

Metodický pokyn č. 74/2011,

**ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa rámu (nosnej konštrukcie) a súčastí karosérie vozidla
vykonávané pri technických kontrolách vozidiel
(Kontrolné úkony skupiny 500)**

Článok I

Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa stanovujú pre kontrolné úkony týkajúce sa ostatného ústrojenstva a zariadení vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 500“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniaciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

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

Článok II

Všeobecné ustanovenia

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 500 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojciferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „5“ {napr. kontrolný úkon Rám (nosná konštrukcia) – lomy, praskliny má kód 501}.

(2) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolný úkon odvoláva, nie je priamo reprodukováaná v predpísaných podmienkach v kontrolnom úkone, potom sa pri technickej kontrole jej splnenie nepreveruje okrem prípadov, ak je to v kontrolnom úkone výslovne ustanovené.

(3) Spôsobom kontroly sa na účel tohto metodického pokynu rozumie stručný opis spôsobu preverenia splnenia predpísaných podmienok. Ak tento opis nemožno podať dostatočne stručne, potom je predmetom osobitného metodického pokynu.

(4) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom²⁾ alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač). Použitie iných technologických zariadení alebo nástrojov nie je potrebné, ale je prípustné, ak je nimi STK vybavená (napr. inšpekčné kladivo na kontrolu rozsahu korózie).

(5) Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytie niektorých súčastí vozidla.

(6) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných úkonoch zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu¹⁾ klasifikované ako ľahké (označené písmenom „A“), vážne (označené písmenom „B“) a nebezpečné (označené písmenom „C“).

(7) Schválením vozidla sa na účel tohto metodického pokynu rozumie udelenie typového schválenia vozidla, typového schválenia ES vozidla, typového schválenia vozidla vyrobeného v malej sérii, typového schválenia vozidla ES vyrobeného v malej sérii, viacstupňového typového schválenia, viacstupňového typového schválenia ES, schválenia 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.

(8) Predloženým dokladom o evidencii vozidla sa rozumie vodičom alebo prevádzkovateľom vozidla podľa osobitného predpisu³⁾ predložené osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II, prípadne predložená

¹⁾ § 48 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²⁾ § 34 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

³⁾ § 46 ods. 9 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

aktuálna kópia osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II vydaným útvarom Policajného zboru.

Článok III

Kontrolné úkony skupiny 500

Rám (nosná konštrukcia) - lomy, praskliny

501

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Na niektorých dieloch rámu (nosnej konštrukcie) sú lomy, praskliny, iné mechanické poškodenia alebo deformácie takého druhu, že bezpečnosť prevádzky vozidla je ohrozená.	C
2.	Na niektorých dieloch rámu (nosnej konštrukcie) sú lomy, praskliny, iné mechanické poškodenia alebo deformácie takého druhu, že bezpečnosť prevádzky vozidla nie je zatiaľ bezprostredne ohrozená.	B
3.	Na miestach pre upevnenie motora sú lomy, praskliny, iné mechanické poškodenia alebo deformácie takého druhu, že bezpečnosť prevádzky vozidla je ohrozená, ⁴⁾	C
4.	Na miestach pre upevnenie motora sú lomy, praskliny, iné mechanické poškodenia alebo deformácie takého druhu, že bezpečnosť prevádzky vozidla nie je zatiaľ bezprostredne ohrozená. ⁴⁾	B

Rám (nosná konštrukcia) - spojenie dielov

502

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Skrutkové alebo nitové spojenia niektorých dielov rámu (nosnej konštrukcie) chýbajú, sú uvoľnené, prípadne zvarované spoje sú narušené tak, že pevnosť (tuhosť) rámu (nosnej konštrukcie) zatiaľ nie je podstatne zmenšená.	A
2.	Skrutkové alebo nitové spojenie niektorých dielov rámu (nosnej konštrukcie) chýbajú, sú uvoľnené, prípadne zvarované spoje sú narušené tak, že pevnosť (tuhosť) rámu (nosnej konštrukcie) je podstatne zmenšená.	B
3.	Skrutkové alebo nitové spojenie niektorých dielov rámu (nosnej konštrukcie) chýbajú, sú uvoľnené, prípadne zvarované spoje sú narušené tak, že pevnosť (tuhosť) rámu (nosnej konštrukcie) je natoľko zmenšená, že bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla.	C

⁴⁾ položka 6.1.8. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

4.	Časti upevnenia motora alebo pružné spojenia chýbajú, sú uvoľnené, poškodené alebo opotrebované tak, že pevnosť takýchto spojení zatiaľ nie je podstatne zmenšená. ⁴⁾	A
5.	Časti upevnenia motora alebo pružné spojenia chýbajú, sú uvoľnené, poškodené alebo opotrebované tak, že pevnosť takýchto spojení je podstatne zmenšená. ⁴⁾	B
6.	Časti upevnenia motora alebo pružné spojenia chýbajú, sú uvoľnené, poškodené alebo opotrebované tak, že pevnosť takýchto spojení je natoľko zmenšená, že bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla. ⁴⁾	C

Rám (nosná konštrukcia) - korózia

503

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

Sklopný stojan (motocykle)

504

Predpísané podmienky

- Jednostopové motorové vozidlá musia byť vybavené stojanom alebo iným zariadením, ktoré umožní bezpečné postavenie vozidla.
- Všetky stojany musia byť vybavené zadržiavacím systémom, ktorý ich udrží v zatiahnutej alebo jazdnej polohe.
- Jednostopové vozidlá schválené počnúc 15.2.2006 musia z hľadiska vybavenia stojanom plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁾; okrem iného
 - musia byť vybavené aspoň jedným stojanom opierkového alebo stredového typu, prípadne oboma typmi, ktorý ich udrží v stálej polohe,
 - ak majú zdvojené kolesá, nemusia byť vybavené stojanom, parkovacia brzda však musí byť pri odstavení vozidla v činnosti,
 - ak sa stojan sklápa okolo dolnej časti alebo pod vozidlo, vonkajší okraj sa musí natáčať k zadnej časti vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vybavenie motocyklov predpísanými stojanmi a vyskúša sa ich funkcia.

Chyby

1.	Predpísaný stojan chýba.	B
2.	Predpísaný stojan neplní svoju funkciu.	B
3.	Niektorý stojan nemožno spoľahlivo zaistiť v zatiahnutej alebo jazdnej polohe.	B

Nárazníky

505

Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórií M a N₁ musia byť vybavené predným a zadným nárazníkom, ak karoséria nie je vyhotovená tak, že plní funkciu nárazníkov. Vozidlá kategórií N₂ a N₃ musia byť vybavené predným nárazníkom.

⁵⁾ nariadenie vlády SR č. 73/2006 Z. z.

Nárazníkom nemusia byť vybavené vozidlá uvedených kategórií schválené do 30.6.1972. Vozidlá kategórie T môžu byť vybavené nárazníkom.

2. Nárazníky nesmú byť nadmerne poškodené alebo deformované. Nárazníky nesmú mať ostré hrany alebo výstupky, ktoré by mohli zraniť chodcov alebo ostatných účastníkov cestnej premávky. Vonkajšie hrany nárazníkov alebo klov, pokiaľ nie sú zakryté gumou alebo iným mäkkým materiálom, musia byť zaoblené s polomerom najmenej 5 mm. Konce nárazníkov musia byť zahnuté dovnútra k vonkajšiemu povrchu. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak je nárazník zapustený alebo integrovaný s karosériou. Ak sú nárazníky vozidla alebo časti karosérie, ktoré plnia funkciu nárazníkov, vyrobené z plastov a splňajú podmienky ustanovené pre nárazníky, potom nemusia byť pokryté gumou alebo iným podobným materiálom.
3. Nárazníky musia byť riadne upevnené.
4. Na vozidlách kategórie M₁ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t a na vozidlách kategórie N₁, ktoré boli uvedené do prevádzky v cestnej premávke od 25.5.2007, sa smú používať len také systémy čelnej ochrany, ktoré sú schválené podľa osobitného predpisu⁶⁾ a označené príslušnou značkou typového schválenia.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa preverí vybavenie vozidla nárazníkmi alebo systémami čelnej ochrany. Overí sa, či vyhotovenie nárazníkov a systémov čelnej ochrany zodpovedá schválenému, rovnako ako ich upevnenie a stav.

Chyby

1.	Nárazník nie je dostatočne upevnený, je ľahko deformovaný alebo poškodený. ⁷⁾	A
2.	Vyhotovenie nárazníka nezodpovedá schválenému alebo predpísaným podmienkam. ⁸⁾	B
3.	Nárazník je nadmerne poškodený alebo deformovaný, má ostré hrany alebo výstupky, čo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť premávky. ⁷⁾	C
4.	Nárazník chýba. ⁸⁾	C
5.	Systém čelnej ochrany nespĺňa predpísané podmienky.	B
6.	Systém čelnej ochrany nie je dostatočne pripevnený, je ľahko poškodený alebo deformovaný.	A
7.	Systém čelnej ochrany je nadmerne poškodený alebo deformovaný, čo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť premávky.	C

Zariadenie proti vkladaniu malých vozidiel

506

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ktoré dostatočným spôsobom ochráni vozidlá kategórií M₁ a N₁ pred podbehnutím pri ich náraze na zadnú časť týchto vozidiel.
2. Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené po 30.4.1997 a ich zadné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁹⁾.
3. Vozidlá kategórií M, N a O schválené počnúc 5.6.2006 musia byť konštrukčne vyhotovené tak, aby poskytovali účinnú ochranu proti podbehnutiu zozadu vozidlami kategórií M₁ a N₁. Ak svetlá výška v celej zadnej časti podvozku alebo hlavných častí karosérie vozidla nepresahuje 55 cm, potom vozidlo nemusí byť vybavené osobitným zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu. Ak vozidlo túto podmienku neplní, potom musí byť vybavené zadným ochranným zariadením plniacim podmienky ustanovené osobitným predpisom¹⁰⁾.
4. Zadné ochranné zariadenie vozidiel uvedených v predpísaných podmienkach č. 2 a 3 musí okrem iných plniť nasledovné požiadavky:
 - a) Zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu musí byť 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.

⁶⁾ nariadenie vlády SR č. 517/2006 Z. z. v znení nariadenia vlády SR č. 167/2007 Z. z.

⁷⁾ položka 6.1.4. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸⁾ položka 6.1.4. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 58)

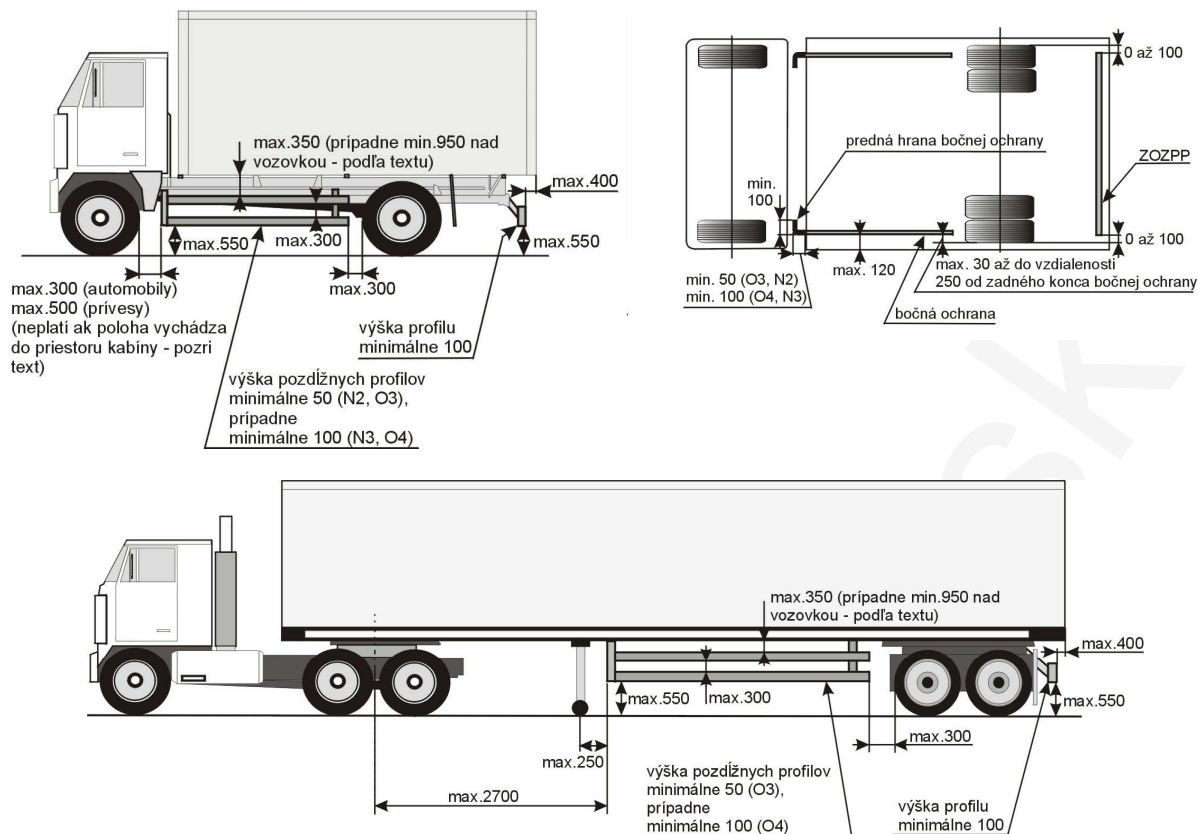
¹⁰⁾ nariadenie vlády SR č. 371/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

- 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 príchytými časťami zariadenia a tými časťami zdvižnej plošiny, ktoré sú nevyhnutým dôvodom na prerušenie, môže byť najviac 2,5 cm. Jednotlivé časti zariadenia musia mať účinnú plochu aspoň 350 cm².
5. Predpísané podmienky č. 1, 2 a 3 sa nevzťahujú na:
- a) ťahače návesov,
 - b) oplénové prívesy a iné podobné prívesy na prepravu kmeňov alebo iných veľmi dlhých nákladov,
 - c) vozidlá, pri ktorých je akékoľvek ochranné zariadenie nezlučiteľné s účelom použitia vozidla.
6. Vozidlá kategórií T a R môžu byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu podľa predpísanej podmienky č. 4.
7. Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené po 30.4.1997 musia byť vybavené bočným ochranným zariadením, ktoré musí poskytovať účinnú ochranu nechráneným účastníkom cestnej prevádzky proti riziku pádu pod boky vozidla a ich zachyteniu kolesami. Bočné ochranné zariadenia týchto vozidiel musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹¹⁾. Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ schválené počnúc 31.5.2006 a ich bočné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹²⁾.
8. Bočné ochranné zariadenie musí okrem iných plniť nasledovné požiadavky:
- a) Bočné ochranné zariadenie nesmie zväčšovať celkovú šírku vozidla, hlavná časť vonkajšieho povrchu nesmie ležať viac než 120 mm smerom dovnútra od vonkajšieho obrysu vozidla v mieste jeho maximálnej šírky. Zadný koniec zariadenia v dĺžke aspoň 250 mm nesmie ležať viac než 30 mm smerom dovnútra od vonkajšieho obrysu zadných pneumatík, pričom sa deformácia bokov pneumatík od styku s vozovkou neberie do úvahy.
 - b) Vonkajší povrch bočného ochranného zariadenia musí byť hladký, plochý, prípadne horizontálne zvlnený, a 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.

¹¹⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 73)

¹²⁾ nariadenie vlády SR č. 152/2006 Z. z.

- e) Ak sa predná hrana bočného ochranného zariadenia nachádza v inak otvorenom priestore, potom musí byť tvorená spojitým zvislým členom v celom rozsahu výšky bočného ochranného zariadenia, ktorý musí byť:
 - I. na vozidlách kategórie N₂ a O₃ široký aspoň 50 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm,
 - II. na vozidlách kategórie N₃ a O₄ široký aspoň 100 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm.
 - f) Zadná hrana musí byť vzdialená maximálne 300 mm smerom dopredu od predného okraja kolesa bezprostredne za bočným ochranným zariadením. Zvislý spojitý člen ako pri prednej hrane sa nepožaduje.
 - g) Spodná hrana nesmie byť na žiadnom mieste vyššie ako 550 mm nad vozovkou.
 - h) Horná hrana bočného ochranného zariadenia nesmie byť viac ako 350 mm pod tou časťou konštrukcie vozidla, ktorú pretína, alebo ktorej sa dotýka zvislá rovina dotýkajúca sa vonkajšieho bočného povrchu pneumatiky (deformácia spôsobená stykom s vozovkou sa neberie do úvahy) s výnimkou týchto prípadov:
 - I. popísaná rovina nepretína časť konštrukcie vozidla, potom horná hrana musí byť na úrovni povrchu plošiny pre náklad, alebo 950 mm nad vozovkou. Závazná je nižšia z týchto hodnôt.
 - II. popísaná rovina pretína konštrukciu vozidla vo výške väčšej ako 1,3 m nad vozovkou, v tomto prípade musí byť horná hrana bočnej ochrany aspoň 950 mm nad vozovkou.
 - III. na vozidlách špeciálne navrhnutých a konštruovaných (nie iba upravených) 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 vyššie uvedených ustanovení sa pripúšťajú v týchto prípadoch:
 - I. Prívesy s meniteľnou celkovou dĺžkou musia plniť všetky uvedené podmienky v stave skrátenej na minimálnu dĺžku. V rozťahnutom stave musia plniť požiadavky podľa písm. g) až i). Ďalej musia plniť požiadavku podľa bodu f) alebo podľa bodov d) a e). V tomto stave nesmú byť v bočnom ochrannom zariadení žiadne medzery.
 - II. Cisternové vozidlo (vozidlo určené na prepravu tekutého substrátu v uzavretej nádrži trvalo pripevnené na vozidle a opatrené 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 zatiahnutými nohami na zaistenie prídavnej stability môže mať bočné ochranné zariadenie medzery potrebné pre rozťahnutie a zatiahnutie nôh.
 - IV. Pri vozidlách s kotevnými miestami pre prepravu typu „Ro-Ro“ môže mať bočné ochranné zariadenie medzery pre priechod upevňovacích lán.
 - V. Ak sú bočné steny vozidla konštruované tak, že tvarom a vlastnosťami plnia všetky požiadavky, potom môžu byť pokladané za náhradu bočného ochranného zariadenia.
9. Predpísaná podmienka č. 7 sa nevzťahuje na:
- a) ťahače návesov,
 - b) prípojné vozidlá špeciálne navrhnuté a vyrobené na dopravu veľmi dlhých nákladov nedeliteľných po dĺžke,
 - c) vozidlá navrhnuté a vyrobené na osobitné účely, na ktorých nie je možné montovať takúto bočnú ochranu.
10. Schematické zobrazenie vybraných ustanovení predpísaných podmienok č. 4 a 8 je na obrázku č. 1.



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

11. Vozidlá kategórií N_2 a N_3 schválené počnúc 1.4.1998 musia byť vybavené predným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ktoré dostatočným spôsobom ochráni vozidlá kategórií M_1 a N_1 pred podbehnutím pri ich náraze na prednú časť týchto vozidiel. Predné ochranné zariadenie týchto vozidiel musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹³⁾. Vozidlá uvedených kategórií, ktoré boli schválené počnúc 31.5.2006, a ich predné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom¹⁴⁾. Motorové vozidlá kategórie N_2 , 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 N_2G a N_3G a na vozidlá, ktorých použitie je nezlučiteľné s vybavením predným ochranným zariadením proti podbehnutiu.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí, či je vozidlo vybavené predpísaným ochranným zariadením. Overí sa, či vyhotovenie zariadenia zodpovedá schválenému, a taktiež jeho upevnenie a stav.
2. Predpísané rozmery a umiestnenie ochranných zariadení a ich komponentov sa meraním overia iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.

Chyby

1.	Na vozidle, pre ktoré je predpísané, chýba ochranné zariadenie. ⁸⁾	B
2.	Ochranné zariadenie namontované na vozidle, pre ktoré je predpísané, nezodpovedá schválenému typu alebo predpísaným podmienkam. ⁸⁾	B
3.	Ochranné zariadenie je deformované, značne poškodené alebo nedostatočne upevnené. ⁷⁾	B
4.	Ochranné zariadenie je tak deformované alebo poškodené, že môže spôsobiť zranenie alebo zachytenie ostatných účastníkov premávky. ⁷⁾	C

¹³⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 93)

¹⁴⁾ nariadenie vlády SR č. 303/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

Predpísané podmienky

1. Veko motorového priestoru a veko batožinového priestoru musia byť vybavené spoľahlivým uzáverom, ktorý musí byť schopný zabrániť ich samovoľnému otvoreniu počas jazdy a zabezpečiť ich proti neoprávnenému otvoreniu zvonku. Ak je predné veko motorového (batožinového) priestoru, ktoré sa otvára smerom dozadu, vybavené poistným zariadením, potom musí toto zariadenie plniť svoju funkciu.
2. Otvorené veko motorového priestoru a otvorené veko batožinového priestoru musí byť možné zaistiť oporou alebo iným vhodným spôsobom.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Závesy veka batožinového alebo motorového priestoru sú uvoľnené alebo poškodené.	B
2.	Uzáver nezaistí veko batožinového alebo motorového priestoru spoľahlivo uzavreté (okrem predného veka motorového alebo batožinového priestoru otváraného smerom vzad).	B
3.	Poistné zariadenie predného veka motorového (batožinového) priestoru neplní svoju funkciu.	B
4.	Predné veko motorového priestoru (alebo batožinového priestoru), ktoré sa otvára smerom dozadu, nemožno spoľahlivo zaistiť v uzavretom stave, čo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť premávky.	C
5.	Veko batožinového alebo motorového priestoru je poškodené alebo deformované.	A
6.	Je sťažnené otváranie alebo zatváranie veka batožinového alebo motorového priestoru.	A
7.	Veko batožinového alebo motorového priestoru nemožno spoľahlivo zaistiť v otvorenom stave.	A

Kryty kolies (blatníky)**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 25 km.h⁻¹ musia byť vybavené krytmi kolies, napr. časťami karosérie alebo blatníkmi tak, aby chránili ostatných účastníkov premávky proti odhadzovaniu kameňov, blata, ľadu, snehu alebo vody od kolies vozidla.
2. Na predných riadených kolesách prívesu môže funkciu krytov kolies plniť príslušná časť nadstavby (karosérie) prívesu.
3. Dve a viac náprav, ktoré sú usporiadané bezprostredne za sebou, môžu mať spoločný kryt kolies.
4. Na zadných nápravách vozidiel so sklápacou karosériou je postačujúce, ak sú krytmi kolies vybavené len kolesá poslednej nápravy na ich zadnej strane. Krytmi kolies nemusia byť vybavené takéto vozidlá schválené pred 1.7.1972.
5. Blatníky musia prekryvať šírku behúňa nezaťaženej pneumatiky. Vonkajšie bočné okraje blatníkov musia byť zaoblené. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlá schválené pred 1.7.1972.
6. Vyhotovenie krytov kolies musí zodpovedať schválenému.
7. Vozidlá kategórií N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t, N₃, O₃ a O₄ schválené počnúc 31.5.2006 musia byť vyrobené so zariadením zabraňujúcim rozstrekú alebo ním musia byť vybavené, a to s výnimkou terénnych vozidiel, vozidiel bez karosérie alebo vozidiel, na ktorých by prítomnosť takýchto zariadení nebola zlučiteľná s ich použitím. Ide o systém určený na zníženie rozprašovania vody vrhanej od pneumatík pohybujúceho sa vozidla, ktorý je vyhotovený z blatníkov, lapačov nečistôt alebo bočných krytov vybavených zariadením zabraňujúcim rozstrekú; časť zabraňujúca rozstrekú môže obsahovať separátor vzduch - voda a zariadenie absorbujúce energiu.
8. Náhradné, napríklad laminátové blatníky, možno použiť len v prípade, ak nie sú súčasťou nosnej konštrukcie karosérie (sú demontovateľné) a sú schváleného vyhotovenia. (Poznámka: Za postačujúci dôkaz ich schválenia sa pri technickej kontrole považuje označenie značkou „27MD“ alebo osvedčenie schvaľovacieho orgánu.)
9. Na vozidlách kategórie T schválených počnúc 1.7.1972, ktoré sú určené aj na premávku na pozemných komunikáciách, musia kryty kolies pri pohotovostnej hmotnosti zakrývať kolesá tak, aby
 - a) na prednej náprave bola predná hrana krytov kolies pred zvislou rovinou prechádzajúcou stredom kolies a zadná hrana bola pod vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolies,
 - b) na zadnej náprave bola predná aj zadná hrana krytov kolies najviac jednou štvrtinou nad vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolies.

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

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav krytov kolies (blatníkov) a zariadení zabraňujúcich rozstreku, ich poškodenie, stupeň korózie, prípadne ich upevnenie. Pri zisťovaní rozsahu korózie možno použiť inšpekčné kladivo.

Chyby

1.	Niektorý kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku chýba. ¹⁵⁾	B
2.	Kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku je deformované, inak mechanicky poškodené alebo skorodované natoľko, že nemôže dostatočne plniť svoju funkciu. ¹⁵⁾	B
3.	Niektorý kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku je uvoľnené. ¹⁵⁾	B
4.	Použitý kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku nie je schváleného vyhotovenia alebo neplní predpísané podmienky. ¹⁶⁾	B
5.	Niektorý kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku nie je dostatočne vzdialené od kolesa. ¹⁷⁾	B

Lapače nečistôt (zásterky)

509

Predpísané podmienky

1. Vozidlo musí mať na kolesách poslednej nápravy účinné lapače vody a nečistôt dostatočne zabraňujúce rozstreku vody a nečistôt dozadu za idúce vozidlo, ak bolo s týmto zariadením schválené.
2. Lapače nečistôt musia prekryvať šírku behúňa pneumatiky.
3. Lapače nečistôt môžu byť nahradené časťou karosérie, pokiaľ táto spĺňa predpísanú podmienku č. 2 .

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí prítomnosť, pripevnenie a stav zariadení.

Chyby

1.	Niektorý lapač nečistôt chýba na kolesách poslednej nápravy vozidla, ktoré s ním bolo schválené.	A
2.	Niektorý lapač nečistôt je na vozidle, ktoré s ním bolo schválené, poškodený natoľko, že dostatočne neplní svoju funkciu.	A
3.	Niektorý lapač nečistôt je uvoľnený.	A

Skríňa karosérie (búdka vodiča)

510

Predpísané podmienky

1. Na povrchu a ani vo vnútri skrine karosérie (búdky vodiča) nesmú byť žiadne poškodenia alebo chyby obmedzujúce jej pôvodnú funkciu, prípadne narúšajúce jej estetický vzhľad.
2. Pevnosť skrine karosérie (búdky vodiča) alebo stĺpikov karosérie, spojenie jednotlivých dielov alebo spojenie upevňujúce skríňu karosérie (búdku vodiča) na rám alebo na nosnú konštrukciu nesmie byť nadmerne narušené koróziou, deformáciami alebo prasklinami. Nesmie byť vykonaná neprimeraná oprava alebo modifikácia. Karoséria alebo kabína musí byť vycentrovaná na podvozku.
3. Na skrini karosérie (búdky vodiča) nesmú byť poškodenia alebo ostré výbežky, ktoré by mohli spôsobiť zranenie. Motorové alebo výfukové plyny nesmú prenikať do vnútorného priestoru.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Na skrini karosérie (búdky vodiča) sú koróziou, deformáciou alebo inak nadmerne narušené miesta dôležité pre jej funkciu alebo pevnosť a tento stav by mohol zapríčiniť poranenie. ¹⁸⁾	C
2.	Do vnútorného priestoru kabíny prenikajú motorové alebo výfukové plyny. ¹⁹⁾	C

¹⁵⁾ položka 6.2.10. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

¹⁶⁾ položka 6.2.10. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

¹⁷⁾ položka 6.2.10. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

¹⁸⁾ položka 6.2.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

3.	Pevnosť skrine karosérie (búdky vodiča), stĺpikov karosérie alebo upevňovacích bodov je koróziou, deformáciou alebo inak nadmerne narušená. ²⁰⁾	B
4.	Spoje jednotlivých dielov alebo spoje upevňujúce skriňu karosérie (búdku vodiča) na rám alebo na nosnú konštrukciu sú uvoľnené alebo chýbajú alebo niektorý stĺpik karosérie nie je dobre upevnený. ²¹⁾	B
5.	Je vykonaná neprimeraná oprava alebo modifikácia skrine karosérie. ²²⁾	B
6.	Karoséria je zjavne zle vycentrovaná na podvozku. ²³⁾	B
7.	Na skrini karosérie (búdky vodiča) sú poškodenia narúšajúce jej estetický vzhľad, nie však jej pevnosť alebo funkciu.	A

Schodíky (stúpačky)

511

Predpísané podmienky

- Schodíky do kabíny vodiča alebo do karosérie vozidla na prepravu osôb, prípadne iné zariadenia na nastupovanie a vystupovanie (výsuvné stupienky, rampy, výťahy a pod.) musia byť v takom stave, aby nehrozilo nebezpečenstvo poranenia (skĺznutia) nastupujúcich alebo vystupujúcich osôb. Náboje kolies, ráfiky kolies a ostatné časti kolies sa nepovažujú za zariadenia na nastupovanie a vystupovanie, okrem prípadov, keď z konštrukčných dôvodov nie je na vozidle možné namontovať schodíky (stúpačky) inam. Vozidlo na elektrický pohon musí mať nástupné a výstupné schodíky a držadlá elektricky odizolované od skrine karosérie.
- Vstupné dvere vozidiel kategórie N a O so skriňovou karosériou musia byť vybavené pevným zariadením alebo odnímateľným zariadením na bezpečný a pohodlný nástup a výstup do takejto skriňovej nadstavby.
- Schodíky (stúpačky) vozidiel schválených počnúc 15.3.2006 musia plniť podmienky podľa osobitného predpisu²⁴⁾, okrem iného
 - ak je na vozidlách kategórií M₁, N₁ alebo N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 7,5 t dĺžka na vstupe do priestoru kabíny pre pasažierov vo výške väčšej ako 600 mm nad rovinou vozovky (pre terénne vozidlá 700 mm), potom musia mať jednu alebo viac stúpačiek alebo schodíkov,
 - na vozidlách kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 7,5 t a N₃ nesmie byť vzdialenosť od roviny vozovky k hornej ploche najnižšieho schodíka väčšia ako 600 mm (pre terénne vozidlá 700 mm).

Priečky kruhového prierezu nie sú povolené. Horný povrch schodíkov musí byť nešmykľavý. Schodíky musia mať dostatočný odtok. Na uľahčenie vstupu do kabíny musí byť na vozidle jedno alebo viacero vhodných hmatadiel a držadiel. Volant sa môže na tento účel pokladať za držadlo.
- Jednostopové vozidlá musia byť vybavené stúpačkami (oporami pre nohy). Stúpačky pre vodiča musia byť namontované na pevných častiach vozidla na oboch jeho stranách. Ak je vozidlo vybavené sedadlom alebo miestom pre spolujazdca, musí byť vybavené i stúpačkami pre neho.
- Držadlá na dvojkolesových motorových vozidlách schválených počnúc 15.2.2006 musia spĺňať požiadavky podľa osobitného predpisu²⁵⁾, podľa ktorých musia byť vozidlá vybavené držadlovým systémom pre spoušťujúceho (popruh alebo rukoväť). Popruh musí byť namontovaný na sedadlo alebo iné časti spojené s rámom. Rukoväť musí byť umiestnená v blízkosti sedadla, symetricky k strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú na vozidle dve rukoväte, musia byť umiestnené symetricky, každá na jednej strane.

Spôsob kontroly

- Prehliadkou sa overí prítomnosť, stav a upevnenie schodíkov (stúpačiek), prípadne iných zariadení pre nastupovanie a vystupovanie, hmatadiel, držadiel, popruhov a rukovätí.
- Predpísané umiestnenie zariadení sa meraním overí iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.

¹⁹⁾ položka 6.2.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²⁰⁾ položka 6.2.2. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²¹⁾ položka 6.2.1. písm. b) a položka 6.2.2. písm. a) a c) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²²⁾ položka 6.2.1. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²³⁾ položka 6.2.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²⁴⁾ nariadenie vlády SR č. 137/2006 Z. z.

²⁵⁾ nariadenie vlády SR č. 74/2006 Z. z.

Chyby

1.	Schodíky, stúpačky alebo výsuvné stupienky sú nadmerne poškodené, opotrebené, nedostatočne pripevnené, prípadne neplnia predpísané podmienky alebo nefungujú správne. ^{26),27)}	B
2.	Hmatadlá alebo držadlá (popruhy alebo rukoväte) sú nadmerne poškodené, opotrebené alebo nedostatočne pripevnené.	B
3.	Schodíky, výsuvné stupienky, hmatadlá alebo držadlá pre nastupovanie a vystupovanie do a z kabíny vodiča chýbajú. ^{26),27)}	B
4.	Schodíky, stúpačky alebo výsuvné stupienky sú v stave, ktorý môže užívateľovi spôsobiť poranenie. ²⁸⁾	C
5.	Stúpačky na jednostopových vozidlách chýbajú. ²⁷⁾	C
6.	Držadlá (popruhy alebo rukoväte) chýbajú na vozidle, pre ktoré sú predpísané.	B
7.	Iné zariadenia pre nastupovanie alebo vystupovanie (rampy, výťahy a pod.) sú poškodené, opotrebované, prípadne neplnia spoľahlivo svoju funkciu. ²⁹⁾	B

Dvere

512

Predpísané podmienky

1. Všetky dvere vozidla musí byť možné ľahko otvárať a zatvárať bez vynaloženia nadmernej námahy. Všetky dvere musí byť možné uzamknúť, prípadne zaistiť tak, aby do odstaveného vozidla nemohla vstúpiť neoprávnená osoba.
2. Závesy, 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. Pánty závesných dverí (s výnimkou vyklápacích dverí) na bokoch vozidiel kategórií M₁ a N schválených počnúc 15.3.2006 musia plniť podmienky podľa osobitného predpisu²⁷⁾. Musia byť upevnené na prednom okraji dverí v smere jazdy, ak tak bolo vozidlo schválené. V prípade dvojitých dverí sa tieto požiadavky vzťahujú na krídlo dverí, ktoré sa otvára prvé, u druhého krídla musí byť možnosť jeho zaistenia závorou. Vozidlá kategórie T, ktoré majú kabínu vodiča z každej strany najmenej o 200 mm užšiu ako najväčšia šírka vozidla, nemusia mať na bočných jednokrídlových dverách dverné závesy vpredu v smere jazdy.
3. Dvere nesmú byť nadmerne poškodené koróziou alebo z iných príčin. Nesmú mať žiadne ostré hrany alebo vyčnievajúce súčasti s ostrými hranami, ktoré by mohli spôsobiť zranenie.
4. V prípade autobusov musí byť systém diaľkového ovládania dverí funkčný. Stav otvorenia či zavretia dverí musí byť vodičovi autobusu spoľahlivo opticky signalizovaný (kontrolným svetlom); nie je to potrebné, ak je vozidlo vybavené zariadením znemožňujúcim rozjazd vozidla s otvorenými dverami.
5. Motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou prevyšujúcou 25 km.h⁻¹ a ich prípojné vozidlá schválené počnúc 31.5.2006 okrem poľnohospodárskych alebo lesných traktorov a pracovných strojov musia byť vybavené zariadeniami na ochranu pred neoprávneným použitím podľa osobitného predpisu³⁰⁾. Zariadenie musí plniť okrem iného nasledovné požiadavky:
 - a) Vozidlá kategórií M₁ a N₁ musia byť vybavené zariadením, ktoré bráni neoprávnenému použitiu vozidla. Ide o systém určený na zabránenie neoprávnenému bežnému uvedeniu motora alebo iného zdroja hlavnej motorickej sily vozidla do prevádzky v kombinácii s najmenej jedným systémom, ktorý zamkne riadenie, prevodový systém alebo ovládanie radenia prevodových stupňov.
 - b) Vozidlá kategórie M₁ musia byť vybavené imobilizérom. Ide o zariadenie určené na zabránenie použitiu vozidla a samovoľnému pohybu vozidla poháňaného vlastným motorom.
 - c) Vozidlové poplachové systémy upozorňujúce na vniknutie do vozidla alebo zásah do vozidla sú určené na trvalú montáž na vozidlá kategórie M₁ a N₁ s 12-voltovým elektrickým systémom s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 2000 kg.
(Poznámka: Montáž zariadení uvedených v písm. a), b) a c) na vozidlách iných kategórií je nepovinná, avšak každé namontované zariadenie musí spĺňať požiadavky uvedeného osobitného predpisu.)
 - d) Ochranné zariadenie musí byť konštruované tak, aby ho bolo nutné vyradiť z činnosti pri naštartovaní motora prostredníctvom normálneho ovládania alebo pri jazde vozidla. Kľúč sa nesmie dať úplne vytiahnuť zo zámky bez toho, aby ochranné zariadenie bolo uvedené do činnosti alebo pripravené na

²⁶⁾ položka 9.7. písm. a), b) a c) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²⁷⁾ položka 6.2.8. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²⁸⁾ položka 6.2.8. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

²⁹⁾ položka 9.11.1. písm. a), b), c) a e) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

³⁰⁾ nariadenie vlády SR č. 293/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

činnosť. Ochranné zariadenie má byť namontované na vozidlo ako časť trvalého vybavenia takým spôsobom, že i po odstránení jeho krytu nemôže byť, ak je zamknuté, odmontované inak než so špeciálnym náradím. Zámka musí byť bezpečne inštalovaná v ochrannom zariadení. Ochranné zariadenia majú byť také, aby pri jazde vozidla vylúčili akékoľvek riziko náhodného uzamknutia. Ochranné zariadenie môže byť doplnkovo vybavené vonkajším zvukovým výstražným zariadením.

6. Dvojkolesové a trojkolesové motorové vozidlá schválené počnúc 31.5.2006 okrem mopédov musia byť vybavené ochranným zariadením podľa osobitného predpisu³¹⁾ brániacim neoprávnenému použitiu. Ochranné zariadenie má byť také, aby ho muselo byť nutne vyradiť z činnosti pri smerovaní a jazde alebo pohybe vozidla priamo vpred, príp. urobiť neúčinným v záujme uvoľnenia prevodového ústrojenstva. Kľúč sa môže odstrániť len keď je západka úplne zasunutá alebo uvoľnená. Tieto požiadavky musia byť splnené len jednou manipuláciou kľúča. Ochranné zariadenie musí tvoriť časť pôvodného vybavenia vozidla. Zámka musí byť zamontovaná pevne v ochrannom zariadení. Ochranné zariadenie musí byť také, aby za pohybu vozidla s motorom v chode, neexistovala žiadna možnosť náhodného zablokovania.

Spôsob kontroly

Prehliadkou zvonku i zvnútra sa overí stav všetkých dverí, vyskúša sa funkcia otvárania a zatvárania. Otváraním a zatváraním jednotlivých dverí, prípadne ich súčasným nadvihovaním, sa overí stav závesov, funkcia zámkov a poistiek a vôle v závesoch. Pri zisťovaní rozsahu korózie dverí alebo závesov dverí možno použiť inšpekčné kladivo. Vizualne a skúškou činnosti sa preverí funkcia ochranného zariadenia proti neoprávnenému použitiu vozidla.

Chyby

1.	Niektoré dvere nemožno spoľahlivo zaistiť alebo uzamknúť.	B
2.	Niektoré dvere nemožno zvonku alebo zvnútra otvoriť. ³²⁾	B
3.	Závesy, zámky alebo kľučky dverí sú natoľko opotrebené alebo poškodené, že je nebezpečenstvo samovoľného otvorenia dverí za jazdy. ³³⁾	C
4.	Dvere, závesy dverí, zámky alebo kľučky sú uvoľnené, nadmerne opotrebované, poškodené alebo skorodované. ³⁴⁾	B
5.	Systém diaľkového otvárania dverí autobusu nepracuje správne alebo je poškodený, optická signalizácia otvorenia alebo zatvorenia dverí autobusu nefunguje, prípadne je poškodené výstražné zariadenie prepravy zdravotne postihnutých osôb. ³⁵⁾	B
6.	Ochranné zariadenie proti neoprávnenému použitiu vozidla nefunguje tak, aby zabránilo vedeniu vozidla. ³⁶⁾	A
7.	Ochranné zariadenie proti neoprávnenému použitiu vozidla je chybné alebo spôsobuje neúmyselné zamykanie alebo blokovanie. ³⁷⁾	B

Okná - otváranie a zatváranie

513

Predpísané podmienky

1. Mechanizmus otvárania a zatvárania spúšťacích okien, prípadne okien s posuvným sklom, nesmie byť poškodený; musí byť funkčný a musí spoľahlivo udržať okná v ktorejkoľvek nastaviteľnej polohe. Vyklápacie okná musia byť funkčné.
2. Vyklápacie alebo posuvné okná musia mať spoľahlivé uzávery.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Niektoré spúšťacie, posuvné alebo výklopné okno nemožno uzavrieť, otvoriť, prípadne zaistiť uzavreté; mechanizmus otvárania a zatvárania je nefunkčný.	B
2.	Na niektorom posuvnom alebo výklopnom okne chýba manipulačná rukoväť.	B

³¹⁾ nariadenie vlády SR č. 294/2006 Z. z.

³²⁾ položka 6.2.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

³³⁾ položka 6.2.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

³⁴⁾ položka 6.2.3. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

³⁵⁾ položka 9.1.1. písm. a), b) a d) a položka 9.11.1 písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

³⁶⁾ položka 7.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

³⁷⁾ položka 7.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

Predpísané podmienky

1. Všetky okná vrátane strešných a medzistien motorových a prípojných vozidiel musia byť zasklené schváleným bezpečnostným sklom³⁸). Na vozidlách schválených pred 1.1.1953, okrem autobusov, osobných autobusových prívesov a osobných taxi, je prípustné, ak majú bezpečnostné sklo len v čelnom okne.
2. Na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 môžu byť použité bezpečnostné sklá z plastických materiálov len na zasklenie
 - a) vnútorných stien a prepážok,
 - b) otváracích strešných okien vozidiel určených na prepravu osôb okrem vozidiel kategórie M₁,
 - c) okien skladacích dverí (napr. na autobusoch),
 - d) okien prípojných vozidiel kategórií O₁ a O₂,
 - e) ochranných čelných krytov jednostopových vozidiel a ich modifikácií bez kabíny vodiča,
 - f) okien obytných nadstavieb, ak nie sú určené na prepravu osôb,
 - g) vonkajších protiprievanových krytov bočných skiel vozidla.
3. Vozidlá kategórie M₁ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1987 musia byť vybavené zariadením na elektrické vyhrievanie zadného okna.
4. Čelné, bočné a zadné okná musia byť pre výhľad dokonale priehľadné.
5. Na zasklené plochy vozidla možno pripieňovať fólie, ktoré sú schválené a označené schvaľovacou značkou. Doplnkové príslušenstvo a výbava na zasklené plochy vozidiel, napríklad fólie, nálepky alebo tónovanie skiel, musia spĺňať tieto požiadavky
 - a) zatemňovací pás určený na čelné sklo vozidla musí byť umiestnený mimo vzťažnej plochy čelného skla tak, aby sa zabezpečila ochrana proti oslneniu s plynulým prechodom zo 75 % na najmenej 40 % priepustnosti svetla vrátane skla, alebo bez plynulého prechodu najmenej 50 % priepustnosti svetla vrátane skla; zatemňovací pás môže zasahovať najviac 100 mm od vrchného okraja čelného skla po celej jeho šírke a nesmie pohlcovať farbu návestných svetiel a svetelných signálov,
 - b) fólie reklamné a proti slnečnému žiareniu a tónovanie skiel na vozidlách kategórie M₁ a N₁ môžu byť použité na zadné bočné sklá a na zadné sklo pod podmienkou, že vozidlo je vybavené pravým vonkajším spätným zrkadlom,
 - c) fólie reklamné a proti slnečnému žiareniu a tónovanie skiel na vozidlách kategórie M₂ a M₃ môžu byť použité na bočné sklá, ktoré sú určené na výhľad z miest pre cestujúcich, okrem skiel dverí, ktoré sú určené na výhľad z miesta vodiča, a na zadné sklo; musia umožniť najmenej 50% priepustnosti svetla a viditeľnosť aj do vozidla,
 - d) fólie reklamné a proti slnečnému žiareniu a tónovanie skiel na iných vozidlách, ako sú uvedené v písmenách b) a c), môžu byť použité na bočné sklá, ktoré sú určené na výhľad z miest pre cestujúcich okrem skiel dverí, ktoré sú určené na výhľad z miesta vodiča, a na zadné sklo,
 - e) bezpečnostné fólie na ochranu proti prerazeniu skla možno použiť na zasklených plochách vozidiel kategórie M₁ a N okrem čelného skla. (*Poznámka: Na predných bočných oknách môžu byť použité len číre bezpečnostné fólie.*)
6. Umiestnenie fólií, dodatočné tónovanie skiel a vykonávanie úprav zasklených plôch, ktoré majú za následok zníženie priepustnosti svetla, nie je povolené na čelnom skle a na predných bočných sklách vozidla na strane vodiča a jeho spolujazdca, okrem zatemňovacieho pásu podľa bodu 5 písm. a) a okrem použitia bezpečnostných fólií podľa bodu 5 písm. e). Schválenie montáže fólií na príslušných oknách alebo dodatočné tónovanie skiel musí byť preukázané predložením potvrdenia o montáži alebo zápisom v doklade o evidencii vozidla.
7. Úpravy a opravy zasklenia vozidiel, ktoré majú za následok zníženie svetelnej priepustnosti, je možné vykonávať iba pri dodržaní podmienok podľa osobitného predpisu³⁸). Úpravy a opravy zasklenia vozidiel je možné vykonávať len mimo vzťažnej plochy čelného skla (plocha čelného skla priamo pred vodičom). Technológiou úpravy a opravy zasklených plôch vozidiel musí byť zabezpečené, aby sklo v opravovanom mieste nemenilo farbu predmetov, návestných svetiel a svetelných signálov.
8. Na autobusoch nesmú byť núdzové dverné a okenné východy zasklené vrstveným sklom.
9. Nekryté hrany zasklení (napr. vyklápacích vetracích okienok, spúšťacích dverných okien, medzistien a pod.) musia byť dostatočne zaoblené. Na vozidlách určených výhradne na dopravu detí musia byť tieto hrany vhodne olemované.
10. V zornom poli vodiča nesmú byť umiestnené žiadne predmety (nepovolené nálepky, ozdoby), ktoré obmedzujú výhľad vodiča všetkými smermi okrem schválených spätných zrkadiel, označení určených na

³⁸) vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 43) alebo nariadenie vlády SR č. 295/2006 Z. z.

umiestnenie na sklá vozidla (diaľničná známka na používanie vybraných pozemných komunikácií, perforovaná kontrolná nálepka technickej kontroly, emisnej kontroly alebo kontroly originality, parkovací preukaz a pod.) V pravom dolnom rohu čelného okna a v ľavom dolnom rohu zadného okna môže byť označenie vozidla prepravujúceho osoby telesne postihnuté alebo osoby hluché, prípadne označenie vozidla lekára. Na zadnom okne môže byť označenie vozidla začiatočníka a poznávacia značka Slovenskej republiky. Všetky tieto označenia musia byť umiestnené tak, aby čo najmenej obmedzovali výhľad vodiča príslušným oknom. Za obmedzenie výhľadu sa pokladá i nadmerné poškriabanie skla čelného okna, na ktorom za jazdy v noci dochádza k nebezpečným lomom svetelných lúčov.

11. Na vozidlách schválených a vyrábaných pred 1.7.1972 nebolo predpísané označovanie bezpečnostných skiel a preto sa chýbajúca schvaľovacia značka na týchto vozidlách nepokladá za chybu. Ako chyba sa nevyznačuje ani chýbajúce sklo v niektorej vnútornej prepážke, medzistene a pod., ak je vnútorný priestor upravený tak, že nie je nebezpečenstvo zranenia, a pritom nie je obmedzené normálne použitie vozidla.
12. Na účely posudzovania stavu zasklenia podľa tohoto úkonu sa zorným poľom čelného okna rozumie stieračmi stieraná plocha.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav zasklenia a druh skiel, prípadne fólií použitých na zasklených plochách.

Chyby

1.	V niektorom čelnom, bočnom alebo zadnom okne je iné sklo, než predpísané. ³⁹⁾	B
2.	Sklo v niektorom okne je prasknuté alebo inak poškodené (v prípade čelného skla mimo stieranej plochy), avšak nie je obmedzený výhľad z miesta vodiča, ani znížená mechanická pevnosť skla. ⁴⁰⁾	A
3.	Čelné sklo je prasknuté alebo poškodené v stieranej ploche, veľkosť poškodenia nie je väčšia ako 20 mm. ⁴⁰⁾	A
4.	V niektorom okne okrem čelného chýba sklo, prípadne je prasknuté, rozbité alebo inak poškodené natoľko, že výhľad z miesta vodiča je podstatne obmedzený alebo znemožnený. ⁴¹⁾	B
5.	V čelnom okne chýba sklo, alebo je čelné okno v stieranej ploche prasknuté, rozbité alebo inak poškodené, pričom veľkosť poškodenia je väčšia ako 20 mm. ⁴¹⁾	C
6.	Na zasklených oknách sú fólie neschváleného vyhotovenia, nie je predložené potvrdenie o montáži alebo zápis v doklade o evidencii vozidla chýba. ³⁹⁾	B
7.	Doplňkové príslušenstvo alebo výbava na zasklené plochy (napr. fólie, nálepky alebo tónovanie skiel) nespĺňa predpísané podmienky. ³⁹⁾	B
8.	Na zasklených plochách sú nepovolené nálepky alebo závesné ozdoby, ktoré obmedzujú výhľad z miesta vodiča. ⁴²⁾	B

Ochranné kryty (motocykle)

515

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Niektorý ochranný kryt je uvoľnený.	A
----	-------------------------------------	---

³⁹⁾ položka 3.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴⁰⁾ položka 3.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴¹⁾ položka 3.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴²⁾ položka 3.1. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

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

Stierače a ostrekovače skla

516

Predpísané podmienky

- Motorové vozidlá s kabínou pre vodiča alebo s uzavretou karosériou okrem vozidiel kategórie T
 - musia byť vybavené najmenej jedným motoricky poháňaným stieračom a ostrekovacím zariadením na čistenie vonkajšieho povrchu čelného skla,
 - musia byť vybavené odmrázovacím a odhmlievacím systémom,
 - môžu byť vybavené stieračom zadného okna.
- Všetky stierače a ostrekovacie zariadenia, s ktorými bolo vozidlo schválené, musia byť funkčné; lišty stieračov nesmú byť poškodené.
- Vozidlá kategórie T s kabínou pre vodiča alebo s uzavretou karosériou schválené počnúc 1.10.1985
 - musia byť vybavené najmenej jedným motoricky poháňaným stieračom a ostrekovacím zariadením na čistenie vonkajšieho povrchu čelného skla,
 - môžu byť vybavené odmrázovacím a odhmlievacím systémom,
 - môžu byť vybavené stieračom zadného okna.
- Zorné pole výhľadu a stierače predného skla vozidiel kategórie T vybavených čelným sklom, ktoré boli schválené počnúc 31.5.2006, musia plniť technické požiadavky podľa osobitného predpisu⁴³⁾. Vozidlá musia byť vybavené motoricky poháňanými stieračmi s frekvenciou chodu aspoň 20 cyklov za minútu.
- Na motorových vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 okrem vozidiel kategórie T a na vozidlách kategórie T schválených počnúc 1.10.1985 musí byť stierač konštrukčne riešený tak, aby sa po vypnutí jeho rameno samočinne vracalo do určenej východzej polohy. Rameno stierača musí byť odklopiteľné od povrchu skla na uľahčenie ručného čistenia skla.
- Stierače a ostrekovače predného skla na dvojkolesových a trojkolesových vozidlách s karosériou, ktoré boli schválené počnúc 5.6.2006, musia plniť technické požiadavky podľa osobitného predpisu⁴⁴⁾. Vozidlá musia byť vybavené najmenej jedným automatickým stieračom predného okna s frekvenciou chodu najmenej 40 cyklov za minútu. Rameno stierača musí byť odklopiteľné od povrchu skla na uľahčenie ručného čistenia skla. Vozidlá musia byť vybavené ostrekovačom predného okna, odmrázovačom a odhmlievačom.
- Prúd kvapaliny z ostrekovača musí smerovať na stierané plochy.

Spôsob kontroly

Skontroluje sa prítomnosť a stav líšt stieračov, vyskúšaním činnosti ostrekovačov sa sklá navlhčia a následne sa vyskúša činnosť stieračov na všetkých stieraných plochách. Vyskúša sa činnosť odmrázovacieho a odhmlievacieho systému.

Chyby

1.	Stierač čelného okna chýba alebo nefunguje pred vodičom. ⁴⁵⁾	C
2.	Stierač čelného okna chýba alebo nefunguje inde než pred vodičom. ⁴⁵⁾	B
3.	Na vozidle je použitý stierač iného než schváleného vyhotovenia (napr. menšej dĺžky), lišta stierača chýba alebo je poškodená natoľko, že stierač stiera nedostatočne. ⁴⁶⁾	B
4.	Stierač zadného okna nefunguje na vozidlách, pre ktoré je predpísaný. ⁴⁵⁾	B
5.	Stierač zadného okna nefunguje na vozidlách, pre ktoré nie je predpísaný. ⁴⁵⁾	A
6.	Po vypnutí stierača vozidla schváleného počnúc 1.7.1972 sa jeho rameno nezastavuje samočinne vo východzej polohe.	A
7.	Predpísané ostrekovače skla chýbajú alebo nefungujú. ⁴⁷⁾	B
8.	Ostrekovač nie je správne nastavený (striekajúca kvapalina nemá správny smer). ⁴⁷⁾	A
9.	Odmrazovací alebo odhmlievací systém je nefunkčný na vozidle, pre ktoré je predpísaný. ^{48),49)}	B

⁴³⁾ nariadenie vlády SR č. 289/2006 Z. z.

⁴⁴⁾ nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

⁴⁵⁾ položka 3.4. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴⁶⁾ položka 3.4. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴⁷⁾ položka 3.5. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴⁸⁾ položka 3.6. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁴⁹⁾ položka 9.2. písm. a) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

10.	Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú cez odmrazovací alebo odhmlievací systém do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. ⁵⁰⁾	C
-----	---	---

Ostrekovače a stierače svetlometov

517

Predpísané podmienky

Motorové vozidlá môžu byť vybavené zariadením na čistenie svetlometov so stretávacími svetlami. Zariadenie môže pozostávať zo stierača s nízkotlakovým ostrekovačom alebo z vysokotlakového ostrekovača (bez stierača). Stretávacie svetlomety, v ktorých je svetlo vytvárané modulom LED (svetloemitujúce diódy), alebo ktorých zdroj svetla má reálny svetelný tok vyšší ako 2000 lm (vrátane všetkých výbojkových svetelných zdrojov), musia byť takýmto zariadením vybavené.

Spôsob kontroly

Vyskúša sa činnosť zariadenia na čistenie svetlometov, ak je na vozidle namontované a jeho konštrukcia a spôsob ovládania to umožňujú.

Poznámka: Ak sa zariadenie spúšťa automaticky (napr. po určitom počte cyklov stierača čelného skla), potom sa jeho funkcia nekontroluje.

Chyby

1.	Zariadenie na čistenie svetlometov chýba alebo nefunguje na vozidle, pre ktoré je predpísané. ⁵¹⁾	B
2.	Zariadenie na čistenie svetlometov nefunguje na vozidle, pre ktoré nie je predpísané. ⁵¹⁾	A
3.	Ostrekovač svetlometov nie je správne nastavený (striekajúca kvapalina nemá správny smer). ⁵¹⁾	A

Clona proti slnku

518

Predpísané podmienky

- Karoséria motorového vozidla a kabína vodiča musia 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 vodiča vozidla kategórie T schváleného počnúc 1.7.1972 musí byť vybavená aspoň jednou clonou proti slnku umiestnenou pred vodičom.
- Bočné sklá kabíny vodiča motorových vozidiel kategórií M₂ a M₃ musia byť vybavené clonami alebo roletami proti slnku.
- Clona proti slnku na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 musí byť z materiálu, ktorý pohlcuje nárazovú a svetelnú energiu, alebo musí byť týmto materiálom úplne pokrytá.
- Hrany držiaka clony proti slnku zhotoveného z tuhého materiálu, ktoré by mohli prísť do styku s hlavou vodiča alebo spolujazdca, musia byť zaoblené s polomerom zakrivenia väčším ako 3,5 mm.
- Clona musí spoľahlivo držať v nastavenej polohe.

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

Clona proti oslneniu (autobusy)

519

Predpísané podmienky

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

⁵⁰⁾ položka 9.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁵¹⁾ položka 4.1.6. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

Spätné zrkadlá

520

Predpísané podmienky

1. Vozidlá schválené pred 1.7.1972 musia mať aspoň jedno vonkajšie spätné zrkadlo na ľavej strane vozidla. Z ďalej uvedených predpísaných podmienok platia pre tieto vozidlá len predpísané podmienky č. 10 až 12.
2. Vozidlá schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené spätnými zrkadlami schváleného vyhotovenia, a to
 - a) motorové vozidlá musia byť vybavené vonkajšími spätnými zrkadlami na sledovanie cesty za vozidlom a vedľa vozidla na každej strane vozidla,
 - b) vozidlá kategórií M₂, M₃ a N vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1985 a vozidlá kategórií L_{2e}, L_{5e}, L_{6e}, L_{7e} (s karosériou) a M₁ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1985 okrem vonkajších ešte jedným vnútorným zrkadlom; ak na nich nie je možný priehľad vnútorom karosérie (dozadu i do strán), nemusia mať vnútorné zrkadlo,
 - c) vozidlá kategórií L_{1e} a L_{2e} (bez karosérie) musia byť vybavené najmenej jedným spätným zrkadlom umiestneným na ľavej strane vozidla⁵²⁾,
 - d) vozidlá kategórie N₃ schválené po 30.4.1997 musia byť vybavené jedným hlavným vonkajším zrkadlom (trieda II) a jedným širokopriestorovým vypuklým vonkajším zrkadlom (trieda IV) umiestneným na pravej strane vozidla,
 - e) vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným hlavným vonkajším (trieda II) a jedným širokopriestorovým vypuklým vonkajším zrkadlom (trieda IV) umiestneným na oboch stranách vozidla,
 - f) vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným blízkovýhľadovým spätným zrkadlom (trieda V) na pravej strane vozidla, pričom pri zaťažení vozidla nákladom nesmie byť žiadna časť zrkadla nižšie ako 2 m nad úrovňou vozovky, alebo kombináciou zrkadiel tried IV a VI,
 - g) vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným predným zrkadlom (trieda VI), pričom žiadna časť zrkadla nesmie byť nižšie ako 2 m nad vozovkou. Ak sa výhľad predného zrkadla môže dosiahnuť iným zariadením, môže sa použiť toto zariadenie namiesto zrkadla,
 - h) vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 7,5 t schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným širokopriestorovým vypuklým vonkajším zrkadlom (trieda IV) umiestneným na oboch stranách vozidla, a to v prípade, ak sa dá namontovať zrkadlo triedy V (nie je nižšie ako 2 m nad vozovkou),
 - i) vozidlá kategórie N₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 7,5 t schválené počnúc 15.3.2006 musia byť vybavené jedným blízkovýhľadovým spätným zrkadlom (trieda V) umiestneným na strane spolujazdca, ak žiadna časť nie je nižšie ako 2 m nad rovinou vozovky. Môže byť nahradené kombináciou zrkadiel triedy IV a VI.
3. Na základe ustanovení osobitného predpisu⁵³⁾ platia nasledovné predpísané podmienky:
 - a) Vozidlá kategórií N₂ a N₃, ktoré boli po prvý raz prihlásené do evidencie počnúc 1.1.2000, musia byť na strane spolujazdca vybavené širokouhlými a blízkopohľadovými zrkadlami triedy IV a triedy V, ktoré spĺňajú požiadavky osobitného predpisu⁵⁴⁾. Požiadavky sa pri technickej kontrole vozidla považujú za splnené, ak je pri schvaľovacej značke ES vyznačenej na príslušnom zrkadle uvedené poradové číslo zmeny alebo doplnenia (ďalej len „séria zmien“) 03, a ak sa súčasne pomocou vhodnej šablóny na posudzovanie zakrivenia zrkadlovej plochy preukáže, že zrkadlová plocha skutočne zodpovedá príslušnej sérii zmien 03.
(Poznámka: Séria zmien sa na zrkadle vyznačuje v blízkosti schvaľovacej značky ES ako dvojčíslicie uvedené pred číslom typového schválenia ES, oddelené od čísla typového schválenia ES hviezdíčkom, napr. 03*0123.)

⁵²⁾ nariadenie vlády SR 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

⁵³⁾ nariadenie vlády SR č. 113/2008 Z. z.

⁵⁴⁾ nariadenie vlády SR č. 155/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

b) Za dosiahnutie súladu s požiadavkami uvedenými v písm. a) sa tiež považuje, ak na vozidle prišlo k úprave širokouhlých a blízkopohľadových zrkadiel triedy IV a triedy V na strane spolujazdca s označením série zmien 02 pri schvaľovacej značke ES výmenou pôvodnej zrkadlovej plochy za zrkadlovú plochu zodpovedajúcu sérii zmien 03 podľa osobitného predpisu⁵⁴). Požiadavky sa pri technickej kontrole vozidla považujú za splnené, ak sa pomocou vhodnej šablóny na posudzovanie zakrivenia zrkadlovej plochy preukáže, že zrkadlová plocha skutočne zodpovedá príslušnej sérii zmien 03.

c) Za dosiahnutie súladu s požiadavkami uvedenými v písm. a) sa tiež považuje, ak je vozidlo na strane spolujazdca vybavené širokouhlými a blízkopohľadovými zrkadlami, ktoré spoločne poskytujú výhľad pokrývajúci najmenej 95 % celkového výhľadu na úrovni vozovky, ktorý poskytuje zrkadlo triedy IV a najmenej 85 % celkového výhľadu na úrovni vozovky, ktorý poskytuje zrkadlo triedy V podľa osobitného predpisu⁵⁴). Požiadavky sa pri technickej kontrole vozidla považujú za splnené, ak je predložené potvrdenie o splnení požiadaviek na rozsah výhľadu vydané výrobcom alebo zástupcom výrobcu vozidla.

(Poznámka: Polomer zakrivenia zistený pomocou šablóny na zrkadlovej ploche nemusí v tomto prípade zodpovedať sérii zmien 03.)

d) Vozidlá, ktoré nemožno vybaviť zrkadlami spĺňajúcimi technické požiadavky podľa písm. a), b) alebo c), môžu mať na dosiahnutie výhľadu podľa písm. c) použité prídavné zrkadlá alebo iné zariadenia pre nepriamy výhľad, avšak musia mať výnimku z povinnosti plniť podmienky podľa písm. a), b) alebo c), udelenú ministerstvom.

e) Požiadavky podľa písm. a), b), c) alebo d) sa nevzťahujú a ich splnenie sa nepreveruje na vozidlách:

I. po prvýkrát prihlásených do evidencie pred 1.1.2000,

II. kategórie N₂ s najväčšou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 7,5 t, na ktoré nie je možné namontovať zrkadlá triedy V podľa osobitného predpisu⁵⁴) spôsobom, ktorý zabezpečí, že žiadna časť zrkadla nebude vzdialená menej než 2 m (s povolenou toleranciou plus 10 cm) od vozovky, bez ohľadu na nastavenie zrkadla, keď je vozidlo naložené tak, že dosahuje najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť, a zrkadlo bude celé viditeľné z miesta vodiča,

(Poznámka: Ak skutočnosť, že zrkadlá nemožno na dané vozidlo ustanoveným spôsobom namontovať, nie je na vozidle zjavná, potom musí byť písomne potvrdená výrobcom alebo zástupcom výrobcu vozidla.)

III. na ktoré sa v čase ich uvedenia do prevádzky v premávke na pozemných komunikáciách vzťahovali technické požiadavky platné pred nadobudnutím účinnosti osobitného predpisu⁵⁴) a vyžadovali, aby tieto vozidlá boli na strane spolujazdca vybavené inými zariadeniami pre nepriamy výhľad, ktoré pokrývajú najmenej 95 % celkového výhľadu na úrovni vozovky, ktorý poskytujú zrkadlá triedy IV a triedy V podľa osobitného predpisu⁵⁴).

(Poznámka: Takáto požiadavka vyplývala z národných predpisov platných v danom období v niektorých členských štátoch ES, napr. v Holandsku, Belgicku a Dánsku. Príslušné technické riešenie prichádza do úvahy najmä v prípade dovezených jednotlivých vozidiel z týchto krajín.)

4. Všetky zrkadlá musia byť nastaviteľné. Okraj odrazovej plochy musí byť uzatvorený v ochrannom puzdre, ktoré musí byť zaoblené na obvode s polomerom viac ako 2,5 mm.

5. Ak by ploché zrkadlo bolo svojou veľkosťou neúmerne vnútornému priestoru vozidla, alebo by nadmerne presahovalo vonkajší celkový obrys vozidla, môžu sa namiesto plochých zrkadiel použiť spätné zrkadlá sféricky vypuklé.

6. Spätné zrkadlá na vozidlách schválených po 30.4.1997 musia z hľadiska vlastností, vyhotovenia a umiestnenia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁵).

7. Spätné zrkadlá na vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 15.3.2006, musia z hľadiska vlastností, vyhotovenia a umiestnenia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁴).

8. Spätné zrkadlá dvojkolesových a trojkolesových vozidiel schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁵⁶). Všetky zrkadlá týchto vozidiel musia byť nastaviteľné. Okraje ich vonkajšej plochy musia byť uzavreté v ochrannom puzdre. Predpísaný je nasledovný počet zrkadiel:

a) moped bez karosérie – jedno vonkajšie spätné zrkadlo triedy L,

b) motocykel alebo trojkolka bez karosérie – dve vonkajšie spätné zrkadlá triedy L,

c) trojkolesový moped (vrátane ľahkých štvorkoliek) alebo trojkolka s karosériou - jedno vnútorné spätné zrkadlo triedy I a jedno vonkajšie spätné zrkadlo triedy L (ak je vnútorné zrkadlo) alebo dve vonkajšie spätné zrkadlá triedy L (ak nie je vnútorné zrkadlo).

Ak je namontované jediné vonkajšie spätné zrkadlo, musí byť umiestnené na ľavej strane vozidla. Druhé vonkajšie spätné zrkadlo na vozidle, pre ktoré je predpísané jedno vonkajšie spätné zrkadlo, môže byť aj na

⁵⁵) vyhláška č. 176/1960 Zb., Oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 46)

⁵⁶) nariadenie vlády SR 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

pravej strane vozidla. Zrkadlá triedy I a III pre motorové vozidlá sú akceptovateľné aj pre mopedy, motocykle a trojkolky.

9. Spätné zrkadlá vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.3.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁵⁷⁾). Tieto vozidlá musia byť vybavené aspoň jedným vonkajším spätným zrkadlom pripraveným na ľavej strane traktora.
10. Základné rozdelenie zrkadiel na triedy je uvedené v tabuľke.

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

11. Nastavená poloha spätného zrkadla sa nesmie samovoľne meniť pôsobením obvyklých otrasov za jazdy; nesmie tiež prichádzať k rezonančnému kmitaniu odrazovej plochy zrkadla.
12. Spätné zrkadlá musia byť na vozidle (prípadne vo vozidle) umiestnené tak, aby čo najmenej bránili vo výhľade z miesta vodiča. Do vonkajších zrkadiel musí byť vidieť buď bočnými oknami, alebo plochou čelného skla.
13. Vonkajšie spätné zrkadlá vozidiel nesmú prečnievať cez vonkajší obrys karosérie viac než je potrebné. Ak vonkajšie spätné zrkadlá vo svojej prevádzkovej polohe presahujú najväčšiu šírku vozidla, musia byť ich držiaky sklopné dopredu i dozadu, alebo ohybné tak, aby v sklopenom alebo ohnutom stave šírku vozidla nepresahovali. Spätné zrkadlo, ktorého spodný okraj nie je pri zaťažení vozidla na najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť vyššie ako 2 m, nesmie presahovať najväčšiu šírku zaťaženého vozidla o viac než 250 mm, prípadne 200 mm na vozidlách podľa predpísanej podmienky č. 9. Pokiaľ prípojné vozidlo svojimi rozmermi po pripojení k ťažnému vozidlu neumožňuje vodičovi riadny výhľad z miesta vodiča vonkajšími spätnými zrkadlami, musí byť ťažné vozidlo vybavené doplnkovými spätnými zrkadlami s väčším vysunutím alebo iným zariadením, ktoré zaistí riadny výhľad.
14. Spätné zrkadlá povinne namontované na vozidle nesmú byť poškodené a musia plniť svoju funkciu.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí počet, umiestnenie, pripavenie a stav všetkých spätných zrkadiel namontovaných na vozidle.
2. Predpísané umiestnenie zariadení sa meraním overí iba vtedy, ak bolo vozidlo zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.
3. Ak sa pri technickej kontrole vozidla, na ktoré sa technické požiadavky osobitného predpisu⁵³⁾ vzťahujú, zistí, že plní podmienky podľa predpísanej podmienky č. 3 písm. a) až d), vyznačí sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla text „Plní požiadavky 2007/38/ES“.

(Poznámka: Text sa vyznačuje pri akomkoľvek druhu technickej kontroly, ak je vykonávaný kontrolný úkon č. 520 a zistí sa splnenie týchto požiadaviek, to znamená napr. aj pri technickej kontrole zvláštnej).

Chyby

1.	Niektoré z predpísaných spätných zrkadiel alebo obdobných zariadení chýba. ⁵⁸⁾	B
2.	Niektoré z predpísaných spätných zrkadiel alebo obdobných zariadení je nefunkčné, poškodené, alebo zle upevnené natoľko, že neplní svoju funkciu. ⁵⁹⁾	B
3.	Vyhotovenie, umiestnenie alebo pripavenie niektorého spätného zrkadla nezodpovedá predpísaným podmienkam. ⁵⁸⁾	B
4.	Niektoré spätné zrkadlo je uvoľnené alebo mierne poškodené, ale plní svoju funkciu. ⁵⁹⁾	A
5.	Na vozidle, na ktoré sa táto povinnosť vzťahuje, neboli do 31.3.2009 vymenené alebo upravené zrkadlá tried IV a V na strane spolujazdca. ⁵⁸⁾	B

⁵⁷⁾ nariadenie vlády SR č. 148/2006 Z. z.

⁵⁸⁾ položka 3.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁵⁹⁾ položka 3.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Pridržiavacia tyč alebo závesný popruh je natoľko uvoľnený alebo poškodený, že by mohol spôsobiť poranenie cestujúceho. ⁶⁰⁾	C
2.	Niektorá z pridržiavacích tyčí alebo závesný popruh, s ktorým bolo vozidlo schválené, zjavne chýba. ⁶¹⁾	B

Sedadlá a lôžka**Predpísané podmienky**

1. Počet a vyhotovenie všetkých sedadiel musí zodpovedať schválenému.
2. Všetky sedadlá musia byť v dobrom stave, neporušené a riadne upevnené, pričom sa pripúšťa primeraná prevádzková vôľa.
3. Posuvné sedadlá a sklopné operadlá musí byť nastavovacím mechanizmom možné spoľahlivo zaistiť v každej funkčnej polohe. Nastaviteľné sedadlá, ktoré sa môžu sklopiť dopredu alebo majú sklopné sedáky, musia byť automaticky zaistiteľné v bežnej prevádzkovej polohe. Sedadlo vodiča motorových vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t musí byť samostatné a odpružené.
4. Sedadlá vodiča a cestujúcich vo vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 môžu byť vybavené opierkami hlavy, ktorých vyhotovenie musí byť schválené. Prípady, v ktorých sú opierky hlavy povinné, sú uvedené v predpísanej podmienke č. 5. Opierky hlavy môžu byť pevnou alebo výsuvnou súčasťou sedadiel, prípadne ich doplnkovým vybavením.
5. Sedadlá vozidiel kategórií M₁ a N, sedadlá vodiča a spolujazdca vozidiel kategórií M₂ a M₃ triedy II a triedy III a sedadlá cestujúcich v autobusoch triedy III uvedených do prevádzky počnúc 1.7.1997 musia byť vybavené schválenými opierkami hlavy. Na vozidlách kategórie M₁ schválených pred 1.7.1997 alebo uvedených do prevádzky pred 1.7.1998 nemusia byť zadné sedadlá vybavené opierkami hlavy, ak je výška ich operadla najmenej 700 mm. Ustanovenia tejto predpísanej podmienky sa nevzťahujú na nesamostatné stredné sedadlo vozidiel kategórií M₁ a N₁ a na nůdzové sedadlo, ktoré svojimi rozmermi neplní ustanovené požiadavky a využíva sa na príležitostnú prepravu osôb.
6. Vozidlá kategórie M₁ schválené počnúc 15.4.2006 musia plniť z hľadiska vybavenia opierkami hlavy podmienky podľa osobitného predpisu⁶²⁾.
7. Na vozidlách kategórií M a N schválených počnúc 20.10.2006 alebo po prvý raz prihlásených do evidencie počnúc 20.10.2007 musia sedadlá, ich ukotvenia a hlavové opierky spĺňať podmienky podľa osobitného predpisu⁶³⁾, okrem iného
 - a) vo vozidlách kategórií M₁, N₁, M₂ a M₃ nesmú byť namontované sedadlá v kolmom smere voči strednej pozdĺžnej rovine vozidla, pričom táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá používané ako ambulancie rýchlej zdravotníckej pomoci a mobilné jednotky intenzívnej starostlivosti, vozidlá určené na použitie v ozbrojených silách, civilnej obrane, hasičskom a záchrannom zbore, Policajnom zbore a v obdobných orgánoch zodpovedajúcich za udržiavanie poriadku a vozidlá kategórie M₃ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 10 t, v ktorých sú sedadlá orientované v kolmom smere voči strednej pozdĺžnej rovine vozidla zoskupené v zadnej časti vozidla tak, že tvoria celistvý priestor až do 10-tich sedadiel a sú vybavené aspoň hlavovou opierkou a dvojbodovým pásom s navíjacím zariadením.

⁶⁰⁾ položka 9.6. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁶¹⁾ položka 9.6. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁶²⁾ nariadenie vlády SR č. 198/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

⁶³⁾ nariadenie vlády SR č. 202/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

- b) každý systém nastavenia a prestavenia sedadla musí zahŕňať zabezpečovací systém, ktorý funguje automaticky. Ovládač na odistenie zariadenia (systém prestavenia na uľahčenia vstupu cestujúcich), má byť umiestnený na vonkajšej strane sedadla blízko dverí. Má byť ľahko prístupný i pre cestujúceho za príslušným sedadlom.
8. Jednostopové motorové vozidlá schválené na prepravu spolujazdca musia byť vybavené ďalším sedadlom umiestneným za sedadlom vodiča; tejto podmienke vyhovuje i tzv. dvojsedadlo. Sedadlo musí byť pripevnené bezpečne a pevne a musí byť vhodným spôsobom odpružené.
9. Pevné lôžka v kabíne vodiča vozidiel kategórie N a vo vozidlách kategórií M₂ a M₃, ak sú nimi vozidlá vybavené, nesmú mať rozmery menšie ako 550 x 1900 mm a svetlú výšku nad nezaťaženým lôžkom byť menšiu ako 550 mm. Lôžka musia byť vybavené zábranou proti možnému vypadnutiu ležiacej osoby.
10. Vozidlo kategórie T môže byť vybavené najviac dvoma sedadlami pre spolujazdca. Ak sú umiestnené na blatníkoch, môže byť na každom blatníku iba jedno sedadlo. Každé sedadlo pre spolujazdca musí byť spoľahlivo pripevnené k vozidlu a musí mať opierku alebo držiak a zodpovedajúcu oporu nôh. Žiadne sedadlo pre spolujazdca, vrátane opory nôh, nesmie presahovať vonkajší obrys vozidla, okrem vozidiel, ktorých celková šírka nepresahuje 1,45 m. V tomto prípade môže sedadlo spolujazdca presahovať obrys vozidla najviac o 50 mm na každej strane.
11. Sedadlá pre spolujazdcov vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.3.2006 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁶⁴), okrem iného
- musia byť pevne zafixované a riadne pripevnené ku konštrukčnému prvku traktora (podvozok, zariadenie proti prevráteniu alebo plošina),
 - každé sedadlo pre spolujazdca musí mať priečnu podperu a ukotvené operadlo s hĺbkou aspoň 200 mm, túto podmienku nie je nutné dodržať, ak operadlo tvorí časť kabíny alebo ochranného prvku proti prevráteniu sa,
 - sedacia časť každého sedadla musí byť čalúnená alebo pružná,
 - musí byť zabezpečená vhodná opora pre nohy sediacich osôb a držadlá pre zachytenie sa rukami na prístup k sedadlám a udržanie polohy v nich,
 - musí byť zabezpečený voľný priestor nad každým sedadlom (800 – 920 mm),
 - sedadlá nesmú zväčšovať celkovú šírku traktora.
12. Sedadlo vodiča vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.4.2006 musí spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁶⁵), okrem iného
- sedadlo musí byť nastaviteľné v pozdĺžnom a v zvislom smere bez použitia nástroja, musí znižovať nárazy a vibrácie, byť dobre odpružené a poskytovať telu vodiča oporu vzadu aj po bokoch,
 - povrch sedadla, operadlo, bočné opory a opierky pre ruky musia byť čalúnené.

Spôsob kontroly

- Prehliadkou sa overí stav všetkých sedadiel, predovšetkým ich pripevnenie na vozidlo, neporušenosť konštrukcie (kostry) sedadiel, čalúnenej výplne, pružiacich prvkov a spodných častí sedadiel, funkčnosť nastavovacích mechanizmov sedadiel a operadiel vo všetkých nastaviteľných polohách, vybavenie sedadiel schválenými opierkami hlavy, prípadne upevnenie držiadiel a opôr na sedadlách autobusov a pod. Prehliadkou sa taktiež overí vyhotovenie a stav lôžok, ak sú vo vozidle namontované.
- Predpísané umiestnenie alebo rozmery zariadení sa meraním overia iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.

Chyby

1.	Počet alebo vyhotovenie niektorých sedadiel alebo lôžok nezodpovedá schválenému alebo nespĺňa predpísané podmienky. ^{66), 67)}	B
2.	Nosná konštrukcia niektorého sedadla alebo lôžka je poškodená alebo narušená. ^{68), 69), 70)}	B
3.	Niektoré sedadlo alebo lôžko nie je dostatočne pripevnené na vozidlo. ^{68), 69), 70)}	B
4.	Nastavovací mechanizmus sedadla alebo operadla je nefunkčný, sedadlo alebo operadlo nemožno spoľahlivo zaistiť v jednotlivých funkčných polohách. ^{71), 72)}	B

⁶⁴) nariadenie vlády SR č. 147/2006 Z. z.

⁶⁵) nariadenie vlády SR č. 192/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

⁶⁶) položka 6.2.6. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁶⁷) položka 9.4.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁶⁸) položka 6.2.5. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁶⁹) položka 6.2.6. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁷⁰) položka 9.4.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁷¹) položka 6.2.5. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁷²) položka 9.4.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

5.	Opierka hlavy nie je schváleného vyhotovenia. ^{66), 67)}	A
6.	Opierka hlavy je poškodená alebo nesprávne pripevnená. ^{66), 67)}	A
7.	Na vozidlách, pre ktoré je predpísaná, opierka hlavy chýba. ^{66), 67)}	B
8.	Niektoré iná časť sedadla alebo lôžka okrem nosnej konštrukcie je poškodená. ^{68), 69), 70)}	A

Kotvové úchytky pásov

523

Predpísané podmienky

1. Sedadlá, prípadne miesta vo vozidle, pre ktoré sú predpísané bezpečnostné pásy (kontrolný úkon č. 524), musia byť vybavené i príslušnými kotvovými úchytkami pásov na nosnej konštrukcii vozidla, nosnej konštrukcii sedadla alebo akejkoľvek inej časti vozidla, alebo môžu byť rozdelené na viacerých z týchto častí. Kotvové úchytky musia svojim vyhotovením zodpovedať schválenému stavu.
2. Vozidlá kategórie M₁ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1976 musia byť vybavené príslušnými kotvovými úchytkami pásov v karosérii i na zadných sedadlách.
3. Kotvové úchytky pásov vozidiel kategórií M a N schválených počnúc 21.4.2006 alebo po prvý raz prijatých do evidencie počnúc 20.10.2007 musia plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom⁷³⁾. Kotvové úchytky pásov na týchto vozidlách majú byť vyhotovené tak, aby bolo znížené na minimum riziko preklzávania pásu a riziko poškodenia popruhu pásu dotykom s ostrými pevnými časťami konštrukcie vozidla alebo sedadla. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na vozidlá kategórií M₂ a M₃ určené na používanie v meste a pre stojacich cestujúcich.
4. Kotvové úchytky pásov dvojkoľesových a trojkolesových motorových vozidiel s karosériou schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁴⁾. Kotvové úchytky pásov na týchto vozidlách majú byť vyhotovené tak, aby bolo znížené na minimum riziko preklzávania pásu a riziko poškodenia popruhu pásu dotykom s ostrými pevnými časťami konštrukcie vozidla alebo sedadla. Kotvové úchytky pásov sa nevyžadujú na sklápacích sedadlách a pre trojkolesové mopedy alebo štvorkolky s karosériou v nenaloženom stave do 250 kg.
5. Kotvové úchytky musia byť v bodoch ukotvenia spoľahlivo upevnené, okolie bodov ukotvenia nesmie byť nadmerne skorodované alebo inak poškodené. Na upevnenie bezpečnostných pásov v kotvových úchytkách musia byť použité len predpísané skrutky a skladba podložiek zodpovedajúca schválenému vyhotoveniu.
6. Ak je vozidlo vybavené miestami vyhradenými na umiestnenie invalidného vozíka, musia byť tieto miesta vybavené kotvovými úchytkami pásov, prípadne iným upevňovacím zariadením, ktoré musí plniť spoľahlivo svoju funkciu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav kotvových úchytiel bezpečnostných pásov, prípadne upevňovacieho zariadenia na mieste vyhradeného pre invalidný vozík. Osobitná pozornosť sa venuje upevneniu a stavu okolia bodov ukotvenia kotvových úchytiel, pričom sa preverí, či nie je nadmerne narušené koróziou alebo inak.

Chyby

1.	Niektorá kotvová úchytky alebo bod ukotvenia je poškodený, prípadne okolie bodu ukotvenia je natoľko narušené koróziou alebo inak, že by pri väčšom namáhaní mohlo dôjsť k vytrhnutiu úchytky alebo upevňovacej skrutky pásu. ⁷⁵⁾	B
2.	Niektorá kotvová úchytky alebo bod ukotvenia je uvoľnený. ⁷⁶⁾	B
3.	Kotvové úchytky nezodpovedajú schválenému vyhotoveniu.	B
4.	Predpísané kotvové úchytky chýbajú.	B
5.	Na upevnenie bezpečnostných pásov sú použité nevhodné skrutky alebo podložky.	B
6.	Upevňovacie zariadenie na mieste vyhradenom pre umiestnenie invalidného vozíka neplní spoľahlivo svoju funkciu, je opotrebované, prípadne má poškodené ovládanie. ⁷⁷⁾	B

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

⁷³⁾ nariadenie vlády SR č. 204/2006 Z. z.

⁷⁴⁾ nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

⁷⁵⁾ položka 7.1.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁷⁶⁾ položka 7.1.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁷⁷⁾ položka 9.11.2. písm. a), b) a c) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórie M₁ uvedené do prevádzky po 31.12.1968 musia byť na predných sedadlách vybavené schválenými bezpečnostnými pásmi; vozidlá uvedené do prevádzky skôr môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi jedine vtedy, ak majú v karosérii predpísané kotvové úchytky.
2. Vozidlá kategórie M₁ vyrobené alebo dovezené po 30.9.1986 musia byť vybavené bezpečnostnými pásmi i na zadných sedadlách. Bezpečnostné pásy na predných sedadlách musia byť samonavíjacie.
3. Vozidlá kategórie M₁ a od nich odvodené vozidlá kategórie N₁ uvedené do prevádzky po 30.9.1992 musia byť na všetkých sedadlách vybavené samonavíjacími trojbodovými bezpečnostnými pásmi, okrem núdzových sedadiel, stredných sedadiel a sedadiel v polohe chrptom v smere jazdy, ktoré musia byť vybavené aspoň dvojbodovými bezpečnostnými pásmi a musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁷⁸⁾. Vozidlá tejto kategórie môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi so štvorbodovým uchytením, ak sú splnené podmienky ustanovené týmto osobitným predpisom.
4. Vozidlá kategórií M₂ a M₃ triedy III uvedené do prevádzky počnúc 1.1.1985 musia mať predný rad sedadiel a sedadlá vyhradené pre telesne postihnuté osoby, prípadne miesta vyhradené pre umiestnenie invalidného vozíka vybavené bezpečnostnými pásmi s aspoň dvojbodovým uchytením.
5. Vozidlá kategórií M₂, M₃ po prvýkrát prihlásené do evidencie po 30.4.1997 musia mať vybavené trojbodovými bezpečnostnými pásmi sedadlo vodiča, spolujazdca vodiča, sedadlo sprievodcu a na vozidlách kategórií M₂ a M₃ triedy III tiež prvý rad sedadiel pre cestujúcich, pričom aspoň bezpečnostné pásy na sedadle vodiča musia byť vybavené samonavíjacím zariadením.
6. Sedadlo vodiča a prvý rad sedadiel v kabíne vozidiel kategórií N₂ a N₃ a vozidiel kategórie N₁, ak nie sú odvodené od vozidla kategórie M₁, po prvýkrát prihlásených do evidencie po 30.4.1997 musia byť vybavené trojbodovými bezpečnostnými pásmi so samonavíjacím zariadením, a to okrem stredného sedadla a núdzového sedadla, ktoré môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi s dvojbodovým uchytením.
7. Bezpečnostné pásy vozidiel kategórií M a N schválených počnúc 15.4.2006 musia plniť požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁷⁹⁾. Montáž bezpečnostných pásov týchto vozidiel musí plniť podmienku zníženia rizika poškodenia popruhu stykom s pevnými časťami vozidla alebo sedadla. Zariadenie na uvoľnenie pásu musí byť jasne viditeľné, pás sa musí automaticky prispôsobiť užívateľovi alebo nastavovacie zariadenie musí byť ľahko prístupné na ovládanie jednou rukou. Na trojbodových pásoch vybavených navíjačmi musí najmenej jeden navíjač pôsobiť na diagonálny popruh.
8. Všetky sedadlá vozidiel kategórií M₁ a M₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t, ktoré boli schválené počnúc 15.4.2006, alebo boli po prvý raz prihlásené do evidencie počnúc 20.10.2007, musia byť vybavené trojbodovým samonavíjacím bezpečnostným pásom. Vozidlá kategórie N₁, ktoré boli schválené počnúc 15.4.2006, alebo boli po prvý raz prijaté do evidencie počnúc 20.10.2007, musia mať trojbodovým samonavíjacím bezpečnostným pásom vybavené predné krajné sedadlá.
9. Bezpečnostné pásy dvojkolesových a trojkolesových vozidiel s karosériou schválených počnúc 5.6.2006 musia plniť obdobné požiadavky, aké osobitný predpis⁷⁹⁾ ustanovuje pre vozidlá kategórie M₁. Táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá s hmotnosťou menšou ako 400 kg v nenaloženom stave (alebo 500 kg, ak ide o vozidlá na prepravu tovaru), ktoré môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi s nasledovnou konfiguráciou:
 - a) pre krajné sedadlá - brušné a ramenné pásy s navíjačmi alebo bez nich,
 - b) pre stredné sedadlá - brušné alebo brušné a ramenné pásy vybavené navíjačmi alebo bez nich.
10. Predpísané bezpečnostné pásy na vozidle musia byť všetky, musia byť spoľahlivo pripevnené v príslušných kotvových úchytkách, nesmú byť poškodené. Jednotlivé komponenty bezpečnostných pásov (navíjače, obmedzovače zaťaženia, predpínače bezpečnostných pásov a pod.) musia spoľahlivo plniť svoju funkciu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vybavenie sedadiel alebo vyhradených miest predpísanými bezpečnostnými pásmi a ich komponentmi, stav bezpečnostných pásov, ich funkcia a upevnenie. Vyskúša sa funkcia spôn bezpečnostných pásov v príslušnej kotvovej úchytky.

Chyby

1.	Niektorý bezpečnostný pás na sedadle alebo vyhradenom mieste vo vozidle chýba alebo nie je namontovaný. ⁸⁰⁾	B
2.	Bezpečnostný pás je poškodený natoľko, že je narušená jeho pevnosť, prípadne obmedzená jeho funkcia. ⁸¹⁾	B

⁷⁸⁾ vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 16)

⁷⁹⁾ nariadenie vlády SR č. 201/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

⁸⁰⁾ položka 7.1.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

3.	Bezpečnostný pás nezodpovedá schválenému vyhotoveniu. ⁸²⁾	B
4.	Sponu pásu nemožno ľahko a spoľahlivo uzavrieť alebo otvoriť. ⁸³⁾	B
5.	Jednotlivé komponenty bezpečnostného pásu (navíjače, obmedzovače zaťaženia, predpínače bezpečnostných pásov a pod.) zjavne chýbajú, sú poškodené, neplnia svoju funkciu alebo nie sú vhodné pre dané vozidlo. ^{84), 85), 86)}	B

Núdzové východy (autobusy)

525

Predpísané podmienky

1. Míniбусy, autobusy a osobné autobusové prívesy schválené po 30.4.1997 musia byť podľa obsaditeľnosti vybavené predpísaným počtom núdzových východov.
2. Núdzové východy musia byť rozmiestnené tak, aby ich počet bol na každom boku vozidla rovnaký. Núdzové východy musia byť vhodne rozmiestnené pozdĺž dĺžky vozidla.
3. Každý núdzový východ musí byť zvnútra aj zvonku vozidla označený nápisom „NÚDZOVÝ VÝCHOD“ alebo „NÚDZOVÝ VÝCHOD – EMERGENCY EXIT“ doplneným zodpovedajúcim symbolom podľa osobitného predpisu⁸⁷⁾ (obr. č. 2).



Obr. č. 2.: Symboly označujúce núdzový východ.

Pri každom ovládači núdzového východu musí byť stručný a jasný návod na jeho použitie. Časti kľbového autobusu sa na účel tejto predpísanej podmienky pokladajú za samostatné vozidlo.

4. Núdzové východy musia byť jednoducho otvárateľné zvnútra i zvonku karosérie, alebo môžu byť iba z bezpečnostného kaleného skla; v tom prípade musí byť v blízkosti núdzového východu vo vnútri vozidla umiestnené ľahko prístupné vhodné zariadenie na rozbitie skla núdzového východu (napr. kladivo).

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Predpísané označenie núdzového východu chýba, prípadne je poškodené alebo znečistené natoľko, že nie je dostatočne čitateľné. ⁸⁸⁾	A
2.	Na okennom núdzovom východe s bezpečnostným kaleným sklom chýba zariadenie na rozbitie skla. ⁸⁹⁾	A
3.	Počet núdzových východov nezodpovedá predpísaným podmienkam. ⁹⁰⁾	B
4.	Otvárateľné núdzové východy zjavne neplnia svoju funkciu. ⁹¹⁾	B

Dlážka

526

Predpísané podmienky

1. Dlážka karosérie vozidiel musí byť zhotovená bez špár.

⁸¹⁾ položka 7.1.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸²⁾ položka 7.1.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸³⁾ položka 7.1.2. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸⁴⁾ položka 7.1.2. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸⁵⁾ položka 7.1.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸⁶⁾ položka 7.1.4. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸⁷⁾ bod 3.4 prílohy č. 2 k nariadeniu vlády SR č. 387/2006 Z. z.

⁸⁸⁾ položka 9.1.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁸⁹⁾ položka 9.1.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁹⁰⁾ položka 9.1.2. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁹¹⁾ položka 9.1.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Vyhotovenie dlážky nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
2.	Dlážka autobusu (uličky medzi sedadlami, plochy na státie) je deravá, prešľapaná, zdeformovaná alebo inak nadmerne poškodená, takže hrozí nebezpečenstvo úrazu prepravovaných osôb. ⁶¹⁾	C
3.	Dlážka autobusu (uličky medzi sedadlami, plochy na státie) nie je protišmyková, je poškodená, prešľapaná. ⁹²⁾	B
4.	Dlážka vozidla je nadmerne poškodená, deravá, netesná, veká v dlážke dostatočne nepriliehajú, pohyblivé orgány prechádzajúce dlážkou nie sú dostatočne utesnené. ⁹³⁾	B
5.	Miesta určené na opretie zdviháku pri zdvíhaní vozidla sú poškodené (mechanicky alebo koróziou) natoľko, že nie sú spôsobilé plniť spoľahlivo svoju funkciu.	B
6.	Miesta určené na opretie zdviháku pri zdvíhaní vozidla sú poškodené natoľko, že nie sú spôsobilé plniť spoľahlivo svoju funkciu, ale vo výstroji vozidla je iné náhradné zdvíhacie zariadenie umožňujúce bezpečné zdvíhanie za nepoškodené a nenarušené časti.	A
7.	Dlážka je nadmerne poškodená alebo skorodovaná v blízkosti upevnení dôležitých častí vozidla (náprav, ovládacích pák, sedadiel a pod.). ⁹³⁾	C
8.	Dlážka samonosnej karosérie (predovšetkým nosné časti, prahové nosníky a pod.) je nadmerne poškodená alebo skorodovaná natoľko, že je ohrozená bezpečnosť prevádzky vozidla. ⁹³⁾	C
9.	Dlážka samonosnej karosérie (predovšetkým nosné časti, prahové nosníky a pod.) je poškodená alebo skorodovaná, bezpečnosť prevádzky vozidla však zatiaľ nie je bezprostredne ohrozená. ⁹³⁾	B

Bočnice

527

Predpísané podmienky

1. Bočnice karosérie vozidiel musia byť zhotovené bez špár.
2. Bočnice z dreva alebo z iného horľavého materiálu musia byť chránené ohňovzdorným materiálom alebo vhodným ohňovzdorným náterom v tých miestach, ktoré môžu byť vystavené vysokým teplotám pri poruche niektorej časti vozidla (nezávislého kúrenia, pneumatiky a pod.).
3. 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. Závery bočníc a zadného čela nesmú byť deformované alebo inak poškodené.
4. 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.

⁹²⁾ položka 9.6. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁹³⁾ položka 6.2.4. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

- Bočnica musí byť konštrukčne vyhotovená tak, aby bola zabezpečená proti samovoľnému otváraniu a odolná proti bočným deformáciám spôsobujúcim zmenu vonkajšieho obrysu vozidla.
- Bočnice a zadné čelo nesmú byť nadmerne narušené koróziou (prípadne hnilobou dreva), ani inak poškodené natoľko, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť prepravovaných osôb alebo nákladu.
- Bočnice a zadné čelo musia priliehať k dlážke, nesmú v nich byť medzery ani iné otvory, ktorými by do karosérie mohlo prenikat' nadmerné množstvo prachu alebo nečistôt, prípadne nimi vypadávať prepravované sypké hmoty na vozovku.
- Podmienky stanovené pre bočnice a závery bočníc platia primerane i pre nadstavby bočníc.

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

Ochrana kabíny vodiča

528

Predpísané podmienky

- 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 M₁ prihlásenom do evidencie vozidiel od 1. júla 2010 musí spĺňať podmienky podľa osobitného predpisu⁹⁴). Motorové vozidlá kategórie N₁, ktorým bolo udelené typové schválenie ES podľa osobitného predpisu⁹⁵), nemusia byť vybavené deliacou priečkou za posledným radom sedadiel, ak s ňou neboli schválené. V priestore pre náklad môžu byť dvere s oknami.
- Pri preprave nákladu, ktorý nemožno upevniť a ktorý posunom pri náhlom prudkom brzdení alebo náraze môže ohroziť bezpečnosť osôb v kabíne vodiča, musí byť vozidlo skonštruované a vybavené tak, aby vozidlo alebo jeho ochranné zariadenie zabránilo aspoň v rozsahu celej šírky a celej výšky kabíny vodiča 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.
- Vozidlá kategórií N₂ a N₃ so sklápacou karosériou musia mať priestor medzi kabínou vodiča a korbou chránený ochranným zariadením. Vozidlá kategórie N₃ určené na prácu pod rýpadlom, na nakladanie kameňa a pod. musia mať chránenú aj kabínu vodiča. Ustanovenia tejto predpísanej podmienky sa nevzťahujú na vozidlá, ktoré majú v tomto priestore umiestnené zariadenie na zdvíhanie bremena.
- Vozidlá kategórie T schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené ochrannou konštrukciou alebo kabínou vodiča s rovnakými vlastnosťami z hľadiska bezpečnosti, ako má ochranná konštrukcia.
- Predpísané ochranné zariadenie musí byť na vozidle riadne upevnené a nesmie byť nadmerne poškodené natoľko, že by neplnilo určenú funkciu.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Ochranné zariadenie nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
----	---	---

⁹⁴) vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 126)

⁹⁵) nariadenie vlády SR č. 140/2009 Z. z.

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

Nafukovací vankúš (airbag)

529

Predpísané podmienky

1. Ak je motorové vozidlo vybavené nafukovacími vankúšmi (airbagmi) alebo zadržiavacím systémom SRS, nesmie byť indikovaná ich chyba alebo porucha systému (napr. rozsvietením kontrolného svetla na prístrojovom paneli).
2. Nafukovacie vankúše (airbagy) a súvisiace komponenty zadržiavacieho systému namontovaného vo vozidle nesmú byť mechanicky alebo inak poškodené, demontované alebo po použití (nafúknutí) a znehodnotení nahradené novými.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Je indikovaná chyba nafukovacích vankúšov (airbagov) alebo zadržiavacieho systému (SRS). ⁹⁶⁾	B
2.	Niektorý nafukovací vankúš (airbag) alebo súvisiaci komponent zadržiavacieho systému zjavne chýba, je poškodený, či nefunkčný. ⁹⁷⁾	B

Nebezpečné vonkajšie a vnútorné dielce

530

Predpísané podmienky

1. Vo vnútri karosérie v priestore pre vodiča a cestujúcich nesmú byť také dodatočne namontované diely alebo predmety, ktoré svojím tvarom, rozmermi alebo tvrdosťou zväčšujú nebezpečenstvo zranenia pri nastupovaní a vystupovaní, pri náhlej akcelerácii a decelerácii vozidla alebo pri dopravnej nehode.
2. Vnútorné zariadenia vozidiel kategórie M₁ schválené počnúc 15.3.2006, musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu⁹⁸⁾, okrem iného
 - a) 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,
 - b) 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.
3. 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.
4. Vonkajšie výčnelky dvojkoľosových a trojkoľosových motorových vozidiel bez karosérie schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom⁹⁹⁾. 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

⁹⁶⁾ položka 7.1.6. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁹⁷⁾ položka 7.1.5. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

⁹⁸⁾ nariadenie vlády SR č. 140/2006 Z. z.

⁹⁹⁾ nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

- 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). 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.
5. Vonkajší povrch vozidla nesmie mať smerom von špicaté alebo ostré časti, prípadne výčnelky, ktoré by svojím tvarom, rozmermi, smerovaním alebo tvrdosťou zvyšovali nebezpečie alebo vážnosť poranenia osoby, na ktorú karoséria vozidla narazila, alebo ktorá sa kľže po karosérii pri kolízii. Nesmie mať tiež smerom von časti, ktoré by mohli zachytiť chodcov, cyklistov a motocyklistov.
 6. Vonkajšie výčnelky motorových vozidiel kategórie M₁, ktoré boli schválené počnúc 15.3.2006, a dvojkolesových a trojkolesových vozidiel s karosériou určených na prepravu osôb, ktoré boli schválené počnúc 5.6.2006, musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu¹⁰⁰), okrem iného
 - a) hriadeľ stierača predného okna musí byť vybavený ochranným púzdrom, platí to aj pre stierače zadných okien a stierače svetlometov,
 - b) kolesá, matice kolies, kryty hláv a disky kolies nesmú mať žiadne špicaté alebo ostré výčnelky. Krídlové matice sa nesmú používať.
 7. 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 letnými 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.
 8. Vonkajšie výčnelky zadného dielu kabíny (predné blatníky, predné nárazníky, predné kolesá) vozidiel kategórie N schválených počnúc 15.4.2006 musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu¹⁰¹), okrem iného
 - a) vonkajší povrch nesmie mať žiadne zahrotené alebo ostré časti a výčnelky smerujúce od vozidla,
 - 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.
 9. 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. Antény musia z hľadiska vonkajších výčnelkov spĺňať technické požiadavky podľa osobitného predpisu¹⁰²).
 10. 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. Z tejto hodnoty polomeru zakrivenia sú možné výnimky podľa osobitného predpisu¹⁰²). Nosiče batožiny musia umožňovať spoľahlivé upevnenie prepravovaných predmetov. Nosiče batožiny a nosiče lyží musia z hľadiska vonkajších výčnelkov spĺňať technické požiadavky podľa osobitného predpisu¹⁰²).

Spôsob kontroly

Pri kontrolných úkonoch vykonávaných na vozidle zvonku i zvnútra sa preverí, či všetky potencionálne nebezpečné vonkajšie a vnútorné diely vozidla plnia predpísané podmienky.

¹⁰⁰) nariadenie vlády SR č. 141/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla

¹⁰¹) nariadenie vlády SR č. 197/2006 Z. z.

¹⁰²) vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 26) alebo nariadenie vlády SR č. 141/2006 Z. z.

Chyby

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

Nadstavba (pracovný stroj)

531

Predpísané podmienky

1. Pripevnenie nadstavby (stroja) k rámu vozidla (karosérii) musí byť spoľahlivé a nepoškodené deformáciami, prasklinami alebo koróziou. Voľné a pohyblivé diely musia byť spoľahlivo zaistené v transportnej polohe (nesmú sa samovoľne pohybovať alebo uvoľniť).
2. Vozidlá so šírkou nadstavby (stroja) väčšou ako 2,5 m musia byť označené podľa predpísaných podmienok uvedených v kontrolnom úkone č. 711.
3. Agregáty a ich médiá nesmú znečisťovať vozovku.
4. V dosahu stojacich osôb alebo osôb vo vozidle nesmú byť na nadstavbe nebezpečné výstupky alebo poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť zranenia.
5. Ak je nadstavba výmenná, musí byť predložené i technické osvedčenie nadstavby.
6. Na vozidle kategórie T môže byť upevnená nákladná plošina, ak
 - a) je upevnená súmerne s pozdĺžnou strednou rovinou, pritom nesmie byť vyššie ako 1,5 m nad rovinou vozovky,
 - b) plošina neobmedzuje výhľad z miesta vodiča alebo ovládateľnosť traktora a nenarušuje predpísanú geometrickú viditeľnosť vonkajšieho osvetlenia,
 - c) šírka plošiny nepresahuje celkovú šírku traktora.Vozidlom kategórie T nesený pracovný stroj a jeho upevnenie musí v prepravnej polohe pri premávke na pozemných komunikáciách zodpovedať požiadavkám na plošinu podľa písmena b). Šírka neseného pracovného stroja nesmie presahovať 3,0 m.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Upevňovacie prvky nadstavby (stroja, dielov) sú nadmerne narušené, alebo je nadmerne narušený rám (karoséria) v mieste ich upevnenia.	C
2.	Voľný alebo pohyblivý diel nadstavby (stroja) nie je možné spoľahlivo zaistiť v transportnej polohe.	C
3.	Nadstavba (stroj) má také poškodenia (výstupky), ktoré môžu spôsobiť zachytenie alebo zranenie ostatných účastníkov cestnej premávky.	C
4.	Nadstavba (stroj) nemá predpísané vyznačenie obrysu.	B
5.	Z agregátu (hydraulickej sústavy) nadstavby (stroja) uniká médium, ktoré neodkvapkáva na vozovku. ¹⁰³⁾	A
6.	Z agregátu (hydraulickej sústavy) nadstavby (stroja) uniká médium, ktoré odkvapkáva na vozovku. ¹⁰³⁾	C
7.	Umiestnenie nadstavby, nákladnej plošiny alebo neseného pracovného stroja nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

¹⁰³⁾ položka 8.4.1. prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov

Článok IV
Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

Ing. Milín Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ

www.testek.sk