zaistenie prídavnej stability môže mať bočné ochranné zariadenie medzery potrebné pre roztiahnutie 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.

13. Predpísaná podmienka č. 11 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.

14. Schematické zobrazenie vybraných ustanovení predpísaných podmienok č. 8 a 12 je na obrázku č. 1.



Obr. č. 1.: Vybrané predpísané podmienky pre zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu a bočné ochranné zariadenie.

D. Predné ochranné zariadenie

15. 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 predpisom.[7]) Vozidlá uvedených kategórií, ktoré boli schválené počnúc 31.5.2006, a ich predné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom.[8]) 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 N2G a N3G a na vozidlá, ktorých použitie je nezlučiteľné s vybavením predným ochranným zariadením proti podbehnutiu.

16. Požiadavky na ochranné zariadenia uvedené v častiach B, C a D sa nevzťahujú na vozidlá kategórie PS.

Spôsob kontroly

[7]) vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 93).

[8]) od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel (predpis EHK č. 93), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 303/2006 Z. z. o technických požiadavkách na prednú ochranu motorových vozidiel proti podbehnutiu.

1. Vizuálnou kontrolou sa preverí vybavenie vozidla nárazníkmi a systémami čelnej ochrany. Vizuálnou kontrolou sa tiež preverí vybavenie vozidla zadným ochranným zariadením, bočným ochranným zariadením alebo predným ochranným zariadením (zariadenia proti podbehnutiu). Overí sa, či vyhotovenie nárazníkov, systémov čelnej ochrany a zariadení proti podbehnutiu zodpovedá schválenému, rovnako ako aj ich upevnenie a stav.
2. Predpísané rozmery a umiestnenie zariadení proti podbehnutiu 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.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.4.	a)	1	Nárazník alebo zariadenie proti podbehnutiu je nedostatočne upevnené alebo poškodené natoľko, že môže spôsobiť zranenie alebo zachytenie účastníkov cestnej premávky.	B
6.1.4.	a)	2	Nárazník alebo zariadenie proti podbehnutiu neplní svoju funkciu, je nedostatočne upevnené alebo poškodené tak, že hrozí jeho odpadnutie.	C
6.1.4.	b)		Nárazník alebo zariadenie proti podbehnutiu chýba, nezodpovedá schválenému alebo predpísaným podmienkam.	B
6.1.4.	SK	1	Nárazník alebo zariadenie proti podbehnutiu je ľahko poškodené alebo deformované, neohrozuje však bezpečnosť premávky.	A
6.1.4.	SK	2	Systém čelnej ochrany nie je zapísaný v doklade vozidla.	B
6.1.4.	SK	3	Systém čelnej ochrany neplní predpísané podmienky.	B
6.1.4.	SK	4	Systém čelnej ochrany nie je dostatočne pripevnený, je ľahko poškodený alebo deformovaný.	A
6.1.4.	SK	5	Systém čelnej ochrany je nedostatočne upevnený alebo poškodený natoľko, že bezprostredne ohrozuje bezpečnosť premávky.	B

Nosič rezervného kolesa (ak je namontovaný)	**6.1.5.**

Predpísané podmienky

1. Rezervné koleso musí byť riadne uložené a upevnené v nosiči (držiaku) rezervného kolesa.
2. Skrutky alebo matice upevňujúce rezervné koleso v nosiči (držiaku) musia byť riadne dotiahnuté.
3. Nosič (držiak) musí mať dostatočnú pevnosť, nesmie byť poškodený lomami, prasklinami, deformáciami, koróziou alebo inak. Ak je pripevnený na nosnej konštrukcii vozidla, toto pripevnenie musí byť spoľahlivé (skrutkové spoje musia byť všetky a byť riadne dotiahnuté, zvarové spoje nesmú byť prasknuté a pod.).
3. Držiak so zariadením na sklápanie alebo zdvíhanie ťažkého rezervného kolesa musí byť spoľahlivo zaistený proti možnému samovoľnému sklopeniu alebo spusteniu rezervného kolesa.
4. Ťahač návesu môže mať rezervné koleso umiestnené na pripojenom návese.
5. Ak je priestor pôvodne určený na umiestnenie rezervného kolesa využitý na umiestnenie nádrže na alternatívne palivo, musí byť rezervné koleso riadne uložené a upevnené iným vhodným spôsobom. Upevnenia so zjavne malou pevnosťou (napr. pomocou suchého zipsu) sa nepovažujú za vhodné na tento účel.
6. Kontrolná položka sa nevykonáva na vozidlách kategórie PS.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou sa prekontroluje upevnenie rezervného kolesa v príslušnom nosiči (držiaku) rezervného kolesa, jeho stav, pevnosť, príp. upevnenie na nosnej konštrukcií vozidla. Zistia sa jeho

prípadné poškodenia lomami, prasklinami, deformáciami, koróziou alebo inak, skontroluje sa stav zaisťovacieho a sklápacieho alebo spúšťacieho mechanizmu ťažkého rezervného kolesa. V prípade podozrenia na nefunkčnosť sa zariadenie aj odskúša.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.5.	a)		Nosič (držiak) rezervného kolesa neplní predpísané podmienky, avšak bezpečnosť prevádzky vozidla nie je ohrozená.	A
6.1.5.	b)		Nosič (držiak) rezervného kolesa je prasknutý alebo poškodený, príp. nie je spoľahlivo upevnený na nosnej konštrukcií vozidla.	B
6.1.5.	c)	1	Rezervné koleso nie je v nosiči (držiaku) riadne upevnené.	B
6.1.5.	c)	2	Nosič (držiak) rezervného kolesa je vážne poškodený, jeho pevnosť alebo upevnenie je natoľko nedostatočné, že hrozí odpadnutie.	C
6.1.5.	SK	1	Nosič (držiak) rezervného kolesa chýba na vozidle, na ktorom bol pôvodne namontovaný, alebo je nahradený iným nevhodným (napr. na suchý zips), ktorý svoju funkciu neplní dostatočne.	B
6.1.5.	SK	2	Zariadenie na pripevnenie, sklápanie alebo spúšťanie ťažkého rezervného kolesa je poškodené a neplní svoju funkciu.	B
6.1.5.	SK	3	Zariadenie na pripevnenie, sklápanie alebo spúšťanie ťažkého rezervného kolesa je poškodené, ale plní svoju funkciu.	A

Zariadenie na mechanické spájanie a ťahanie	**6.1.6.**

Predpísané podmienky

A. Spájacie zariadenie

1. Vozidlá, ktoré sú vybavené spájacím zariadením, musia byť určené na spájanie do jazdnej súpravy.
2. Klasifikácia tried spájacích zariadení podľa osobitných predpisov[9]) (zariadenia typovo schválené ES, typovo schválené alebo homologizované):
   a) Trieda A - spojovacie gule a konzoly používajúce guľové zariadenia a konzoly s priemerom 50 mm na ťažnom vozidle na pripojenie prípojného vozidla pomocou spojovacej hlavice,
      I. Trieda A50-21 až 50-5 - štandardné spojovacie gule s priemerom 50 mm a konzoly prírubového typu,
      II. Trieda A50-X - neštandardné spojovacie gule s priemerom 50 mm a konzoly,
   b) Trieda B - spojovacie hlavice upevnené na oj prípojného vozidla na pripojenie spojovacej gule s priemerom 50 mm na ťažnom vozidle,
      I. Trieda B50-X - neštandardné spojovacie gule s priemerom 50 mm a konzoly,
   c) Trieda C - samočinné závesy s priemerom čapu 50 mm a s čeľusťou a automatickým uzatváracím čapom na ťažnom vozidle na pripojenie prípojného vozidla prostredníctvom oka oja,
      I. Trieda C50-1 až 50-7 - štandardné závesy s priemerom čapu 50 mm,
      II. Trieda C50-X - neštandardné závesy s priemerom čapu 50 mm,

[9]) vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 55), od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel(predpis EHK č. 55), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 205/2006 Z. z., od 1.5.2010 nariadenie vlády SR č. 168/2010 Z. z. o technických požiadavkách na mechanické spojovacie zariadenia motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o ich pripevnení k takým vozidlám, predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. o technických požiadavkách na niektoré komponenty a charakteristiky dvojkolesových motorových vozidiel a trojkolesových motorových vozidiel, Nariadenie vlády SR č. 23/2007 Z. z. o technických požiadavkách na určité komponenty a charakteristiky poľnohospodárskych kolesových traktorov a lesných kolesových traktorov.

d) Trieda D - oká oja s paralelným otvorom pre čap s priemerom 50 mm upevnené na záves prípojných vozidiel na pripojenie k automatickým závesom,
   I. Trieda D50-A - štandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm pre zvárané upevnenie,
   II. Trieda D50-B - štandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm pre skrutkové upevnenie,
   III. Trieda D50-C a 50-D štandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm pre skrutkové upevnenie s maticou,
   IV. Trieda D50-X -neštandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm,
e) Trieda E -neštandardné oje obsahujúce zariadenia a položky namontované v prednej časti ťahaného vozidla alebo na podvozku vozidla, vhodné na pripojenie ťažného vozidla prostredníctvom oka oja, spojovacej hlavice alebo podobných spojovacích zariadení,
f) Trieda F - neštandardné nosníky obsahujúce všetky komponenty a zariadenia medzi spojovacími zariadeniami, ako spojovacie gule a oje a rámy (napríklad zadný priečny nosník), záťaž nesúce karosérie alebo podvozky ťažných vozidiel,
g) Trieda G - točnice sú kotúčové spojenia so samočinným uzáverom, ktoré sa pripevňuje k ťažnému vozidlu návesným čapom s priemerom 50 mm pripevneným na návese,
   I. Trieda G50 - štandardné točnice s priemerom čapu 50 mm,
   II. Trieda G50-X - neštandardné točnice s priemerom čapu 50 mm,
h) Trieda H - návesné čapy, s priemerom 50 mm sú zariadenia namontované na náves na pripojenie k točnici ťažného vozidla,
   I. Trieda H50-X - neštandardné návesné čapy s priemerom 50 mm,
i) Trieda J - neštandardné montážne dosky obsahujúce všetky komponenty a zariadenia na pripojenie točnice k rámu alebo podvozku ťažného vozidla. Montážna doska sa môže horizontálne pohybovať, t.j. tvoriť klznú točnicu,
j) Trieda K - štandardné hákové závesné spojenia určené na použitie s príslušným okom oja toroidného typu,
k) Trieda L - štandardné toroidné oje na použitie s príslušným hákovým závesným spojením triedy K,
l) Trieda S - zariadenia a komponenty, ktoré nepatria do žiadnej z tried A až L alebo T, a ktoré sa používajú napríklad pre špeciálnu ťažkú prepravu alebo sú charakteristické pre určitý štát a platia pre ne existujúce národné normy,
m) Trieda T - neštandardné, neautomatické spojenia, ktoré sa môžu odpojiť len pomocou nástrojov a používajú sa na prívesoch na prepravu osobných automobilov; schvaľujú sa ako páry.

3. Klasifikácia spájacích zariadení, ktoré nemajú typové schválenie ES alebo homologizáciu (môžu však byť na vozidlách použité, ak sú zapísané v predloženom doklade vozidla):
   a) ČAP 3,5" - nehomologizované spájacie zariadenie - čap s priemerom čapu 3,5",
   b) ČAP 40 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - čap s priemerom čapu 40 mm,
   c) OKO 40 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - oko s priemerom oka 40 mm,
   d) GUĽA ISO 50 - nehomologizované spájacie zariadenie – guľa s priemerom 50 mm,
   e) ČAP 50 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - čap s priemerom čapu 50 mm,
   f) OKO 50 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - oko s priemerom oka 50 mm,
   g) TOČNICA 3,5" - nehomologizované spájacie zariadenie - točnica s priemerom točnice 3,5",
   h) KRÍŽOVÝ ZÁVES - nehomologizované spájacie zariadenie spôsobom krížového závesu, spravidla na spojenie prípojného vozidla s vozidlom kategórie L,
   i) TBZ – (trojbodový záves) spájacie zariadenie na spojenie traktora s pracovným strojom neseným, prípadne s ťahaným vymeniteľným strojom.
4. Vybavenie vozidla spájacím zariadením musí byť správne zapísané v predloženom doklade o evidencii vozidla.
5. Na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 okrem vozidiel kategórií L, T, R, PS a C musí byť spájacie zariadenie ťažného vozidla podľa predpísanej podmienky č. 2, ak je určené na pripojenie prípojných vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, 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. Predpísaná podmienka sa nevzťahuje na spájacie zariadenia triedy T.

6. Jazdná súprava tvorená motorovým vozidlom kategórie N_2 alebo N_3 a prípojným vozidlom kategórie O_3 alebo O_4 môže byť spojená systémom „tesné spojenie“ (CCD). Spájacie zariadenie a jeho montáž na vozidlo musia plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom[10]).
7. Spájacie zariadenie musí byť spoľahlivo upevnené, žiadny komponent spájacieho zariadenia nesmie byť poškodený, nefunkčný, prasknutý, deformovaný, prípadne nadmerne skorodovaný, neprimerane opravovaný alebo modifikovaný.
8. Najväčšia prípustná miera opotrebenia spájacieho čapu alebo gule spájacieho zariadenia na vozidlách, ktoré sú vybavených spájacím zariadením sa kontroluje v prípadoch rozmerov tých spájacích čapov a gúľ spájacích zariadení uvedených v osobitnom predpise[11]) pomocou príslušných kalibrov. *Poznámka: V prípade jazdnej súpravy sa táto požiadavka spravidla nepreveruje nakoľko nedochádza k odpájaniu prípojného vozidla pri technickej kontrole, s výnimkou tých prípadov, pri ktorých je zjavné nadmerné opotrebenie spájacieho čapu alebo gule spájacieho zariadenia.*
9. Namontovaná guľa spájacieho zariadenia nesmie zakrývať miesto alebo obmedzovať viditeľnosť zadnej tabuľky s evidenčným číslom (bez pripojeného prípojného vozidla), inak sa musí použiť taká spojovacia guľa, ktorá sa môže odmontovať bez použitia špeciálnych nástrojov.
10. Spájacie zariadenie nesmie obmedzovať viditeľnosť žiadneho z povinných zariadení svetelnej signalizácie (bez pripojeného prípojného vozidla).

B. Zariadenie na ťahanie

11. Motorové vozidlá s pohotovostnou hmotnosťou *(ak nie je v doklade vozidla uvedená pohotovostná hmotnosť potom sa alternatívne vychádza zo vzťahu - prevádzková hmotnosť mínus 75 kg)* 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 (vyprostiť, odtiahnuť) iným vozidlom pomocou lana alebo ťažnej tyče. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 15.2.2006 musia byť vybavené zariadením na ťahanie vozidla umiestneným na prednej časti vozidla[12]).
12. Motorové vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t musí byť možné ťahať na tyči.
13. Zariadenie na ťahanie vozidiel musí byť funkčné, nesmie byť poškodené, prasknuté, deformované, prípadne nadmerne skorodované, nedostatočne upevnené, prípadne neprimerane opravované alebo modifikované. Zariadenie na ťahanie vozidiel môže byť pevnou alebo odnímateľnou súčasťou vozidla.

C. Poistné spojovacie zariadenie

14. Motorové vozidlá okrem jednostopových schválené na pripojenie prívesu prostredníctvom spájacieho zariadenia, ktoré nemá typové schválenie ES alebo homologizáciu podľa osobitných predpisov[9]), musia byť okrem hlavného spájacieho zariadenia vybavené aj závesmi na poistné spojovacie zariadenie (na pripojenie reťaze alebo oceľového lana), a to:
    a) vozidlá kategórií M_1 a N_1 s guľou spájacieho zariadenia 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 závesmi na krížové zavesenie.

    Poznámka: Podmienka sa týka spájacích zariadení neoznačených značkou typového schválenia ES alebo homologizačnou značkou EHK.

[10]) Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie Ministerstva zahraničných vecí SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 102).
[11]) Príloha č. 1 dvadsiatydruhý bod vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 137/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly.
[12]) Nariadenie vlády SR č. 68/2006 Z. z. o technických požiadavkách na spojovacie zariadenia a spätný chod poľnohospodárskych kolesových traktorov a lesných kolesových traktorov.

15. Prípojné vozidlá okrem prívesov za jednostopové motorové vozidlá vybavené spájacím zariadením, ktoré nemá typové schválenie ES alebo homologizáciu podľa osobitných predpisov,[9]) musia byť vybavené poistným spojovacím zariadením (reťaz, oceľové lano), ktoré musí pri poruche hlavného spájacieho zariadenia a nasledujúcom prerušení spojenia medzi ťažným vozidlom a prívesom zabezpečiť ešte čiastočnú riaditeľnosť prívesu, prípadne zabrániť padnutiu oja na vozovku.
Poznámka: Podmienka sa týka spájacích zariadení neoznačených značkou typového schválenia ES alebo homologizačnou značkou EHK.
16. Ak bolo spájacie zariadenie triedy B homologizované podľa osobitného predpisu[9]) určené na použitie s poistným spojovacím zariadením (reťaz, oceľové lano), ktoré má v prípade odpojenia spájacieho zariadenia zabrániť pádu oja na zem a strate riaditeľnosti prípojného vozidla, potom ním musí byť vybavené.
Poznámka: Požiadavka vyplýva z predpisu EHK č. 55 doplnku 2 k sérii zmien 01. Spájacie zariadenie homologizované podľa staršieho znenia predpisu ju nemusia spĺňať.
17. 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. Táto predpísaná podmienka 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 (reťaz, oceľové lano).
18. Časti poistného spojovacieho zariadenia musia byť spoľahlivo upevnené, žiadny komponent nesmie byť poškodený, nefunkčný, prasknutý, príp. neprimerane opravovaný alebo modifikovaný.

D. Ťažné oje prívesu

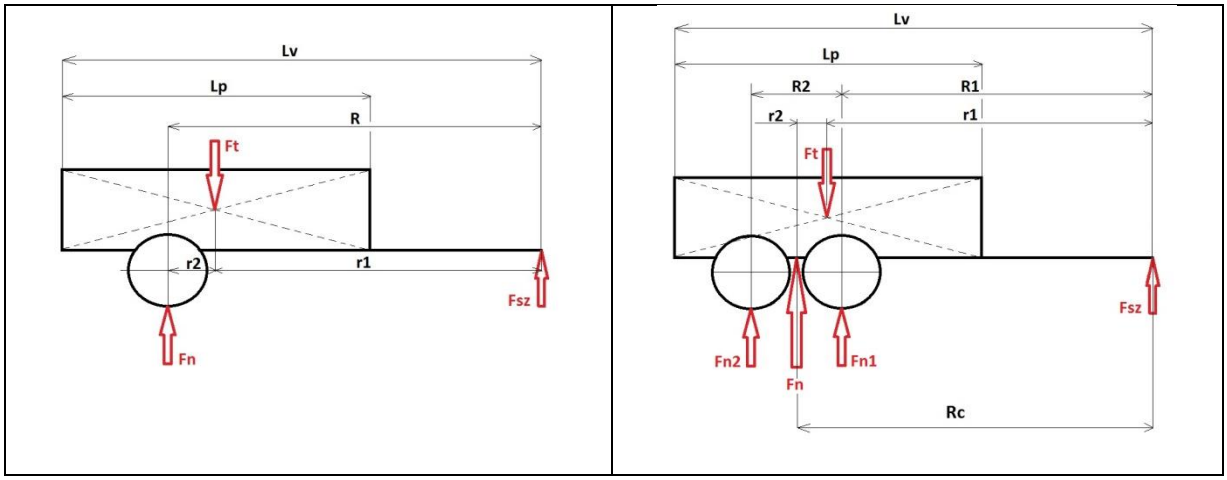
19. Oko oja musí byť pripevnené na oje tak, aby bolo vylúčené jeho otáčanie okolo pozdĺžnej osi oja.
20. Oje nesmie byť nadmerne poškodené alebo opotrebené.
21. Ak zaťaženie oka oja prívesu v bode spojenia prevyšuje 50 kg, v prípade prívesu so stredovou nápravou, ktorý je rovnomerne naložený na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť, musí byť oje prívesu vybavené výškovo nastaviteľným podperným zariadením.

Poznámka:

Príves so stredovou nápravou znamená pevný ojový príves, ktorého jedna alebo viaceré nápravy sú umiestnené blízko ťažiska vozidla tak, že na ťažné vozidlo sa cez oje prívesu prenáša len malé statické vertikálne zaťaženie.

Zdrojom údajov o zaťažení oka oja v bode spojenia je v prvom rade výrobný štítok prívesu. Ak tento údaj na výrobnom štítku prívesu nie je, potom je údaj uvedený v doklade vozidla. Údaje o najväčšej prípustnej hmotnosti v bode spojenia uvedené v doklade vozidla v rubrike 46.1-3, v časti „Spájacie zariadenie“, alebo na štítku spájacieho zariadenia (resp. na spájacom zariadení) nemožno použiť, keďže sa týkajú iba najväčšej zaťažiteľnosti spájacieho zariadenia.

V prípadoch, v ktorých nie je dostupný žiadny údaj o hmotnosti pripadajúcej na oko oja v bode spojenia, sa použije výpočet podľa ďalej uvedeného vzorca, význam jednotlivých veličín je opísaný na obrázku č. 2. Kontrolný technik pri výpočte vychádza z údajov uvedených v doklade vozidla a prípadné chýbajúce rozmery zistí meraním na pristavenom prípojnom vozidle.



Obr. č. 2. Rozmery prívesu so stredovou nápravou na výpočet zaťaženia oka oja v bode spojenia: Lv – dĺžka vozidla, Lp – dĺžka ložnej plochy, R – rázvor, Rc – vzdialenosť celkovej pôsobiacej sily, R1 – rázvor 1, R2 – rázvor 2, r1 – rameno 1, r2 – rameno 2, Ft – užitočné zaťaženie vozidla (rozdiel najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti voči prevádzkovej, resp. pohotovostnej hmotnosti prípojného vozidla), Fsz – zaťaženie pripadajúce na ťažné oje prívesu v bode spojenia, Fn1 – maximálna hmotnosť na 1. nápravu, Fn2 – maximálna hmotnosť na 2. nápravu, Fn – súčet maximálnych hmotností na nápravy (Fn1 + Fn2)

$$r1 = Lv - \frac{Lp}{2} \qquad r2 = Rc - r1$$

$$Rc = R1 + \frac{R2}{2} \qquad Fsz = (Ft \cdot r2)/(r1+r2)$$

E. Vozidlá kategórie PS

22. Táto kontrolná položka sa nevzťahuje na vozidlá kategórie PS.

Spôsob kontroly

1. Na vozidle, ktoré je vybavené spájacím zariadením, sa prehliadkou zistí stav a vyhotovenie tohto spájacieho zariadenia, V prípade nezapísaného alebo nesprávne zapísaného spájacieho zariadenia v predloženom doklade o evidencii vozidla sa vyznačí do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o TK text „Prevádzkovateľ vozidla musí zabezpečiť správny zápis spájacieho zariadenia v doklade vozidla, inak bude tento stav považovaný pri najbližšej technickej kontrole za vážnu chybu.“ spolu s vypísaním všetkých potrebných údajov – trieda, značka, typ, schvaľovacia značka, najväčšia prípustná hmotnosť v bode spojenia (v zmysle informačného dokumentu zverejneného technickou službou technickej kontroly na jej webovom sídle). Kontrolný technik zároveň poučí prevádzkovateľa vozidla alebo vodiča vozidla, akým spôsobom a na ktorom príslušnom úrade je potrebné zabezpečiť správny zápis spájacieho zariadenia.
2. Nadmerné opotrebenie spájacieho čapu alebo gule sa zisťuje pomocou príslušných kalibrov. V prípade jazdnej súpravy sa toto preverenie vykonáva iba v odôvodnených prípadoch, pri ktorých sa prejaví zjavné nadmerné opotrebenie spájacieho čapu alebo gule spájacieho zariadenia. V takomto prípade sa prípojné vozidlo odpojí od ťažného.
3. Posúdenie obmedzenia viditeľnosti alebo nečitateľnosti namontovanej tabuľky s evidenčným číslom namontovaným spájacím zariadením alebo zariadením na ťahanie (ak nie je pripojené prípojné vozidlo) sa vykonáva na základe subjektívneho posúdenia kontrolného technika, do akej miery spájacie zariadenie alebo zariadenie na ťahanie prekrýva časť tabuľky s evidenčným číslom. Vizuálnou kontrolou sa zistí vybavenie a stav zariadenia na ťahanie vozidla.

4. Na motorovom alebo prípojnom vozidle, na ktoré sa vzťahuje povinnosť vybavenia poistným spojovacím zariadením, sa vizuálnou kontrolou zistí vybavenie a stav poistného spojovacieho zariadenia.
5. Prehliadkou sa zistí stav ťažného oja, pripojenie oka alebo spojovacej hlavice spájacieho zariadenia k ťažnému oju, ako aj pripojenie a funkčnosť výškovo nastaviteľného podperného zariadenia, ak je ním príves vybavený. Ak sa zistí, že príves, pre ktorý je predpísané výškovo nastaviteľné podperné zariadenie, ním nie je vybavený, okrem vyznačenia príslušnej chyby sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o TK uvedie text:*„6.1.6. Ťažné oje prívesu - chýba výškovo nastaviteľné podperné zariadenie. Zaťaženie oja v bode spojenia: Fsz = ... kg, na základe údajov: Lv = ... m, Lp = ... m, Rc=...m, R1=... m, R2 = ... m, Ft = ... kg.“,* v ktorom sa vyplnia údaje potrebné na výpočet.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.6.	a)	1	Spájacie zariadenie alebo jeho akýkoľvek komponent chýba, je značne poškodený, deformovaný, nefunkčný, prasknutý, skorodovaný (ak nie je pripojené prípojné vozidlo).	B
6.1.6.	a)	2	Spájacie zariadenie alebo jeho akýkoľvek komponent chýba, je značne poškodený, deformovaný, nefunkčný, prasknutý, skorodovaný(ak je pripojené prípojné vozidlo).	C
6.1.6.	b)	1	Spájací čap alebo guľa spájacieho zariadenia alebo iné komponenty zariadenia sú nadmerne opotrebené.	B
6.1.6.	b)	2	Opotrebenie spájacieho čapu alebo gule je väčšie, než prípustné.	C
6.1.6.	c)	1	Akýkoľvek komponent spájacieho zariadenia alebo zariadenia na ťahanie je uvoľnený alebo nedostatočne pripevnený.	B
6.1.6.	c)	2	Akýkoľvek komponent spájacieho zariadenia alebo zariadenia na ťahanie je natoľko uvoľnený alebo nedostatočne pripevnený, že hrozí jeho odpadnutie.	C
6.1.6.	d)		Akékoľvek poistné, bezpečnostné alebo zaisťovacie zariadenie alebo prvok chýba alebo je nefunkčný.	B
6.1.6.	e)		Akýkoľvek ukazovateľ spojenia (ak ním je vozidlo vybavené) nepracuje správne.	B
6.1.6.	f)	1	Obmedzená viditeľnosť tabuľky s evidenčným číslom alebo akéhokoľvek svietidla (ak nie je pripojené prípojné vozidlo).	A
6.1.6.	f)	2	Tabuľka s evidenčným číslom je nečitateľná (ak nie je pripojené prípojné vozidlo).	B
6.1.6.	g)	1	Sekundárne časti spájacieho zariadenia (nosníky, výstuhy a pod.) sú neprimerane opravované alebo modifikované.	B
6.1.6.	g)	2	Primárne časti spájacieho zariadenia (spájací čap, guľa, oko a pod.) sú neprimerane opravované alebo modifikované.	C
6.1.6.	h)		Poškodenie alebo nadmerné opotrebenie spájacieho zariadenia alebo zariadenia na ťahanie, pri ktorom hrozí rozpojenie.	B
6.1.6.	SK	1	Vybavenie vozidla spájacím zariadením nie je zapísané v doklade vozidla, alebo zápis nie je správny.	A
6.1.6.	SK	2	Prevádzkovateľ vozidla nezabezpečil zápis spájacieho zariadenia v doklade vozidla, alebo tento zápis nebol správny, a pri predchádzajúcej technickej kontrole táto skutočnosť už bola zistená.	B
6.1.6.	SK	3	Vozidlo, ktoré v predloženom doklade o evidencii vozidla má zapísané vybavenie spájacím zariadením, ním vybavené nie je.	A

6.1.6.	SK	4	Predpísané poistné spojovacie zariadenie chýba alebo nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.1.6.	SK	5	Poistné spojovacie zariadenie je poškodené, nedostatočne upevnené alebo opotrebené, neplní svoju funkciu, prípadne je neprimerane opravované alebo modifikované.	B
6.1.6.	SK	6	Oko oja nie je riadne pripojené na oje.	B
6.1.6.	SK	7	Oje je nedostatočne upevnené, nadmerne poškodené alebo opotrebované, prípadne je vykonaná neprimeraná oprava alebo modifikácia, bezprostredné nebezpečenstvo však nehrozí.	B
6.1.6.	SK	8	Oje je deformované alebo inak poškodené natoľko, že môže by narušená jeho pevnosť alebo geometria postavenia kolies pri jazde.	C
6.1.6.	SK	9	V závesoch oja sú nadmerné vôle.	B
6.1.6.	SK	10	Príves, pre ktorý je predpísané výškovo nastaviteľné podperné zariadenie, ním nie je vybavený; ak zaťaženie oka oja v bode spojenia prevyšuje 50 kg.	B

Prevodovka	**6.1.7.**

Predpísané podmienky

A. Prevodovka a hriadele

1. Upevňovacie skrutky (čapy) telesa prevodovky nesmú chýbať alebo byť uvoľnené alebo poškodené.
2. Prevodovka nesmie mať zjavne nadmerne opotrebované alebo poškodené výstupné a spojovacie hriadele, ložiská alebo puzdrá ložísk. Teleso prevodovky v mieste ložísk alebo puzdier ložísk hriadeľov nesmie byť prasknuté alebo inak poškodené.
3. Kĺby hnacieho hriadeľa (kardan), rozvodové reťaze alebo remene nesmú byť uvoľnené, opotrebované, prasknuté, zlomené alebo inak poškodené alebo mať nadmernú vôľu.
4. Kĺby alebo spojenia hriadeľov nesmú byť uvoľnené, opotrebované, prasknuté, zlomené alebo inak poškodené alebo mať nadmernú vôľu.
5. Ochrana proti prachu nesmie chýbať alebo byť značne opotrebená.
6. Prevodovka musí byť spoľahlivo pripevnená k vozidlu pomocou pevných alebo pružných uložení.
7. Vo vozidle nesmie byť namontovaná prevodovka iného typu (konštrukcie), než s akou bolo vozidlo schválené, ani nesmie byť vykonaná nedovolená úprava (modifikácia) hnacej sústavy.

B. Rozvodovka, hnacie hriadele a kĺby

8. Na rozvodovku, hnacie hriadele a kĺby sa vzťahujú rovnaké požiadavky ako na prevodovku a jej výstupné a spojovacie hriadele.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou prehliadkou vozidla sa preverí upevnenie prevodovky a rozvodovky, prítomnosť a stav upevňovacích skrutiek telesa prevodovky alebo rozvodovky, praskliny alebo iné poškodenia. Vizuálnou prehliadkou sa preverí stav výstupných hriadeľov prevodovky alebo rozvodovky, puzdier ložísk výstupných hriadeľov prevodovky alebo rozvodovky, kĺbov hnacieho hriadeľa, spojovacieho hriadeľa alebo rozvodových reťazí, remeňov alebo pružného

spojenia hriadeľov. Zároveň sa preverí prítomnosť a stav ochrany proti prachu a upevnenie prevodovky na vozidle, prípadne nedovolená úprava hnacej sústavy.
2. Príznaky nadmerného opotrebovania alebo poškodenia hriadeľov, ložísk, kĺbov alebo puzdier ložísk telesa prevodovky alebo rozvodovky, možno zistiť tiež pri pohybe s vozidlom na kontrolnej linke.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.7.	a)	1	Upevňovacie skrutky (čapy) alebo pružné uloženia telesa prevodovky/rozvodovky sú uvoľnené, poškodené alebo chýbajú.	B
6.1.7.	a)	2	Upevňovacie skrutky (čapy) telesa prevodovky/rozvodovky chýbajú v takom počte alebo sú tak uvoľnené alebo poškodené, že je ohrozená bezpečnosť cestnej premávky.	C
6.1.7.	b)	1	Zjavne nadmerné opotrebovanie ložísk hriadeľov prevodovky/rozvodovky.	B
6.1.7.	b)	2	Opotrebovanie ložísk hriadeľov prevodovky/rozvodovky je tak značné, že hrozí riziko uvoľnenia alebo prasknutia.	C
6.1.7.	c)	1	Kĺby hnacieho hriadeľa alebo hnacie reťaze/remene sú uvoľnené, nadmerne opotrebované, prasknuté, či inak poškodené, alebo majú nadmernú vôľu.	B
6.1.7.	c)	2	Kĺby hnacieho hriadeľa alebo hnacie reťaze/remene sú natoľko opotrebované alebo poškodené, že hrozí riziko uvoľnenia alebo prasknutia.	C
6.1.7.	d)	1	Kĺby alebo spojenia hriadeľov sú uvoľnené, nadmerne opotrebované, prasknuté či inak poškodené, alebo majú nadmernú vôľu.	B
6.1.7.	d)	2	Kĺby alebo spojenia hriadeľov sú natoľko opotrebované alebo poškodené, že hrozí riziko uvoľnenia alebo prasknutia.	C
6.1.7.	e)		Zjavne poškodený, ohnutý alebo modifikovaný hriadeľ.	B
6.1.7.	f)	1	Teleso (puzdro) ložiska prevodovky/rozvodovky má praskliny alebo je uvoľnené.	B
6.1.7.	f)	2	Teleso (puzdro) ložiska prevodovky/rozvodovky je natoľko opotrebované alebo poškodené, že hrozí riziko uvoľnenia alebo prasknutia.	C
6.1.7.	g)	1	Značne opotrebovaná ochrana proti prachu.	A
6.1.7.	g)	2	Ochrana proti prachu chýba alebo je prasknutá.	B
6.1.7.	h)		Namontovaná prevodovka/rozvodovka iného typu (konštrukcie) alebo je zistená nedovolená úprava (modifikácia) hnacej sústavy.	B

Upevnenie motora	**6.1.8.**

Predpísané podmienky

1. Na miestach pre upevnenie motora nesmú byť viditeľné lomy, praskliny, deformácie alebo iné poškodenia.
2. Spojovacie alebo upevňovacie skrutky upevnenia motora nesmú chýbať a musia byť riadne dotiahnuté. Pružné uloženia (silentbloky) nesmú byť nadmerne poškodené.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou vozidla, ktoré je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku, sa miesta pre uloženie motora (konzoly) prehliadnu či nie sú narušené lomami, prasklinami, deformáciami alebo z iných príčin, zároveň sa overí spoľahlivosť upevnenia motora (skrutkové spoje, pružné uloženia).

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.8.		1	Miesta pre upevnenie motora alebo upevnenia motora sú výrazne opotrebované alebo poškodené tak, že pevnosť uloženia alebo spojenia je podstatne zmenšená.	B
6.1.8.		2	Miesta pre upevnenie motora alebo upevnenia motora chýbajú, sú uvoľnené alebo narušené lomami, prasklinami alebo poškodené tak, že bezpečnosť prevádzky vozidla je bezprostredne ohrozená.	C
6.1.8.	SK	1	Miesta pre upevnenie motora alebo upevnenia motora sú poškodené alebo opotrebené tak, že pevnosť uloženia alebo spojenia nie je podstatne zmenšená.	A

Výkon motora	**6.1.9.**

Predpísané podmienky

1. Motor vozidla, jeho súčasti, vyhotovenie a výkon musí zodpovedať schválenému vyhotoveniu.
2. Vo vozidle nesmie byť preukázateľne namontovaný motor iného typu, než s akým bolo schválené, ani vykonané zmeny na motore (hnacej jednotke).
3. Výkon motora a jeho riadiaca jednotka nesmú byť elektronicky ovplyvnené.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí zhoda identifikačného čísla motora (typu) s údajom v predloženom doklade o evidencii vozidla.
2. Prostredníctvom elektronického rozhrania, ak je príslušné zariadenie na tento účel k dispozícii, sa preverí, či nebola riadiaca jednotka motora upravená

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.1.9.	a)		Upravená riadiaca jednotka narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie.	B
6.1.9.	b)		Úprava motora narúšajúca bezpečnosť a/alebo životné prostredie alebo montáž motora iného typu.	C

Kabína a karoséria	6.2.

Kabína a karoséria - stav	6.2.1.

Predpísané podmienky

A. Kabína a karoséria – stav

1. Na kabíne alebo karosérii nesmú byť žiadne poškodenia (lomy, praskliny, deformácie, korózia), ktoré by mohli spôsobiť poranenie, obmedzovať jej pôvodnú funkciu alebo narúšať estetický vzhľad.
2. Všetky časti kabíny alebo karosérie musia byť riadne upevnené. Spoje nesmú byť uvoľnené alebo nadmerne narušené koróziou, deformáciami alebo prasklinami.
3. Do kabíny alebo karosérie nesmú cez poškodené časti prenikať motorové alebo výfukové plyny, to sa vzťahuje ako na priestor pre cestujúcich, tak aj na ložný priestor.
4. Kabína alebo karoséria nesmie byť opravovaná alebo modifikovaná takým spôsobom, ktorý by narúšal jej schválené vyhotovenie.

B. Kapota, veko motorového alebo batožinového priestoru

5. Kapota alebo veko motorového priestoru alebo batožinového priestoru musia byť vybavené spoľahlivým uzáverom, ktorý musí byť schopný zabrániť ich samovoľnému otvoreniu počas jazdy a zabezpečiť ich proti neoprávnenému otvoreniu zvonku. Ak je predné veko motorového (batožinového) priestoru, ktoré sa otvára smerom dozadu, vybavené poistným zariadením, potom musí toto zariadenie plniť svoju funkciu.
6. Otvorené veko motorového priestoru alebo batožinového priestoru musí byť možné zaistiť oporou alebo iným vhodným spôsobom.
7. Závesy kapoty alebo veka motorového alebo batožinového priestoru musia byť funkčné a spoľahlivo upevnené.
8. Kapota alebo veko motorového alebo batožinového priestoru nesmú byť poškodené, deformované alebo narušené koróziou.

C. Bočnice

9. Bočnice, alebo predné alebo zadné čelo vozidiel musia byť zhotovené bez špár.
10. 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.).
11. Vozidlo kategórie N, O a R s valníkovou, skriňovou alebo sklápacou karosériou musí mať umožnené odistenie a zaistenie, otváranie a uzatváranie bočníc, zadných čiel alebo dvier a ich sklápanie tak, aby akákoľvek ručná manipulácia s nimi bola ľahká. Kovania, závesy alebo čapy, závery bočníc, zadného čela alebo dverí nesmú chýbať, byť deformované alebo poškodené lomami, prasklinami, koróziou alebo inak.
12. Vozidlo so sklápacou karosériou môže mať otváranie a zatváranie zadného čela a bočníc automatické alebo ovládané z miesta vodiča; sklápacia karoséria musí byť konštrukčne vybavená tak, aby bola zabezpečená proti samovoľnému pohybu.
13. Bočnica musí byť konštrukčne vyhotovená tak, aby bola zabezpečená proti samovoľnému otváraniu a odolná proti bočným deformáciám spôsobujúcim zmenu vonkajšieho obrysu vozidla.
14. Bočnice, alebo predné, zadné čelo nesmú byť nadmerne narušené koróziou (prípadne hnilobou dreva), ani inak poškodené natoľko, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť prepravovaných osôb alebo nákladu.
15. Bočnice, alebo predné alebo 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.

16. Vozidlá kategórie N2, N3, O3, O4 s valníkovou konštrukciou prvýkrát prihlásené do evidencie vozidiel od 1.7.2010 musia z hľadiska zabezpečenia nákladu v cestnej premávke spĺňať technické požiadavky pre vybavenie minimálnym počtom viazacích bodov.[13])

D. Ochrana kabíny vodiča

17. Vozidlo kategórie N s nedelenou skriňovou karosériou musí byť pri preprave nákladu, ktorý by počas prevádzky vozidla v cestnej premávke mohol ohroziť vodiča alebo prepravovaných cestujúcich, vybavené za posledným radom sedadiel priečkovým systémom, ktorý oddeľuje priestor pre vodiča a cestujúcich od ložného priestoru. V prípade vozidiel s uzavretým ložným priestorom vybavených v stenách a vo dverách oknami, musia byť tieto okná zo strany ložného priestoru, okrem zasklenia v zadných dverách či na zadnej stene, chránené proti náhodnému poškodeniu prepravovaným nákladom tuhou a pevnou zábranou, napríklad mrežami s najväčšími rozmermi otvorov 50 mm x 50 mm alebo schválenou bezpečnostnou fóliou. Inštalácia zábrany nemusí byť na posuvných dverách vozidla, pokiaľ to konštrukčné riešenie vozidla nedovoľuje. Priečkový systém na ochranu osôb pred nebezpečenstvom vyplývajúcim z posunu batožiny do priestoru pre vodiča a cestujúcich pri čelnom náraze vo vozidle kategórie M_1 prihlásenom do evidencie vozidiel od 1. júla 2010 musí spĺňať podmienky podľa osobitného predpisu.[14]) Motorové vozidlá kategórie N_1, ktorým bolo udelené typové schválenie ES podľa osobitného predpisu,[15]) nemusia byť vybavené deliacou priečkou za posledným radom sedadiel, ak s ňou neboli schválené. V priestore pre náklad môžu byť dvere s oknami.
18. Pri preprave nákladu, ktorý nemožno upevniť a ktorý posunom pri náhlom prudkom brzdení alebo náraze môže ohroziť bezpečnosť osôb v kabíne (napr. preprava stĺpov alebo tyčového materiálu, klád, rúr okrem doskového alebo hranovaného reziva), musí byť vozidlo skonštruované a vybavené tak, aby vozidlo alebo jeho ochranné zariadenie zabránilo aspoň v rozsahu celej šírky a celej výšky kabíny posunu nákladu vozidla smerom ku kabíne. Pri preprave tyčového alebo rúrkového železného materiálu možno použiť na vnútornej strane čela nákladného priestoru vozidla alebo na ochranné zariadenie oceľový plech s minimálnou hrúbkou 5 mm.
19. Vozidlá kategórií N2 a N3 so sklápacou karosériou musia mať priestor medzi kabínou a korbou chránený ochranným zariadením. Vozidlá kategórie N3 určené na prácu pod rýpadlom, na nakladanie kamenia a pod. musia mať chránenú aj kabínu. Ustanovenia tejto predpísanej podmienky sa nevzťahujú na vozidlá, ktoré majú v tomto priestore umiestnené zariadenie na zdvíhanie bremena.
20. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené ochrannou konštrukciou alebo kabínou s rovnakými vlastnosťami z hľadiska bezpečnosti, ako má ochranná konštrukcia (bezpečnostná kabína).
21. Predpísané ochranné zariadenie musí byť na vozidle riadne upevnené a nesmie byť nadmerne poškodené natoľko, že by neplnilo určenú funkciu. Splnenie tejto podmienky sa preveruje aj na vozidlách kategórie PS, ak sú ochranným zariadením vybavené.

E. Nebezpečné vonkajšie a vnútorné dielce

22. Na vonkajšom a vnútornom povrchu kabíny alebo karosérie nesmú byť také diely, výčnelky alebo predmety, ktoré by svojím tvarom, rozmermi, smerovaním alebo tvrdosťou zväčšovali nebezpečenstvo zranenia osôb pri nastupovaní a vystupovaní, zväčšovali nebezpečenstvo zranenia ostatných účastníkov cestnej premávky, do ktorých by karoséria vozidla narazila, alebo ktoré by sa kĺzali po karosérii pri kolízii, pri náhlej akcelerácii a decelerácii vozidla alebo pri dopravnej nehode.

---

[13]) STN EN 12640 Zabezpečenie tovaru na cestných vozidlách. Viazacie body na úžitkových vozidlách na prepravu tovaru.

[14]) Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 126).

[15]) Nariadenie vlády SR č. 140/2009 Z. z.

23. Vnútorné zariadenia vozidiel kategórie M_1 s najmenej štyrmi kolesami s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou nad 25 km/h (vnútorné časti priestoru pre cestujúcich okrem spätných zrkadiel, ovládače, strecha a otvárateľná strecha, operadlá a zadná časť sedadiel, elektricky ovládané okná, strešný panelový systém), schválené počnúc 15.3.2006, musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu[16]), okrem iného
   a) vnútorné časti priestoru pre cestujúcich nesmú obsahovať nebezpečné nerovnosti alebo ostré hrany, ktoré by mohli zvýšiť riziko vážneho zranenia cestujúcich,
   b) dolný okraj prístrojovej dosky má byť zaoblený s polomerom zakrivenia minimálne 19 mm,
   c) spínače, gombíky ťahadiel a pod. majú mať polomer zakrivenia minimálne 2,5 mm,
   d) ovládacie rukoväte, páčky a gombíky a akékoľvek iné vyčnievajúce predmety majú mať polomer zakrivenia minimálne 3,2 mm,
   e) 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,
   f) 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.
24. Vonkajšie výčnelky motorových vozidiel kategórie M_1,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 predpisu,[17]) okrem iného
   a) vonkajší povrch vozidiel (okrem spätných zrkadiel alebo gule spájacieho zariadenia) nemá vykazovať smerom von akékoľvek časti, ktoré by mohli zachytiť chodcov, cyklistov alebo motocyklistov,
   b) žiadna vyčnievajúca časť nemá mať polomer zakrivenia menší než 2,5 mm, okrem častí vyrobených z mäkkých materiálov,
   c) hriadeľ stierača predného okna musí byť vybavený ochranným puzdrom, platí to aj pre stierače zadných okien a stierače svetlometov, polomer zakrivenia nesmie byť menší než 2,5 mm,
   d) kolesá, matice kolies, kryty hláv a disky kolies nesmú mať žiadne špicaté alebo ostré výčnelky, ktoré siahajú za vonkajšiu rovinu ráfika. Krídlové matice sú neprípustné.
25. 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.
26. Vonkajšie výčnelky dvojkolesových alebo trojkolesových motorových vozidiel nad 6 km/h a štvorkoliek schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom[18]). 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 zapaľovania musí mať ochranný kryt (neplatí pre sklopné kľúče alebo kľúče v jednej rovine s povrchom).

---

[16]) od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z. (predpis EHK č. 26, 66), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 140/2006 Z. z.

[17]) od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel (predpis EHK č. 26 a66), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 141/2006 Z. z. o technických požiadavkách na vonkajšie výčnelky motorových vozidiel.

[18]) od 1.5.2010 Nariadenie vlády SR č. 168/2010 Z. z. o technických požiadavkách na niektoré komponenty a charakteristiky dvojkolesových motorových vozidiel a trojkolesových motorových vozidiel, predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. o technických požiadavkách na niektoré komponenty a charakteristiky dvojkolesových motorových vozidiel a trojkolesových motorových vozidiel.

Vonkajšie výčnelky pred zadnou priečkou kabíny vozidla s karosériou určeného na prepravu tovaru musia plniť nasledovné podmienky:

a) 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.),
b) hriadele stieračov musia mať ochranné obloženie, trysky ostrekovačov skla aj svetlometov musia byť zaoblené na polomer najmenej 2,5 mm,
c) blatníky musia byť zaoblené na polomer najmenej 5 mm,
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,
f) matice kolies, kryty hláv nesmú mať rebrovito tvarované výčnelky.

27. Vyčnievajúce časti karosérií a nadstavieb autobusov, nákladných automobilov, prívesov, návesov, pojazdných pracovných strojov a špeciálnych automobilov, ktoré môžu spôsobiť zachytenie pri šikmom náraze (napr. zadné nárazníky s letmými koncami, podporné ramená autožeriavov, rozstrekovacie a distribučné lišty a rúry na autocisternách, rozstrekovačoch 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.
28. Vonkajšie predné výčnelky zadného dielu kabíny (dopredu od zadnej steny kabíny) vozidiel kategórie N s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h schválených počnúc 15.4.2006 musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu[19]), okrem iného
    a) vonkajší povrch nesmie mať žiadne zahrotené alebo ostré časti a výčnelky smerujúce od vozidla, minimálny polomer zaoblenia 2,5 mm,
    b) 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,
    c) ťažné závesy a navijaky nesmú prečnievať cez najprednejší okraj nárazníka (navijaky môžu, ak sú pokryté vhodným ochranným obložením),
    d) konce kľučiek majú smerovať dozadu, byť v ochrannom ráme alebo zapustené,
    e) matice kolies a kryty kolies nesmú mať žiadne rebrovito tvarované výstupky.
29. Voľný koniec antény, ktorá je dlhšia ako 1,4 m a počas prevádzky v cestnej premávke by presahovala pôdorysný priemet obrysu vozidla, s výnimkou výsuvných antén, musí byť pripevnený k vozidlu tak, aby anténa nepresahovala pôdorysný obrys vozidla.
30. Nosiče batožiny a podobné zariadenia, reklamné tabule, smerové tabuľky, označenie vozidiel taxislužby, označenie vozidiel autoškôl a iné zariadenia dodatočne montované na vozidlo musia byť spoľahlivo pripevnené k vozidlu, nesmú presahovať pôdorysný obrys vozidla, s výnimkou zadnej časti vozidla, a nesmú mať žiadne hroty ani ostré hrany a výčnelky; vonkajšie časti vrátane pripevňovacích častí musia mať polomer zakrivenia najmenej 2,50 mm. Nosiče batožiny musia umožňovať spoľahlivé upevnenie prepravovaných predmetov. Nosiče batožiny a nosiče lyží musia z hľadiska vonkajších výčnelkov spĺňať technické požiadavky podľa osobitného predpisu.[16])

F. <u>Nadstavba, výmenná nadstavba (pracovný stroj)</u>

31. Pripevnenie nadstavby, výmennej nadstavby (pracovného 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).
32. Agregáty a ich pracovné médiá nesmú znečisťovať vozovku.

---

[19]) od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel (predpis EHK č. 26, 66), predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie vlády SR č. 197/2006 Z. z. o technických požiadavkách na vonkajšie výčnelky zadného dielu kabíny vozidiel kategórie N.

33. V dosahu stojacich osôb alebo osôb vo vozidle nesmú byť na nadstavbe, výmennej nadstavbe nebezpečné výstupky alebo poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť zranenia.
34. Ak je nadstavba výmenná, musí byť predložené i technické osvedčenie namontovanej výmennej nadstavby (pracovného stroja).
35. Vozidlom kategórie T nesený pracovný stroj a jeho upevnenie nesmie obmedzovať výhľad z miesta vodiča, ovládateľnosť traktora alebo viditeľnosť vonkajšieho osvetlenia. Šírka neseného pracovného stroja nesmie presahovať 3,0 m.

G. Plachta

36. Plachta, ak je namontovaná, musí byť po celom svojom obvode karosérie riadne a dostatočne pripevnená, musí dostatočne priliehať k bočniciam a čelám vozidla.
37. Plachta, ak je namontovaná, nesmie byť nadmerne poškodená natoľko, že by dostatočne nechránila prepravovaný náklad pred poveternostnými vplyvmi.
38. Plachtové oblúky alebo zariadenie tvoriace ložný priestor, pripevňovacie úchyty (objímky) a pripevňovacie pásy nesmú byť zdeformované alebo nadmerne poškodené; žiaden plachtový oblúk alebo zariadenie tvoriace ložný priestor alebo niektorá jeho časť nesmie chýbať.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou kontrolou zvonku aj zvnútra sa overí stav, poškodenia a chyby kabíny a karosérie a ich jednotlivých častí.
2. 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), upevnenie (stav závesov, záverov) a poistné zariadenie v prípade prednej kapoty otváranej smerom dozadu.
3. Vizuálnou kontrolou sa preverí stav bočníc, predného alebo zadného čela alebo dverí valníkovej, skriňovej alebo sklápacej karosérie. Osobitná pozornosť sa venuje stavu kovania, závesov a uzáverov. Podmienky stanovené pre bočnice, závesy a závery bočníc platia primerane i pre nadstavby bočníc. Overí sa vybavenie vozidla viazacími bodmi.
4. Vizuálnou kontrolou sa preverí stav, upevnenie alebo poškodenie predpísaného zariadenia na ochranu kabíny vodiča.
5. Vizuálnou kontrolou zvonku aj zvnútra sa preverí kabína alebo karoséria vozidla z hľadiska potencionálnych nebezpečných výčnelkov.
6. Vizuálnou kontrolou sa preverí stav, umiestnenie, upevnenie a zaistenie všetkých dielov nadstavby, výmennej nadstavby (pracovného stroja), tesnosť hydraulických systémov.
7. Vizuálnou kontrolou sa preverí namontovaná plachta, jej stav a upevnenie, vybavenie vozidla plachtovými oblúkmi alebo zariadením tvoriacim ložný priestor, ich úplnosť, stav a pripevnenie. Nenamontovaná plachta sa nekontroluje.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.1.	a)	1	Niektorý panel kabíny alebo karosérie alebo jej časť je uvoľnená alebo poškodená tak, že môže spôsobiť poranenie.	B
6.2.1.	a)	2	Niektorý panel kabíny alebo karosérie alebo jej časť je natoľko uvoľnená alebo poškodená, že hrozí odpadnutie, alebo je ohrozená bezpečnosť prevádzky vozidla.	C
6.2.1.	b)	1	Upevnenie stĺpika kabíny alebo karosérie je nedostatočné alebo poškodené koróziou, deformáciami alebo prasklinami.	B
6.2.1.	b)	2	Upevnenie stĺpika kabíny alebo karosérie je natoľko nedostatočné alebo poškodené koróziou, deformáciami alebo prasklinami, že je ohrozená stabilita kabíny alebo karosérie.	C

6.2.1.	c)	1	Kabína alebo karoséria je tak poškodená, že hrozí prienik motorových alebo výfukových plynov do kabíny alebo karosérie.	B
6.2.1.	c)	2	Kabína alebo karoséria je tak poškodená, že prenikajúce motorové alebo výfukové plyny ohrozujú zdravie osôb vo vozidle.	C
6.2.1.	d)	1	Je vykonaná neprimeraná oprava alebo modifikácia kabíny alebo karosérie, ktorá narúša jej schválené vyhotovenie.	B
6.2.1.	d)	2	Kabína alebo karoséria bola opravená alebo modifikovaná tak, že prišlo k zmenšeniu vzdialenosti od rotujúcich alebo pohyblivých častí alebo od vozovky pod prípustnú mieru.	C
6.2.1.	SK	1	Niektorá časť kabíny alebo karosérie je poškodená, avšak poškodenie narúša iba jej estetický vzhľad, nie pevnosť alebo funkciu.	A
6.2.1	SK	2	Kapota alebo veko motorového alebo batožinového priestoru je ľahko poškodené, deformované alebo narušené koróziou.	A
6.2.1	SK	3	Kapota alebo veko motorového alebo batožinového priestoru je poškodené, deformované alebo narušené koróziou tak, že ovplyvňuje bezpečnosť prevádzky vozidla.	B
6.2.1.	SK	4	Je sťažené otváranie alebo zatváranie kapoty alebo veka motorového alebo batožinového priestoru.	A
6.2.1.	SK	5	Kapotu alebo veko motorového alebo batožinového priestoru nemožno spoľahlivo zaistiť v otvorenom stave.	A
6.2.1.	SK	6	Závesy kapoty alebo veka motorového alebo batožinového priestoru sú nadmerne uvoľnené alebo poškodené.	B
6.2.1.	SK	7	Uzáver nezaisťuje kapotu alebo veko motorového alebo batožinového priestoru spoľahlivo uzavreté (okrem prednej kapoty alebo veka motorového alebo batožinového priestoru otváraného smerom dozadu).	B
6.2.1.	SK	8	Predná kapota alebo veko motorového alebo batožinového priestoru, ktoré sa otvára smerom dozadu, nemožno spoľahlivo zaistiť v uzavretom stave.	C
6.2.1.	SK	9	Poistné zariadenie prednej kapoty alebo veka motorového alebo batožinového priestoru neplní svoju funkciu.	B
6.2.1.	SK	10	Bočnice, zadné čelo alebo dvere chýbajú úplne alebo sčasti.	B
6.2.1.	SK	11	Vyhotovenie bočníc, predného alebo zadného čela alebo dverí, ich kovaní, závesov alebo uzáverov alebo vybavenie vozidla viazacími bodmi nezodpovedá predpísaným podmienkam, príp. sú poškodené, avšak bezpečnosť osôb alebo nákladu zatiaľ nie je bezprostredne ohrozená.	B
6.2.1.	SK	12	Niektoré bočnice, predné alebo zadné čelo sú nadmerne poškodené, stav kovaní, závesov alebo uzáverov je taký, že neplnia spoľahlivo svoju funkciu natoľko, že bezpečnosť osôb alebo nákladu je bezprostredne ohrozená.	C
6.2.1.	SK	13	Ochranné zariadenie na ochranu kabíny je uvoľnené , nedostatočne upevnené, poškodené, alebo neplní predpísané podmienky, bezpečnosť prevádzky nie je bezprostredne ohrozená.	B
6.2.1.	SK	14	Ochranné zariadenie na ochranu kabíny je natoľko uvoľnené , nedostatočne upevnené alebo poškodené, že bezpečnosť prevádzky je bezprostredne ohrozená.	C

6.2.1.	SK	15	Na vozidle sú potencionálne výčnelky, ktoré zvyšujú nebezpečenstvo zranenia, avšak sú umiestnené na takom mieste, že bezpečnosť prevádzky nie je bezprostredne ohrozená.	B
6.2.1.	SK	16	Na vozidle sú potencionálne výčnelky, ktoré natoľko zvyšujú nebezpečenstvo zranenia, že bezpečnosť prevádzky je bezprostredne ohrozená.	C
6.2.1.	SK	17	Na nadmerne vyčnievajúcej časti karosérie vozidla chýba vhodná ochrana, bezpečnosť prevádzky je ohrozená.	C
6.2.1.	SK	18	Z agregátu (hydraulickej sústavy) nadstavby, výmennej nadstavby (pracovného stroja) uniká médium, ktoré neodkvapkáva na vozovku.	A
6.2.1.	SK	19	Z agregátu (hydraulickej sústavy) nadstavby, výmennej nadstavby (pracovného stroja) uniká médium, ktoré odkvapkáva na vozovku.	C
6.2.1.	SK	20	K namontovanej výmennej nadstavbe (pracovnému stroju) nebolo predložené technické osvedčenie nadstavby (pracovného stroja).	B
6.2.1.	SK	21	Upevnenie alebo umiestnenie nadstavby, výmennej nadstavby (pracovného stroja) je nedostatočné, poškodené alebo neplní predpísané podmienky.	B
6.2.1.	SK	22	Upevnenie nadstavby, výmennej nadstavby (pracovného stroja) je nadmerne poškodené alebo je nadmerne poškodený rám (karoséria) v mieste ich upevnenia, bezpečnosť prevádzky je ohrozená.	C
6.2.1.	SK	23	Nadstavba, výmenná nadstavba (pracovný stroj) má také poškodenia, ktoré ohrozujú bezpečnosť prevádzky, príp. pohyblivý diel nadstavby, výmennej nadstavba (pracovného stroja) nie je zaistený v prepravnej polohe.	C
6.2.1.	SK	24	Plachtu nie je možné riadne dostatočne pripevniť, pripevňovacie úchyty (objímky) a pripevňovacie pásy sú zdeformované alebo nadmerne poškodené.	B
6.2.1.	SK	25	Niektorý plachtový oblúk alebo zariadenie tvoriace ložný priestor chýba úplne alebo je neúplné, je zdeformované, skorodované alebo inak nadmerne poškodené.	B
6.2.1.	SK	26	Namontovaná plachta je poškodená natoľko, že nechráni prepravovaný náklad.	B

Kabína a karoséria - upevnenie	**6.2.2.**

Predpísané podmienky

1. Pevnosť kabíny alebo karosérie nesmie byť narušená alebo oslabená lomami, prasklinami, deformáciami, koróziou alebo inými poškodeniami.
2. Pripevnenie kabíny alebo karosérie na rám, nosnú konštrukciu, jednotlivé nosníky alebo podvozok nesmie byť narušené. Upevňovacie body (skrutkové, zvárané, nitové spoje alebo pružné uloženia a pod.) nesmú chýbať alebo byť narušené lomami, prasklinami, deformáciami, koróziou alebo inými poškodeniami. Spoje musia byť rovnomerne rozložené na ráme, nosnej konštrukcií, jednotlivých nosníkoch alebo podvozku.
3. Kabína a karoséria musí byť vycentrovaná na ráme, nosnej konštrukcií, jednotlivých nosníkoch alebo podvozku.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou kontrolou vozidla, ktoré je nad pracovnou jamou alebo na zdviháku sa overí pevnosť kabíny alebo karosérie, jej prípadné narušenie alebo oslabenie lomami, prasklinami, deformáciami, rozsahom korózie alebo inými poškodeniami.
2. Overí sa prítomnosť a stav jednotlivých upevňovacích bodov upevňujúcich kabínu alebo karosériu na rám, nosnú konštrukciu, jednotlivé nosníky alebo podvozok a ich rovnomerne rozloženie. Zároveň sa overí aj vycentrovanie kabíny alebo karosérie na ráme, nosnej konštrukcií, jednotlivé nosníkoch alebo podvozku.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.2.	a)	1	Pevnosť kabíny alebo karosérie je narušená alebo oslabená.	B
6.2.2.	a)	2	Pevnosť kabíny alebo karosérie je natoľko narušená, že je ohrozená jej stabilita.	C
6.2.2.	b)		Kabína alebo karoséria je viditeľne zle vycentrovaná na nosnej konštrukcii.	B
6.2.2.	c)	1	Niektoré upevňovacie body kabíny alebo karosérie na nosnú konštrukciu alebo nosníky chýbajú alebo sú uvoľnené, poškodené alebo sú nerovnomerne rozložené.	B
6.2.2.	c)	2	Upevňovacie body kabíny alebo karosérie na nosnú konštrukciu alebo nosníky chýbajú alebo sú natoľko poškodené, že je ohrozená bezpečnosť prevádzky vozidla.	C
6.2.2.	d)	1	Upevňovacie body samonosnej karosérie sú nadmerne narušené koróziou.	B
6.2.2.	d)	2	Upevňovacie body samonosnej karosérie sú narušené koróziou v takom rozsahu, že je ohrozená jej stabilita.	C

Dvere a zámky dverí	**6.2.3.**

Predpísané podmienky

1. Všetky dvere vozidla sa musia ľahko otvárať a zatvárať zvonku aj zvnútra bez vynaloženia nadmernej námahy. Všetky dvere musí byť možné uzamknúť, prípadne zaistiť tak, aby do odstaveného vozidla nemohla vstúpiť neoprávnená osoba.
2. Závesy dverí, zámky dverí a kľučky musia byť na vozidle všetky, s ktorými bolo schválené. Nesmú byť uvoľnené alebo opotrebované, ich stav musí vylučovať možnosť samovoľného otvorenia dverí za jazdy. Zavreté dvere vozidla nesmú počas jazdy spôsobovať zvýšený hluk.
3. Dvere nesmú byť nadmerne poškodené koróziou alebo z iných príčin (lomy, praskliny, deformácie a pod.). Nesmú mať žiadne ostré hrany alebo vyčnievajúce súčasti s ostrými hranami, ktoré by mohli spôsobiť zranenie.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou zvonku i zvnútra sa overí stav všetkých dverí (otváracích, výklopných posuvných), ich prípadné poškodenie (lomy, praskliny deformácie a pod.) a rozsah korózie. Vyskúša sa otváranie a zatváranie dverí. Otváraním a zatváraním jednotlivých dverí, prípadne ich súčasným nadvihovaním, sa overí stav závesov dverí, funkcia zámkov dverí a poistiek, ako aj vôle v závesoch.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.3.	a)		Niektoré dvere nemožno otvoriť alebo zatvoriť zvonku alebo zvnútra.	B
6.2.3.	b)	1	Závesy dverí, zámky dverí alebo kľučky sú poškodené natoľko, že hrozí samovoľné otvorenie dverí alebo dvere nezostávajú zatvorené (v prípade posuvných dverí).	B
6.2.3.	b)	2	Závesy dverí, zámky dverí alebo kľučky sú poškodené natoľko, že hrozí samovoľné otvorenie dverí alebo dvere nezostávajú zatvorené (v prípade dverí na pántoch).	C
6.2.3.	c)	1	Niektoré dvere, závesy dverí, zámky dverí, kľučky alebo stĺpik sú opotrebované.	A
6.2.3.	c)	2	Niektoré dvere, závesy dverí, zámky dverí, kľučky alebo stĺpik chýbajú alebo sú uvoľnené.	B
6.2.3.	SK	1	Niektoré dvere nemožno spoľahlivo zaistiť alebo uzamknúť.	B
6.2.3.	SK	2	Niektoré dvere, závesy dverí, zámky dverí alebo kľučky sú nadmerne opotrebované, poškodené alebo skorodované.	B

Podlaha	**6.2.4.**

Predpísané podmienky

1. Podlaha karosérie vozidiel nesmie byť zhotovená s medzerami, nesmie byť narušená lomami, prasklinami, deformáciami alebo inými poškodeniami.
2. Podlaha a podlahová 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 podlahy a podlahovej krytiny musí krátkodobo odolávať aj palivu, mastivu a bežným dezinfekčným prostriedkom.
3. Ak sa v podlahe nachádzajú veká, musia dobre priliehať k podlahe, musia byť tesné. Pohyblivé orgány prechádzajúce podlahou (napr. pedále, stĺpik riadenia, radiaca páka, páka parkovacej brzdy a pod.) musia byť riadne utesnené proti vnikaniu prachu, nečistôt a hluku do vnútra karosérie.
4. Ak karoséria nie je celokovová, podlahy vozidiel so sklápacou karosériou musia byť oplechované.
5. Podlaha karosérie nesmie byť nadmerne narušená koróziou (prípadne hnilobou dreva) ani inak poškodená natoľko, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť prepravovaných osôb alebo nákladu. Miesta určené pre opretie zdviháku nesmú byť narušené lomami, prasklinami, deformáciami alebo nadmerným rozsahom korózie.
6. Podlaha karosérie nesmie byť deravá alebo netesná natoľko, že by do karosérie mohlo prenikať nadmerné množstvo prachu, iných nečistôt alebo výfukových plynov, prípadne mohli vypadávať prepravované predmety alebo sypké hmoty na vozovku.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou sa overí stav podlahy karosérie vozidla v priestore pre vodiča, v priestore na prepravu osôb alebo v priestore na prepravu nákladu zospodu, prípadne aj zhora. Do stavu podlahy sa v prípade samonosnej karosérie zahŕňajú aj prahy a prahové nosníky samonosnej karosérie.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.4.		1	Podlaha karosérie vozidla je nedostatočne upevnená alebo poškodená lomami, prasklinami, deformáciami, koróziou, bezpečnosť prevádzky vozidla zatiaľ nie je bezprostredne ohrozená.	B
6.2.4.		2	Podlaha karosérie vozidla je poškodená lomami, prasklinami, deformáciami, koróziou natoľko, že je ohrozená jej stabilita.	C
6.2.4.	SK	1	Veká v podlahe dostatočne nepriliehajú, pohyblivé orgány prechádzajúce podlahou nie sú dostatočne utesnené.	B
6.2.4.	SK	2	Miesta určené pre opretie zdviháku sú poškodené (lomami prasklinami, deformáciami alebo koróziou) natoľko, že nie sú spôsobilé plniť spoľahlivo svoju funkciu.	B
6.2.4.	SK	3	Miesta určené pre opretie zdviháku sú poškodené natoľko, že nie sú spôsobilé plniť spoľahlivo svoju funkciu, ale vo výstroji vozidla sa nachádza iné zdvíhacie zariadenie umožňujúce bezpečné zdvihnutie za nepoškodené časti.	A
6.2.4.	SK	4	Podlaha samonosnej karosérie (najmä nosné časti, prahové nosníky a pod.) je nadmerne poškodená alebo skorodovaná natoľko, že je ohrozená bezpečnosť prevádzky vozidla.	C
6.2.4.	SK	5	Podlaha samonosnej karosérie (najmä nosné časti, prahové nosníky a pod.) je poškodená alebo skorodovaná, bezpečnosť prevádzky vozidla zatiaľ nie je bezprostredne ohrozená.	B
6.2.4.	SK	6	Vyhotovenie podlahy karosérie nezodpovedá predpísaným podmienkam, bezpečnosť prevádzky vozidla však nie je ohrozená.	A

Sedadlo vodiča	**6.2.5.**

Predpísané podmienky

1. Sedadlo vodiča musí plniť svoju funkciu, nesmie mať poškodenú nosnú konštrukciu, musí byť spoľahlivo upevnené, pričom sa pripúšťa primeraná prevádzková vôľa.
2. Vyhotovenie sedadla vodiča musí zodpovedať schválenému stavu.
3. Nastavovateľné sedadlo vodiča a sklopné operadlo musí byť nastavovacím mechanizmom schopné sedadlo vodiča spoľahlivo zaistiť v každej funkčnej polohe.
4. Sedadlo vodiča motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t musí byť samostatné a odpružené.
5. Sedadlo vodiča vozidiel kategórií Ma N uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1997 musí byť vybavené opierkou hlavy. Opierka hlavy môže byť pevnou alebo výsuvnou súčasťou sedadla, prípadne jeho doplnkovým vybavením.6.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou sa preverí stav a vyhotovenie sedadla vodiča, predovšetkým upevnenie sedadla, neporušenosť nosnej konštrukcie sedadla, operadla, jeho čalúnenia, pružiacich prvkov, funkčnosť nastavovacích mechanizmov sedadla a operadla vo všetkých nastaviteľných polohách, vybavenie sedadla opierkou hlavy, prípadne stav a upevnenie držadiel alebo opierok rúk, ak sú súčasťou sedadla. V prípade vozidla kategórie Ps sa preveruje iba splnenie predpísanej podmienky č. 1.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.5.	a)	1	Nosná konštrukcia sedadla vodiča je poškodená alebo narušená.	B
6.2.5.	a)	2	Sedadlo vodiča je uvoľnené, táto vôľa je väčšia ako primeraná prevádzková.	C
6.2.5.	b)	1	Nastavovací mechanizmus sedadla vodiča je nefunguje správne, sedadlo vodiča nemožno spoľahlivo zaistiť v jednotlivých funkčných polohách.	B
6.2.5.	b)	2	Sedadlo vodiča chýba alebo nie je upevnené, alebo operadlo sedadla vodiča nie je možné spoľahlivo zaistiť v jednotlivých funkčných polohách.	C
6.2.5.	SK	1	Vyhotovenie sedadla vodiča nezodpovedá schválenému stavu alebo predpísaným podmienkam.	B
6.2.5.	SK	2	Sedadlo vodiča, pre ktoré je predpísaná opierka hlavy, ňou nie je vybavené.	B
6.2.5.	SK	3	Niektorá časť sedadla vodiča alebo operadla okrem nosnej konštrukcie je poškodená.	A

Ostatné sedadlá	**6.2.6.**

Predpísané podmienky

A. Ostatné sedadlá

1. Sedadlá vozidla musia plniť svoju funkciu, nesmú mať poškodenú nosnú konštrukciu, musia byť spoľahlivo upevnené, pričom sa pripúšťa primeraná prevádzková vôľa.
2. Vyhotovenie sedadiel vozidla musí zodpovedať schválenému stavu.
3. Počet sedadiel (vrátane sedadla vodiča) nesmie prekročiť povolený počet miest na sedenie uvedený v dokladoch vozidla. Umiestnenie sedadiel musí zodpovedať schválenému stavu.
3. Nastavovateľné sedadlá vozidla a sklopné operadlá musia byť nastavovacím mechanizmom schopné sedadlá vozidla spoľahlivo zaistiť v každej funkčnej polohe.
4. Sedadlá vozidiel kategórii M1 a N, sedadlo 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 opierkami hlavy. Opierky hlavy môžu byť pevnou alebo výsuvnou súčasťou sedadiel, prípadne ich doplnkovým vybavením. 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.
5. Jednostopové motorové vozidlá schválené aj 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.

B. Lôžka

6. Počet pevných lôžok v kabíne vozidla nesmie prekročiť povolený počet lôžok uvedený v dokladoch vozidla, ich umiestnenie musí zodpovedať schválenému stavu.
7. Pevné lôžka v kabíne vozidla musia plniť svoju funkciu, nesmú mať poškodenú nosnú konštrukciu, musia byť spoľahlivo upevnené, pričom sa pripúšťa primeraná prevádzková vôľa.
8. Pevné lôžka v kabíne vozidiel kategórie N a vo vozidlách kategórií M_2 a M_3, ak sú nimi vozidlá vybavené, nesmú mať rozmery menšie ako 550 x 1900 mm a svetlú výšku nad nezaťaženým

lôžkom menšiu ako 550 mm. Lôžka musia byť vybavené zábranou proti možnému vypadnutiu ležiacej osoby.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou kontrolou sa preverí stav, vyhotovenie a počet sedadiel vozidla (vrátane sedadla vodiča), predovšetkým upevnenie sedadiel, neporušenosť nosnej konštrukcie sedadiel, operadiel, ich čalúnenia, pružiacich prvkov, funkčnosť nastavovacích mechanizmov sedadiel a operadiel vo všetkých nastaviteľných polohách, vybavenie sedadiel opierkou hlavy, prípadne stav a upevnenie držadiel alebo opierok rúk, ak sú súčasťou sedadiel. V prípade vozidla kategórie PS sa preveruje iba splnenie predpísanej podmienky č. 1.
2. Vizuálnou kontrolou sa preverí stav, vyhotovenie a počet lôžok, s ktorými bolo vozidlo schválené, predovšetkým upevnenie lôžok, neporušenosť nosnej konštrukcie, ich čalúnenia, pružiacich prvkov a pod.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.6.	a)	1	Niektorá časť sedadla vozidla alebo operadla je poškodená, narušená alebo uvoľnená (okrem nosnej konštrukcie).	A
6.2.6.	a)	2	Nosná konštrukcia sedadla vozidla alebo operadla je poškodená alebo narušená, sedadlo vozidla je uvoľnené, táto vôľa je väčšia ako primeraná prevádzková.	B
6.2.6.	b)	1	Počet sedadiel vozidla (vrátane sedadla vodiča) je menší ako povolený počet miest na sedenie uvedený v dokladoch vozidla.	A
6.2.6.	b)	2	Počet sedadiel vozidla (vrátane sedadla vodiča) je väčší ako počet miest na sedenie uvedený v dokladoch vozidla alebo umiestnenie sedadiel nezodpovedá schválenému.	B
6.2.6.	SK	1	Vyhotovenie sedadiel vozidla nezodpovedá schválenému stavu.	B
6.2.6.	SK	2	Sedadlo vozidla, pre ktoré je predpísaná opierka hlavy, ňou nie je vybavené.	B
6.2.6.	SK	3	Nastavovací mechanizmus sedadla vozidla je nefunkčný, sedadlo vozidla alebo operadlo nemožno spoľahlivo zaistiť v jednotlivých funkčných polohách.	A
6.2.6.	SK	4	Niektorá časť pevného lôžka je poškodená, narušená alebo uvoľnená (okrem nosnej konštrukcie).	A
6.2.6.	SK	5	Nosná konštrukcia pevného lôžka je poškodená, narušená alebo lôžko nie je spoľahlivo upevnené alebo neplní predpísané podmienky.	B
6.2.6.	SK	6	Počet pevných lôžok v kabíne vozidla je menší ako počet lôžok uvedený v dokladoch vozidla.	A
6.2.6.	SK	7	Počet pevných lôžok v kabíne vozidla je väčší ako počet lôžok uvedený v dokladoch vozidla.	B

Ovládacie orgány vozidla	**6.2.7.**

Predpísané podmienky

1. Všetky ovládacie orgány slúžiace na vedenie vozidla počas jazdy musia správne fungovať.
2. Spojka musí byť nastavená tak, aby pri pôsobení na ovládací orgán (pedál alebo páka) spoľahlivo prerušila prenos hnacieho krútiaceho momentu z motora ku prevodovke, a aby pri uvoľnení ovládacieho orgánu plynulo zaberala.
3. Ovládací orgán spojky nesmie mať nadmerne veľký mŕtvy chod

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 zväčšená, v porovnaní s vozidlami toho istého typu.

Poznámka: Chyby ovládacích orgánov, ktoré sú predmetom samostatných kontrolných položiek, sa vyznačia v nim prislúchajúcich kontrolných položkách (napr. volant v kontrolnej položke 2.2.1., ovládacie orgány bŕzd v skupine kontrolných položiek 2 a pod.)

Spôsob kontroly

Preverí sa stav a funkčnosť ovládacích orgánov vozidla. Príznaky opotrebenia spojky, plynulosti prenosu krútiaceho momentu, veľký mŕtvy chod ovládacieho orgánu spojky možno zistiť tiež pri pohybe s vozidlom na kontrolnej linke.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.7.		1	Niektorý ovládací orgán vozidla potrebný na bezpečnú prevádzku vozidla nefunguje správne.	B
6.2.7.		2	Narušená bezpečná prevádzka niektorého ovládacieho orgánu vozidla.	C
6.2.7.	SK	1	Spojka nie je správne nastavená, mŕtvy chod ovládacieho orgánu spojky je mierne zväčšený.	A
6.2.7.	SK	2	Chýba protišmykové obloženie plochy pedála spojky, na ktorú pôsobí noha vodiča.	A
6.2.7.	SK	3	Niektorý prevodový stupeň nie je možné spoľahlivo zaradiť alebo pri jazde samovoľne vyraďuje (vyskakuje).	B

Schody do kabíny	**6.2.8.**

Predpísané podmienky

1. Schodíky do kabíny alebo karosérie vozidla (prípadne výsuvné stupienky, rampy, výťahy a pod.) musia byť v takom stave, aby nehrozilo nebezpečenstvo poranenia (skĺznutia) nastupujúcich alebo vystupujúcich osôb. Musia byť spoľahlivo upevnené k nosnej konštrukcií vozidla, nesmú byť narušené lomami, prasklinami, koróziou alebo inak. 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 vozidlo možné namontovať schodíky (stúpačky) inam. Vozidlo na elektrický pohon musí mať nástupné a výstupné schodíky elektricky odizolované od skrine karosérie.
2. Priečky kruhového prierezu nie sú povolené. Horná plocha (povrch) schodíkov musí byť nešmykľavý. Schodíky musia mať zabezpečený dostatočný odtok vody.
3. Vozidlá kategórie N a O so skriňovou karosériou musia byť vybavené pevným alebo odnímateľným zariadením na bezpečný a pohodlný nástup a výstup do alebo z takejto skriňovej nadstavby.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou sa preverí prítomnosť, stav a upevnenie schodíkov do kabíny alebo karosérie vozidla.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.8.	a)	1	Schodíky do kabíny alebo karosérie vozidla sú uvoľnené, bezprostredné nebezpečenstvo však nehrozí.	A
6.2.8.	a)	2	Schodíky do kabíny alebo karosérie vozidla nie sú spoľahlivo upevnené alebo sú poškodené lomami, prasklinami, koróziou alebo inak, čo spôsobuje ich nestabilitu.	B
6.2.8.	b)		Schodíky do kabíny alebo karosérie vozidla chýbajú, alebo sú v stave, ktorý by mohol užívateľovi spôsobiť poranenie.	B

Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie	**6.2.9.**

Predpísané podmienky

A, Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie

1. Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie – navijak, hydraulická ruka, zdvíhacie čelo, nádoby na rezervné palivo a ich držiaky a pod.– musí byť na vozidle spoľahlivo upevnené a v prepravnej polohe zaistené.
2. Ostatné vnútorné a vonkajšie príslušenstvo a vybavenie nesmie byť narušené lomami, prasklinami, koróziou alebo inak.
3. Ak je súčasťou ostatného vnútorného a vonkajšieho príslušenstva a vybavenia prevodová skriňa, hydraulická sústava alebo iné zariadenie obsahujúce nebezpečné látky, potom tieto látky z neho nesmú unikať.
4. Nádoby na rezervné palivo musia byť v držiaku nádob na vozidle umiestnené tak, aby netvorili obrysy vozidla, musia byť od rovín vymedzujúcich najväčšiu šírku vozidla vzdialené najmenej 150 mm a od rovín vymedzujúcich dĺžku vozidla vpredu alebo vzadu najmenej 250 mm. Držiak nádob musí byť vyhotovený s uzamykateľným záverom, znemožňujúcim vybratie nádoby nepovolanou osobou. Plniace otvory nádob musia byť zaistené proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu ich obsahu.

B. Clona proti slnku

5. Kabína alebo karoséria vozidla musí mať pri čelnom skle dve clony alebo rolety proti slnku, z ktorých jedna musí byť pred vodičom. Môže sa použiť aj jedna zlúčená clona proti slnku, ak v plnom rozsahu funkčne nahradí použitie dvoch samostatných clôn proti slnku. Kabína alebo karoséria vozidla kategórie T schváleného počnúc 1.7.1972 musí byť vybavená aspoň jednou clonou proti slnku umiestnenou pred vodičom.
6. Clona proti slnku na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 musí byť z materiálu, ktorý pohlcuje nárazovú a svetelnú energiu.
7. Clona proti slnku alebo hrany držiaka clony proti slnku, ktoré by mohli prísť do styku s hlavou vodiča alebo spolujazdca, musia byť zaoblené s polomerom zaoblenia väčším ako 3,5 mm.
8. Clona proti slnku musí byť spoľahlivo upevnená, nesmie byť poškodená natoľko, aby neplnila svoju funkciu. Clona musí spoľahlivo držať v každej nastavenej a aj v zatiahnutej polohe.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou kontrolou sa preverí stav ostatného vnútorného a vonkajšieho príslušenstva a vybavenia, jeho pripevnenie k vozidlu, prípadne zaistenie v prepravnej polohe. Samotná funkcia ostatného vnútorného a vonkajšieho príslušenstva a vybavenia sa neskúša. Stav lana navijaku sa kontroluje len v časti, ktorá je viditeľná bez odvitia. Preverí sa tesnosť skrine navijaku alebo hydraulickej sústavy. Preverí sa umiestnenie držiaku nádob na rezervné palivo alebo únik nebezpečných látok.

2. Vizuálnou kontrolou a preverením funkcie sa preverí stav a funkcia clony alebo clôn proti slnku, jej upevnenie alebo poškodenie. V prípade vozidla kategórie PS sa preveruje splnenie predpísaných podmienok č. 6, 7 a 8 iba v prípadoch, ak vozidlo je vybavené clonou proti slnku.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.9.	a)		Pripevnenie ostatného príslušenstva alebo vybavenia nie je dostatočné alebo spoľahlivo zaistené v prepravnej polohe.	B
6.2.9.	b)	1	Ostatné príslušenstvo alebo vybavenie nie je v súlade s požiadavkami.	A
6.2.9	b)	2	Ostatné príslušenstvo alebo vybavenie je poškodené natoľko, že môže spôsobiť zranenie, alebo bezpečnosť prevádzky je narušená.	B
6.2.9.	c)	1	Z ostatného príslušenstva alebo vybavenia uniká olej, mazivo alebo nebezpečná látka, avšak neodkvapkáva na vozovku.	A
6.2.9.	c)	2	Z ostatného príslušenstva alebo vybavenia uniká olej, mazivo alebo nebezpečná látka a odkvapkáva na vozovku.	B
6.2.9.	SK	1	Umiestnenie držiaku nádob s vloženými nádobami na rezervné palivo nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.2.9.	SK	2	Ostatné príslušenstvo a vybavenie, ktoré je pevnou súčasťou vozidla, nie je zapísané v doklade vozidla, ak sa taký zápis vyžaduje.	B
6.2.9.	SK	3	Clona proti slnku chýba pred vodičom alebo clony proti slnku neplnia predpísané podmienky.	B
6.2.9.	SK	4	Clona proti slnku chýba pred spolujazdcom alebo poťah clony je nadmerne poškodený.	A
6.2.9.	SK	5	Clonu proti slnku nemožno nastaviť do potrebnej polohy alebo nedrží vo východiskovej polohe.	B

Kryty kolies, zariadenia zabraňujúce rozstreku	**6.2.10.**

Predpísané podmienky

A. <u>Kryty kolies a zariadenia zabraňujúce rozstreku</u>

1. Vozidlá kategórie M1 s najmenej štyrmi kolesami a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 $km \cdot h^{-1}$ musia byť vybavené krytmi kolies. Ak bolo vozidlo inej kategórie schválené s krytmi kolies, musí nimi byť vybavené.
   Poznámka: Zároveň pozri predpísané podmienky č. 7 až 9.
2. Na predných riadených kolesách prívesu môže funkciu krytov kolies plniť príslušná časť nadstavby (karosérie) prívesu.
3. Dve a viac náprav, usporiadaných bezprostredne za sebou, môže mať spoločný kryt kolies.
4. V prípade vozidiel so sklápacou karosériou je postačujúce, ak krytmi kolies sú vybavené len kolesá poslednej nápravy na ich zadnej strane. Krytmi kolies nemusia byť vybavené takéto vozidlá schválené pred 1.7.1972.
5. Kryty kolies musia prekrývať šírku behúňa nezaťaženej pneumatiky. Môžu byť tvorené aj časťami karosérie tak, aby chránili ostatných účastníkov premávky proti odhadzovaniu kameňov, blata, ľadu, snehu alebo vody od kolies vozidla. Vonkajšie bočné okraje blatníkov musia byť zaoblené. Funkciu krytov kolies môžu plniť aj časti karosérie vozidla.
6. Vyhotovenie krytov kolies musí zodpovedať schválenému. Náhradné, napríklad laminátové kryty kolies, možno použiť len v prípade, ak nie sú súčasťou nosnej konštrukcie karosérie (sú demontovateľné) a sú schváleného vyhotovenia.

Poznámka: Za postačujúci dôkaz ich schválenia sa pri technickej kontrole považuje označenie schvaľovacou značkou alebo predloženie osvedčenia schvaľovacieho orgánu.

7. Vozidlá kategórií N2 s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t, N3, O3 a O4 schválené počnúc 1.6.2006[20]) a vozidlá kategórií N2, N3, O3 a O4 schválené počnúc 1.11.2014[21]) musia byť vybavené zariadením zabraňujúcim rozstreku, a to s výnimkou terénnych vozidiel, vozidiel bez karosérie alebo vozidiel, na ktorých by prítomnosť takýchto zariadení nebola zlúčiteľná s ich použitím.
   Poznámka: Ide o systém určený na zníženie rozprašovania vody vrhanej od pneumatík pohybujúceho sa vozidla, ktorý je vyhotovený z krytov kolies, lapačov nečistôt alebo bočných krytov vybavených zariadením zabraňujúcim rozstreku. Zariadenie zabraňujúce rozstreku je časťou celkového systému zabraňujúceho rozstreku, ktorá môže obsahovať separátor vzduch/voda (komponent tvoriaci časť krytu a/alebo lapača nečistôt, ktorými môže prechádzať vzduch) alebo zariadenie absorbujúce energiu (komponent tvoriaci časť blatníka a/alebo bočného krytu a/alebo lapača nečistôt, ktorý absorbuje energiu vodnej spŕšky).
8. Poľnohospodárske alebo lesné traktory vybavené kolesami s aspoň dvoma nápravami, vybavené vzduchovými pneumatikami, s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou od 6 do 40 $km \cdot h^{-1}$, schválené počnúc1.6.2006,[22]) musia mať zabezpečený voľný priestor okolo poháňaných kolies v prípade, ak boli schválené s krytmi kolies okolo poháňaných kolies. Vertikálna vzdialenosť medzi behúňom pneumatiky a krytom kolesa musí byť najmenej 60 mm a medzi bokom pneumatiky a krytom kolesa najmenej 50 mm (40 mm pre vozidlá schválené počnúc 2.3.2011) v prípade štandardných traktorov. V prípade traktorov s úzkym rozchodom musí byť vertikálna vzdialenosť medzi behúňom pneumatiky a krytom kolesa najmenej 15 mm a medzi bokom pneumatiky a krytom kolesa najmenej 30 mm.
9. Vozidlá kategórií Tb a Rb schválené počnúc 1.1.2016 musia plniť požiadavky osobitného predpisu[23]).
   Traktory kategórie Tb musia byť vybavené krytmi kolies (krytmi kolies alebo časťami karosérie).Kryty kolies musia byť konštruované tak, aby chránili ostatných účastníkov cestnej premávky v čo možno najväčšej miere pred rozptýlenými kameňmi, nečistotami, ľadom, snehom a vodou. Kolesá musia mať kryt v hornej časti, ktorá predstavuje najmenej 2/3 celkovej šírky pneumatiky. Predná a zadná hrana krytu musí pokrývať uhol najmenej 90 stupňov.
   Vozidlá kategórie Rb vybavené pneumatikami C3 alebo inými pneumatikami s jazdným profilom povoleným pre uvedené vozidlá, musia byť vybavené krytmi kolies, ktoré pokrývajú celú šírku pneumatiky; predná časť krytu musí pokrývať uhol najmenej 30° smerom dopredu, zadná časť musí pokrývať uhol najmenej 60° smerom dozadu od vertikálnej roviny prechádzajúcej stredom kolies. Časti karosérie môžu byť súčasťou krytov, pokiaľ poskytujú rovnakú úroveň ochrany pred kameňom, blatom, ľadom, snehom a vodou rozstrekovaných pneumatikami.

B. <u>Lapače nečistôt</u>

---

[20]) od 1.11.2014 Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel, predchádzajúce osobitné predpisy Nariadenie vlády SR č. 288/2006 Z. z. o technických požiadavkách na systémy zabraňujúce rozstreku pre určité kategórie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, Nariadenie vlády SR č. 130/2007 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 288/2006 Z. z. o technických požiadavkách na systémy zabraňujúce rozstreku pre určité kategórie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, od 9.4.2011 Nariadenie vlády SR č. 71/2011 Z. z. o technických požiadavkách na systémy zabraňujúce rozstreku pre určité kategórie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel

[21]) od 1.11.2014Nariadenie vlády SR č. 177/2014 Z. z., ktorým sa zrušujú niektoré nariadenia vlády Slovenskej republiky o technických požiadavkách v oblasti typového schválenia ES motorových vozidiel.

[22]) od 29.9.2011 Nariadenie vlády SR č. 286/2011 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 23/2007 Z. z. o technických požiadavkách na určité komponenty a charakteristiky poľnohospodárskych kolesových traktorov a lesných kolesových traktorov v znení neskorších predpisov, predchádzajúce osobitné predpisy Nariadenie vlády SR č. 54/2011 Z. z., ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 23/2007 Z. z. o technických požiadavkách na určité komponenty a charakteristiky poľnohospodárskych kolesových traktorov a lesných kolesových traktorov v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 169/2007 Z. z., Nariadenie vlády SR č. 23/2007 Z. z. o technických požiadavkách na určité komponenty a charakteristiky poľnohospodárskych kolesových traktorov a lesných kolesových traktorov, Nariadenie vlády SR č. 332/2006 Z. z. o technických požiadavkách na určité súčasti a charakteristiky poľnohospodárskych kolesových traktorov a lesných kolesových traktorov.

[23]) Delegované Nariadenie Komisie č. 208/2015, predchádzajúci osobitný predpis Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady č. 167/2013.

10. Vozidlo musí mať na kolesách poslednej nápravy účinné lapače vody a nečistôt dostatočne zabraňujúce rozstreku vody a nečistôt dozadu za idúce vozidlo, ak vozidlo bolo s takýmto zariadením schválené a súčasne ide o lapače nečistôt, ktoré nie sú súčasťou zariadenia zabraňujúceho rozstreku.
11. Lapače nečistôt musia prekrývať šírku behúňa pneumatiky.
12. Lapače nečistôt môžu byť nahradené časťou karosérie, ak táto spĺňa predpísanú podmienku č. 11.

C. Vozidlá kategórie PS

13. Táto kontrolná položka sa nevzťahuje na vozidlá kategórie PS.

Spôsob kontroly

1. Vizuálnou kontrolou sa preverí vybavenie a stav krytov kolies, zariadení zabraňujúcich rozstreku alebo lapačov nečistôt na vozidlách, pre ktoré sú predpísané, ich upevnenie na vozidle, prípadne ich poškodenie.
2. Meraním sa umiestnenie predpísaného zariadenia overí vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené alebo premiestnené oproti schválenému vyhotoveniu.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.10.	a)	1	Kryty kolies alebo zariadenia zabraňujúce rozstreku na vozidle chýbajú, sú uvoľnené, skorodované alebo inak poškodené.	A
6.2.10.	a)	2	Kryty kolies alebo zariadenia zabraňujúce rozstreku sú nadmerne skorodované, inak poškodené alebo nedostatočne pripevnené natoľko, že môžu odpadnúť alebo inak ohroziť bezpečnosť prevádzky.	B
6.2.10.	b)	1	Nedostatočná vzdialenosť zariadenia zabraňujúceho rozstreku od kolesa.	A
6.2.10.	b)	2	Nedostatočná vzdialenosť krytu kolesa od kolesa.	B
6.2.10.	c)	1	Kryty kolies alebo zariadenia zabraňujúce rozstreku neplnia predpísané podmienky.	A
6.2.10.	c)	2	Kryty kolies alebo zariadenia zabraňujúce rozstreku svojim vyhotovením, stavom alebo poškodením nedostatočne plnia svoju funkciu alebo dostatočne neprekrývajú šírku behúňa pneumatiky.	B
6.2.10.	SK	1	Niektorý lapač nečistôt chýba na vozidle, ktoré s ním bolo schválené, alebo lapač nečistôt je poškodený alebo uvoľnený.	A

Stojan	**6.2.11.**

Predpísané podmienky

1. Dvojkolesové vozidlá musia byť vybavené stojanom alebo iným zariadením, ktoré umožní ich bezpečné postavenie, keď sú v pokoji (napr. pri parkovaní).
2. Všetky stojany musia byť vybavené spoľahlivým zadržiavacím systémom, ktorý ich udrží v zatiahnutej alebo jazdnej polohe.
3. Dvojkolesové vozidlá schválené počnúc 15.2.2006 musia z hľadiska vybavenia stojanom plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom;[24]) okrem iného

[24]) Nariadenie vlády SR č. 73/2006 Z. z. o technických požiadavkách na stojany pre dvojkolesové motorové vozidlá.

a) musia byť vybavené aspoň jedným stojanom opierkového alebo stredového typu, alebo oboma typmi, ktoré umožnia bezpečné postavenie vozidla, keď sú v pokoji (napr. pri parkovaní),
b) ak majú vozidlá zdvojené kolesá (rozstup stredov pneumatík do 460 mm), nemusia byť vybavené stojanom (ak plnia požiadavky pre stojan) keď sú v polohe parkovania (parkovacia brzda v činnosti),
c) ak sa stojan sklápa okolo dolnej časti alebo pod vozidlo, vonkajší okraj sa musí natáčať k zadnej časti vozidla, aby sa dosiahla uzavretá alebo jazdná poloha.

4. Stojan musí byť spoľahlivo upevnený, nesmie byť nadmerne poškodený lomami, prasklinami, koróziou alebo inak.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou sa preverí vybavenie vozidla stojanom, jeho stav a funkcia, upevnenie alebo poškodenie.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.11.	a)		Predpísaný stojan na vozidle chýba, je nedostatočne upevnený alebo nadmerne poškodený.	B
6.2.11.	b)		Predpísaný stojan na vozidle neplní predpísané podmienky.	B
6.2.11.	c)		Predpísaný stojan nemožno spoľahlivo zaistiť v zatiahnutej alebo jazdnej polohe, zadržiavací systém neplní svoju funkciu.	C

Držadlá a opierky pre nohy	**6.2.12.**

Predpísané podmienky

A. Držadlá a opierky pre nohy

1. Vozidlá, ktoré sú vybavené schodíkmi do kabíny alebo karosérie vozidla musia byť na uľahčenie vstupu do kabíny alebo karosérie vozidla vybavené jedným alebo viacerými vhodnými madlami alebo držadlami. Volant sa môže na tento účel pokladať za držadlo.
2. Dvojkolesové vozidlá musia byť vybavené stúpačkami (opierkami 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 stúpačkami aj pre neho.
3. Držadlá na dvojkolesových vozidlách schválených počnúc 15.2.2006 musia spĺňať požiadavky podľa osobitného predpisu,[25]) podľa ktorých musia byť vozidlá vybavené držadlovým systémom pre spolucestujúceho (popruh alebo rukoväť). Popruh musí byť namontovaný na sedadlo alebo iné časti spojené s rámom. Rukoväť musí byť umiestnená v blízkosti sedadla, symetricky k strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú na vozidle použité dve rukoväte, musia byť umiestnené symetricky, každá na jednej strane.
4. Držadlá, stúpačky alebo držadlá pre spolucestujúceho musí byť spoľahlivo upevnené, nesmú byť nadmerne poškodené lomami, prasklinami, koróziou alebo inak.

B. Ochranné kryty (motocykle)

5. Dvojkolesové, trojkolesové vozidlá a štvorkolky môžu byť vybavené ochrannými krytmi.
6. Čelný ochranný kryt (štít) musí byť zhotovený z bezpečnostného skla z plastických materiálov.

[25]) Nariadenie vlády SR č. 74/2006 Z. z. o technických požiadavkách pre spolucestujúcich na dvojkolesových motorových vozidlách.

7. Čelný ochranný kryt (štít) musí byť pre výhľad dokonale priehľadný; jeho nekryté hrany musia byť dostatočne zaoblené s polomerom zakrivenia najmenej 2 mm alebo byť pokryté ochranným materiálom.
8. Ochranné kryty nesmú presahovať najväčšiu šírku meranú cez riadidlá vozidla a nesmú obmedzovať manévrovacie schopnosti vozidla, ovládanie vozidla alebo výhľad vodiča.
9. Ochranné kryty musia byť riadne upevnené, nesmú byť poškodené lomami, prasklinami, koróziou alebo inak.

Spôsob kontroly

Vizuálnou kontrolou sa preverí prítomnosť, stav a upevnenie držadiel, stúpačiek, držadiel pre spolucestujúceho alebo ochranných krytov.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
6.2.12.	a)		Držadlá alebo stúpačky na vozidle chýbajú, sú nedostatočne upevnené, skorodované, inak nadmerne poškodené alebo opotrebované.	B
6.2.12.	b)		Držadlá alebo stúpačky na vozidle neplnia predpísané podmienky alebo svoju funkciu.	B
6.2.12.	SK	1	Niektorý ochranný kryt je uvoľnený alebo poškodený.	A
6.2.12.	SK	2	Niektorý ochranný kryt je neplní predpísané podmienky.	B
6.2.12.	SK	3	Čelný ochranný kryt alebo niektorý ochranný kryt je nadmerne poškodený, nedostatočne upevnený alebo je zhoršený priehľad natoľko, že je ohrozená bezpečnosť prevádzky.	C