

# VESTNÍK

## MINISTERSTVA DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Čiastka 1

Bratislava 31. januára 2012

ISSN 1335-9789

### O B S A H

#### Normatívna časť

- Metodický pokyn č. 70/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa identifikácie vozidla a posudzovania odchýlok od schváleného vyhotovenia vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 100)
- Metodický pokyn č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 200)
- Metodický pokyn č. 72/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa riadenia vozidla a geometrie kolies riadiacej nápravy vozidla (Kontrolné úkony skupiny 300)
- Metodický pokyn č. 73/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa náprav, kolies, pneumatík, systému zavesenia kolies, pruženia, hriadeľov a kĺbov vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 400)

- 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)
- Metodický pokyn č. 75/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidla (Kontrolné úkony skupiny 600)

#### Oznamovacia časť

- Oznámenie o vydaných rozhodnutiach výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva
- Oznámenie o schválení technicko kvalitatívnych podmienok
  - TKP časť 26 Tunely
  - TKP časť 38 Asfaltové zmesi s vysokým modulom tuhosti

# N O R M A T Í V N A Č A S Ť

MDVRR SR

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov

**Metodický pokyn č. 70/2011,  
ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa identifikácie vozidla a posudzovania odchýlok od schváleného vyhotovenia  
vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel  
(Kontrolné úkony skupiny 100)**

## Článok I Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky 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 (ďalej len „zákon“) vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa stanovujú pre kontrolné úkony týkajúce sa identifikácie vozidla a posudzovania odchýlok od schváleného vyhotovenia vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 100“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

- a) predpísané podmienky,
- b) spôsob kontroly,
- c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia<sup>1)</sup>.

## Článok II Všeobecné ustanovenia

- (1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 100 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojčiferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „1“ (napr. kontrolný úkon Evidenčné čísla má kód 101).
- (2) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolný úkon odvoláva, nie je priamo reprodukovávaná 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.
- (4) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom<sup>2)</sup> alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač).
- (5) Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytie niektorých súčastí vozidla (napr. miesta vyznačenia identifikačného čísla vozidla VIN).
- (6) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných úkonoch zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu<sup>1)</sup> 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 predpisu<sup>3)</sup> predložené osvedčenie o evidencii častí I alebo častí II, prípadne predložená aktuálna kópia osvedčenia o evidencii častí I alebo častí II spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii častí I alebo častí II vydaným útvarom Policajného zboru.

## Článok III Kontrolné úkony skupiny 100

---

**Evidenčné čísla**

**101**

### **Predpísané podmienky**

1. Vozidlo, ktorému bolo pridelené evidenčné číslo<sup>4)</sup>, musí byť označené jednou alebo dvomi tabuľkami s evidenčným číslom podľa ďalej uvedených podmienok.
2. Evidenčné číslo uvedené na tabuľke alebo tabuľkách s evidenčným číslom, ktoré sú na vozidle, sa musí zhodovať s údajom v predložennom doklade o evidencii vozidla.
3. Vyhotovenie tabuľky s evidenčným číslom musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>5)</sup>.

---

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

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

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

<sup>4)</sup> § 123 zákona č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>5)</sup> § 35 vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

- Na vozidlách kategórií M a N a na nákladných a osobných štvorkolkách kategórie L<sub>7e</sub> musia byť dve tabuľky s evidenčným číslom, jedna na prednej časti vozidla a orientovaná smerom vpred, druhá na zadnej časti vozidla a orientovaná smerom vzad. Na vozidlách kategórií L<sub>1e</sub>, L<sub>2e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub>, O, T, R, C, P<sub>s</sub> a L<sub>s</sub> a na viacúčelových štvorkolkách kategórie L7e musí byť jedna tabuľka s evidenčným číslom na zadnej časti vozidla a orientovaná smerom vzad.
- Tabuľky s evidenčným číslom musia byť na vozidle umiestnené na mieste na to určenom konštrukciou vozidla v súlade s podmienkami ustanovenými osobitným predpisom<sup>5)</sup>. Priestor na umiestnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 15.9.2005 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>6)</sup>. Priestor na umiestnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom na vozidlách kategórie L schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>7)</sup>. Priestor na umiestnenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom na vozidlách kategórie T schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>8)</sup>.
- Na tabuľke s evidenčným číslom ani v jej blízkosti na vozidle nesmú byť s výnimkou poznávacej značky Slovenskej republiky<sup>9)</sup> alebo značky s písmenami CD alebo CC umiestnené žiadne nápisy alebo označenia, ktoré by bránili riadnej čitateľnosti evidenčného čísla.
- Tabuľka s evidenčným číslom musí byť riadne pripevnená, pričom nesmie byť narušená jej celistvosť, ani znemožnená jej čitateľnosť alebo identifikovateľnosť.
- Tabuľka s evidenčným číslom nesmie byť nadmerne poškodená a evidenčné číslo na nej musí byť čitateľné.
- Predpísané podmienky sa vzťahujú aj na zadné tabuľky s evidenčným číslom vyžarujúce svetlo pri zapnutom osvetlení vozidla<sup>4)</sup>.

#### Spôsob kontroly

- Prehliadkou sa overí označenie vozidla predpísaným počtom tabuliek s evidenčným číslom a zhoda evidenčného čísla na nich uvedeného s údajom v predloženej doklade o evidencii vozidla. Overí sa vyhotovenie, stav a pripevnenie tabuliek s evidenčným číslom.
- Zhoda vyhotovenia priestoru na umiestnenie tabuľky s evidenčným číslom s predpísanými podmienkami sa preverí iba v prípadoch ustanovených osobitnými predpismi<sup>10)</sup> alebo v iných odôvodnených prípadoch, napr. pri zjavnej zmene oproti pôvodne schválenému vyhotoveniu.
- V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky „Ďalšie záznamy STK“, napr. „101 – chyba predná (zadná) tabuľka s EČ“, „101 – predná (zadná) tabuľka s EČ poškodená“, „101 – predná (zadná) tabuľka s EČ nie je riadne pripevnená“, „101 – údaj na prednej (zadnej) tabuľke s EČ nečitateľný“, „101 – predná (zadná) tabuľka s EČ nesprávne umiestnená“ alebo „101 – na prednej (zadnej) tabuľke s EČ sú nepovolené nápisy“.

#### Chyby

1.	Vozidlo, ktorému bolo pridelené evidenčné číslo, nie je označené ani jednou tabuľkou s evidenčným číslom <sup>11)</sup> ; nevzťahuje sa na prípad, ak sa predložením písomného potvrdenia preukáže, že tabuľka alebo tabuľky s evidenčným číslom boli zadržané policajtom.	C
2.	Evidenčné číslo na tabuľke s evidenčným číslom pripevnenej na vozidle sa nezhoduje s údajom v predloženej doklade o evidencii vozidla. <sup>12)</sup>	C
3.	Vyhotovenie tabuľky s evidenčným číslom nezodpovedá predpísaným podmienkam (napr. pôvodne pridelená tabuľka je nahradená tabuľkou iného vyhotovenia).	C
4.	Evidenčné číslo ako celok alebo jeho časť nie je na žiadnej z tabuliek s evidenčným číslom pripevnených na vozidle nijakým spôsobom identifikovateľná. <sup>13)</sup>	C
5.	Na vozidle kategórie M alebo N alebo na nákladnej alebo osobnej štvorkolke kategórie L <sub>7e</sub> , ktorej bolo pridelené evidenčné číslo, chýba jedna z dvojice predpísaných tabuliek s evidenčným číslom. <sup>11)</sup>	A
6.	Tabuľka s evidenčným číslom je nadmerne poškodená alebo je narušená jej celistvosť.	A
7.	Tabuľka s evidenčným číslom nie je riadne pripevnená na vozidlo a mohla by odpadnúť. <sup>11)</sup>	A
8.	Evidenčné číslo ako celok alebo jeho časť nie je na tabuľke s evidenčným číslom pripevnenej na vozidle čitateľná, ale je identifikovateľná iným spôsobom (napr. podľa vypuklých tvarov znakov evidenčného čísla pri poškodení povrchovej farebnej vrstvy). <sup>13)</sup>	A
9.	Umiestnenie tabuľky s evidenčným číslom nezodpovedá predpisu.	A
10.	Vyhotovenie priestoru na umiestnenie tabuľky s evidenčným číslom nezodpovedá predpisu.	A
11.	Na tabuľke s evidenčným číslom alebo v jej blízkosti sú iné než povolené nápisy alebo označenia.	A

#### Identifikačné číslo motora (typ)

102

#### Predpísané podmienky

Identifikačné číslo (typ) motora namontovaného v motorovom vozidle sa musí zhodovať s údajom v predloženej doklade o evidencii vozidla.

<sup>6)</sup> Nariadenie vlády SR č. 405/2005 Z. z.

<sup>7)</sup> Nariadenie vlády SR č. 72/2006 Z. z.

<sup>8)</sup> Nariadenie vlády SR č. 67/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>9)</sup> § 39 vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>10)</sup> Napr. Metodický pokyn č. 23/2009 na vykonávanie technických kontrol v súvislosti s výmenou technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii v znení doplnenom metodickým pokynom č. 31/2010.

<sup>11)</sup> Položka 0.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>12)</sup> Položka 0.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>13)</sup> Položka 0.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

## Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí zhoda identifikačného čísla motora (typu) s údajom v predložennom doklade o evidencii vozidla. V prípade technickej kontroly na vydanie prepravného povolenia sa zistí tiež výrobné číslo motora namontovaného vo vozidle a tento údaj sa použije podľa ustanovení osobitného predpisu<sup>14)</sup>.
2. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky "Ďalšie záznamy STK", napr. „102 – typ motora sa nezhoduje s OE časť I“.
3. Ak je vo vozidle preukázateľne namontovaný motor iného typu, než s akým bolo schválené, a tento stav bezprostredne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie (napr. ide o motor, ktorého výkon je v porovnaní s pôvodným typom vyšší, pričom nie je zaručené, že ostatné časti vozidla sú na takúto zmenu technických parametrov dimenzované), alebo sú zjavné zmeny motora, hnacej jednotky alebo riadiacej jednotky motora oproti schválenému stavu, potom sa chyba nevyznačí v tomto kontrolnom úkone, ale vyznačí sa nebezpečná chyba v kontrolnom úkone č. 718.

## Chyby

1.	Identifikačné číslo (typ) motora namontovaného vo vozidle sa nezhoduje s údajom v predložennom doklade o evidencii vozidla.	A
----	---	---

## VIN, výrobný štítok, výrobné číslo karosérie (nadstavby)

103

### Predpísané podmienky

1. Vozidlo, ktorému bolo pridelené identifikačné číslo vozidla VIN podľa § 2 písm. a) zákona, ním musí byť označené. Vozidlo, ktorému bolo pridelené identifikačné číslo traktora, ním musí byť označené. Vozidlo, ktorému bolo pridelené výrobné číslo vozidla alebo podvozku, ním musí byť označené. Karoséria (nadstavba) vozidla, ktorej bolo pridelené výrobné číslo karosérie (nadstavby), ním musí byť označená. Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora, výrobné číslo vozidla alebo výrobné číslo karosérie (nadstavby), ktorým je vozidlo alebo karoséria (nadstavba) označená, musí byť zhodné s príslušným údajom uvedeným v predložennom doklade o evidencii vozidla.
2. Vozidlo musí byť označené výrobným štítkom podľa § 2 písm. aj) zákona. Pri viacstupňovej výrobe v druhom a ďalších nasledujúcich stupňoch výroby vozidla musí byť vozidlo označené aj doplnkovým štítkom obsahujúcim požadované údaje, umiestneným pri výrobnom štítku. Vozidlá kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> a ich prípojné vozidlá kategórie O a vozidlá kategórií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> a ich prípojné vozidlá kategórií O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> schválené počnúc 15.9.2005 musia byť vybavené:
  - a) kombináciou výrobného štítku podľa § 2 písm. aj) zákona a štítku rozmerov<sup>15)</sup> alebo
  - b) jedným štítkom obsahujúcim údaje z oboch štítkov uvedených v písmene a) alebo
  - c) dokladom obsahujúcim údaje ako štítky podľa písm. a) vydaným príslušným orgánom štátu, v ktorom je vozidlo prihlásené do evidencie vozidiel.Izotermické vozidlo musí byť vybavené certifikačným štítkom alebo osvedčením o schválení na prepravu skazitelných potravín<sup>16)</sup>. Údaje uvedené na štítkoch vozidla podľa tejto predpísanej podmienky musia byť zhodné s príslušnými údajmi uvedenými v predložennom doklade o evidencii vozidla.
3. Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora, výrobné číslo vozidla alebo podvozku, alebo výrobné číslo karosérie vozidiel bez samostatného podvozku musí byť vyznačené na prístupnom mieste vozidla metódou tepania alebo razenia. Identifikačné číslo vozidla VIN vozidiel kategórií M, N a O schválených počnúc 15.9.2005 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>17)</sup> a byť na vozidle vyznačené na karosérii, ráme alebo inej podobnej nosnej konštrukcii na pravej strane vozidla na zreteľne viditeľnom a prístupnom mieste. Identifikačné číslo vozidla VIN vozidiel kategórie L schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>18)</sup> a byť na vozidle vyznačené na karosérii alebo ráme na pravej strane vozidla na ľahko prístupnom mieste. Identifikačné číslo traktora vozidiel kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>19)</sup> a byť na vozidle vyznačené na podvozku alebo na inej podobnej konštrukcii na pravej prednej strane vozidla na viditeľnom a prístupnom mieste.
4. Výrobný štítok všetkých kategórií vozidiel musí byť pevne pripevnený na viditeľnom a ľahko prístupnom mieste na súčasť vozidla, ktorá sa pri používaní nevymieňa. Výrobný štítok:
  - a) vozidiel kategórií M, N a O schválených počnúc 15.9.2005 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>17)</sup>, vzor je v prílohe č. 1,
  - b) vozidiel kategórie L schválených počnúc 15.2.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>18)</sup>, vzor je v prílohe č. 1,
  - c) vozidiel kategórie T schválených počnúc 31.5.2006 musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>19)</sup>, vzor je v prílohe č. 1,
  - d) vozidiel schválených od 31.3.1997 do 1.3.2005 musí obsahovať identifikačné číslo vozidla VIN, najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť vozidla, v prípade ťažného vozidla najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť jazdnej súpravy, v prípade inej kategórie vozidla ako L<sub>1</sub>, L<sub>3</sub> alebo L<sub>4</sub> najväčšiu prípustnú hmotnosť pripadajúcu na jednotlivé nápravy a v prípade vozidla kategórie M1 najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť nebrzdzeného prípojného vozidla,
  - e) vozidiel schválených od 1.7.1984 do 30.3.1997 musí obsahovať identifikačné číslo vozidla VIN alebo výrobné číslo vozidla, najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť vozidla, najväčšiu prípustnú hmotnosť pripadajúcu na jednotlivé nápravy, najväčšiu

<sup>14)</sup> Metodický pokyn č. 6/2009 na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia.

<sup>15)</sup> Nariadenie vlády SR č. 349/2009 Z. z.

<sup>16)</sup> Vyhláška MZV č. 61/1983 Zb. (Dohoda o medzinárodných prepravách skazitelných potravín a špecializovaných prostriedkoch určených na tieto potraviny ATP).

<sup>17)</sup> Nariadenie vlády SR č. 394/2005 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>18)</sup> Nariadenie vlády SR č. 75/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>19)</sup> Nariadenie vlády SR č. 332/2006 Z. z.

prípustnú celkovú hmotnosť prípojného vozidla, v prípade vozidla kategórie M<sub>1</sub> najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť brzdeného a nebrzdeného prípojného vozidla a najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť jazdnej súpravy,

- f) vozidiel schválených od 1.1.1976 do 30.6.1984 musí obsahovať výrobcu vozidla a značku vozidla, typ vozidla, rok výroby, výrobné číslo podvozku alebo karosérie, najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť vozidla a obsaditeľnosť, najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť prípojného vozidla, najväčšiu prípustnú hmotnosť pripadajúcu na jednotlivé nápravy a v prípade osobného automobilu najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť brzdeného a nebrzdeného prípojného vozidla.

Údaje na výrobnom štítku musia byť zhodné s príslušnými údajmi v predložennom doklade o evidencii vozidla.

5. Štítok rozmerov musí obsahovať údaje podľa osobitného predpisu<sup>15)</sup> a byť na vozidle pripevnený obdobným spôsobom, ako výrobný štítok podľa § 2 písm. aj) zákona. Certifikačný štítok a osvedčenie o schválení na prepravu skazitelných potravín musí plniť podmienky podľa osobitného predpisu<sup>16)</sup>.
6. Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora, výrobné číslo vozidla alebo výrobné číslo karosérie (nadstavby) a údaje na výrobnom štítku musia byť čitateľné a nesmú niesť znaky neoprávnených zásahov.

### Spôsob kontroly

- Prehliadkou sa overia v predpísaných podmienkach uvedené identifikátory vozidla, prípadne karosérie (nadstavby) a ich zhoda s údajmi uvedenými v predložennom doklade o evidencii vozidla.
- Ak sa zistí, že identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyznačené na karosérii alebo ráme vozidla:
  - je nečitateľné, je vyznačená len jeho časť, nie je vyznačené alebo obsahuje nepovolené znaky (lomítko, I, O alebo Q), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text podľa osobitného predpisu<sup>20)</sup>,
  - sa nezhoduje s príslušným údajom uvedeným v predložennom doklade o evidencii vozidla (chyba č. 4), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text znenia „103 – VIN sa nezhoduje s OE časť I, na vozidle zistené ...“ alebo „103 – VIN sa nezhoduje s potvrdením o zadržaní OE časť I, na vozidle zistené ...“ a pod. doplnený príslušným údajom zisteným na vozidle,
  - nesie zjavné stopy neoprávnených zásahov (chyba č. 5), okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí text znenia „103 – zjavný neoprávnený zásah do VIN“.
- V prípade zistenia chyby inej než uvedenej v bode 2 sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky „Ďalšie záznamy STK“, napr. „103 – výrobný štítok chýba“, „103 – výrobný štítok nečitateľný“, „103 – údaje na výrobnom štítku neúplné“, „103 – VIN na výrobnom štítku nesúhlasí s vyrazeným“, „103 – zjavný neoprávnený zásah do výrobného štítku“, „103 – VIN umiestnené v rozpore s predpisom“, „103 – výrobný štítok umiestnený v rozpore s predpisom“, „103 – chýba výrobné číslo nadstavby“, „103 – výrobné číslo nadstavby nesúhlasí s OE časť I“ a pod.

### Chyby

1.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla nie je vyznačené na vozidle, ktorému bolo pridelené. <sup>21)</sup>	C
2.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyznačené na vozidle nie je čitateľné ako celok, alebo niektorý z jeho znakov nie je čitateľný. <sup>22)</sup>	C
3.	Vyhotovenie identifikačného čísla VIN na vozidle nezodpovedá predpísaným podmienkam (nie je tepané alebo razené).	C
4.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyznačené na vozidle sa nezhoduje s údajom v predložennom doklade o evidencii vozidla. <sup>23)</sup>	C
5.	Identifikačné číslo vozidla VIN, identifikačné číslo traktora alebo výrobné číslo vozidla vyznačené na vozidle nesie zjavné stopy neoprávnených zásahov.	C
6.	Na vozidle je vyznačených viacero rôznych identifikačných čísel vozidla VIN, identifikačných čísel traktora alebo výrobných čísel vozidla.	C
7.	Na vozidle, pre ktoré je predpísaný, chýba štítok rozmerov, prípadne zodpovedajúce alternatívne označenie alebo vybavenie vozidla, alebo je poškodený, údaje na ňom nie sú úplné, nie sú čitateľné, nezhodujú sa s ostatnými identifikátormi alebo predloženými dokladmi, alebo nesie stopy neoprávnených zásahov.	A
8.	Na vozidle, pre ktoré je predpísaný, chýba certifikačný štítok ATP, prípadne nie je vybavené osvedčením o schválení na prepravu skazitelných potravín, alebo je poškodený, údaje na ňom nie sú úplné, nie sú čitateľné, nezhodujú sa s ostatnými identifikátormi alebo predloženými dokladmi, alebo nesie stopy neoprávnených zásahov.	A
9.	Výrobný štítok vozidla chýba alebo bol nahradený iným, zjavne neprislúchajúcim k vozidlu.	B
10.	Údaje na výrobnom štítku sa nezhodujú s údajmi v predložennom doklade o evidencii vozidla.	A
11.	Identifikačné číslo vozidla VIN uvedené na výrobnom štítku nie je čitateľné alebo výrobný štítok nesie stopy neoprávnených zásahov.	B
12.	Výrobný štítok je poškodený, údaje na ňom nie sú úplné alebo nie sú čitateľné (okrem identifikačného čísla vozidla VIN).	A
13.	Umiestnenie niektorého z identifikátorov vozidla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
14.	Chýba výrobné číslo karosérie (nadstavby).	A
15.	Výrobné číslo karosérie (nadstavby) nesúhlasí s údajom v predložennom doklade o evidencii vozidla.	A
16.	Identifikačné číslo vozidla VIN obsahuje nepovolené znaky („I“, „O“ alebo „Q“ a pod.).	A

<sup>20)</sup> Metodický pokyn č. 19/2009 na zabezpečenie jednotného postupu pri pridelovaní náhradného identifikačného čísla vozidla VIN, umiestňovaní a upevňovaní náhradného identifikačného čísla vozidla VIN a identifikačného čísla vozidla VIN na vozidle v znení neskorších predpisov.

<sup>21)</sup> Položka 0.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>22)</sup> Položka 0.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>23)</sup> Položka 0.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

Skutočné vyhotovenie vozidla sa nesmie odchyľovať od schváleného vyhotovenia vozidla zaznamenaného v predložennom doklade o evidencii vozidla.

**Spôsob kontroly**

1. Prehliadkou sa preverí zhodnosť vozidla so schváleným vyhotovením podľa údajov v predložennom doklade o evidencii vozidla, prípadne v iných predkladaných dokladoch. V prípade zistenia odchýlok sa overí, či nie sú v rozpore s platnými predpismi.
2. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla vyznačí tiež písomný záznam obsahujúci kód kontrolného úkonu a stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky „Ďalšie záznamy STK“.
3. Ak možno odchýlku od schváleného vyhotovenia hodnotiť ako chybu v kontrolnom úkone týkajúcom sa priamo príslušnej časti vozidla, vyznačí sa chyba v ňom. V takomto prípade sa chyba v tomto kontrolnom úkone nevyznačí.
4. Ak sú zistené odchýlky v rozpore s platnými predpismi, alebo ak môžu priamo negatívne ovplyvniť bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie a nie je možné vyznačiť zodpovedajúcu chybu v úkone týkajúcom sa príslušnej časti vozidla (podľa bodu 3), potom sa chyba nevyznačí v tomto kontrolnom úkone, ale vyhodnotí sa príslušným stupňom chyby v kontrolnom úkone č. 718.

**Chyby**

1.	Vozidlo bolo zmenené tak, že nezodpovedá údajom uvedeným v predložennom doklade o evidencii vozidla.	A
----	--	---

**Farba vozidla**

## 105

**Predpísané podmienky**

1. Farba vozidla musí zodpovedať farbe zaznamenatej v predložennom doklade o evidencii vozidla. Farbou vozidla sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie farba jeho vonkajšieho povrchu, bez ohľadu na to, ako je vyhotovená; napr. v prípade vozidiel s celou karosériou oblepenou farebnou fóliou je farbou vozidla farba fólie.
2. Ak je časť vonkajšieho povrchu vozidla inej farby, než zvyšok vozidla, musí byť táto farba zaznamenaná v predložennom doklade o evidencii vozidla ako doplnková farba.

**Spôsob kontroly**

1. Prehliadkou sa preverí farba vozidla.
2. V prípade zistenia chyby sa okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu medzi chyby vyznačí tiež stručný a presný opis zistenej skutočnosti do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole, napríklad „105 – farba nesúhlasí s OE časť II, na vozidle zistená strieborná metalíza“, „105 – doplnková farba pravého blatníka nesúhlasí s OE časť I, na vozidle zistená biela“ alebo „105 – na vozidle zistená doplnková farba kapoty modrá“.

**Chyby**

1.	Farba vozidla (prevažujúca na vozidle) nesúhlasí so záznamom v predložennom doklade o evidencii vozidla.	B
2.	Doplnková farba vozidla nesúhlasí so záznamom v predložennom doklade o evidencii vozidla.	A
3.	Doplnková farba vozidla nie je uvedená v predložennom doklade o evidencii vozidla.	A

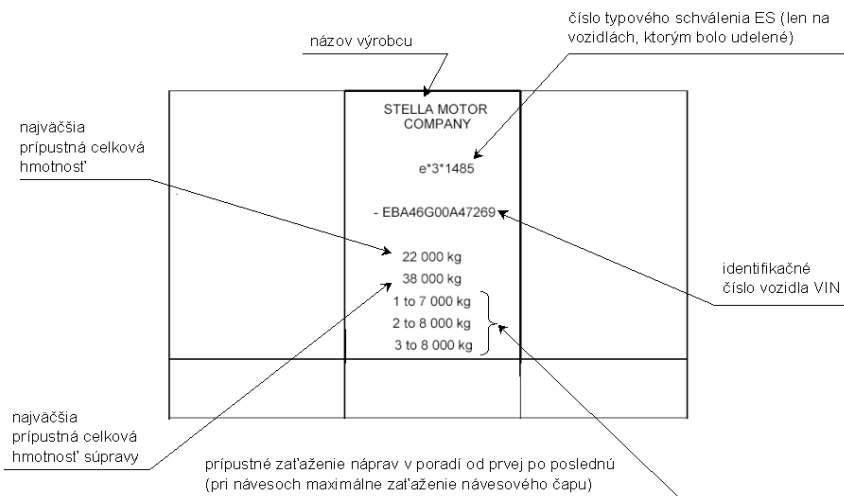
**Článok IV**  
**Záverečné ustanovenia**

- (1) Zrušuje sa metodický pokyn č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.
- (2) Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

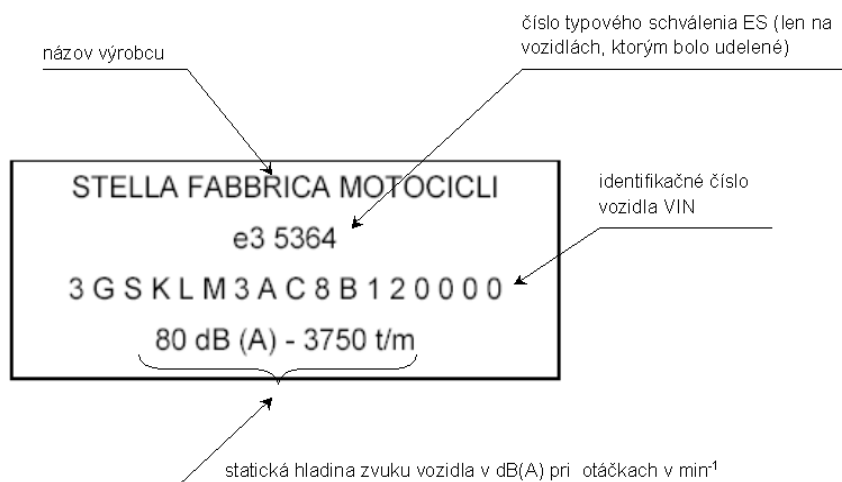
**Ing. Milín Kaňuščák, v.r.**  
generálny riaditeľ

### Vzory výrobných štítkov vozidiel

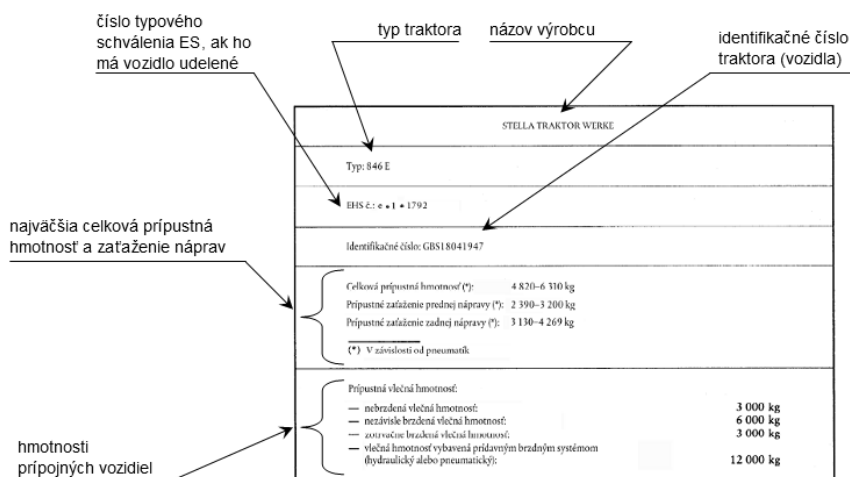
1. Príklad výrobného štítku vozidla kategórie M, N alebo O podľa smernice Rady 76/114/EHS v znení neskorších predpisov



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



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



**Metodický pokyn č. 71/2011,  
ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané  
pri technických kontrolách vozidiel  
(Kontrolné úkony skupiny 200)**

**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 brzdovej sústavy vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 200“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

- a) predpísané podmienky,
- b) spôsob kontroly,
- c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia<sup>1)</sup>.

**Článok II  
Všeobecné ustanovenia**

- (1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 200 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojčiferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „2“ {napr. kontrolný úkon „Prevádzková brzda - účinok“ má kód 201}.
- (2) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolný úkon odvoláva, nie je priamo reprodukováná 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 predpisom<sup>2)</sup> alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač).
- (5) Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytie niektorých súčastí vozidla (napr. veko zásobnej nádoby brzdovej kvapaliny).
- (6) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných úkonoch zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu<sup>1)</sup> 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.

**Článok III  
Kontrolné úkony skupiny 200**

**Prevádzková brzda - účinok**

**201**

**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá kategórií L, M, N, O, T, R a Ps musia byť schopné dosiahnuť prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok vyjadrený zbrzdením ( $Z_{min}$ ). Hodnoty predpísaných minimálnych zbrzdení sú uvedené v tabuľkách v predpísaných podmienkach č. 2 a 3.
2. Predpísané minimálne zbrzdenia prevádzkovej brzdy podľa osobitného predpisu<sup>3)</sup> pre vozidlá kategórií L, M, N a O sú:

Kategória vozidla	Zbrzdenie $Z_{min}$ (%)	
	Vozidlá prihlásené do evidencie po prvýkrát od 26.6.2009	Vozidlá prihlásené do evidencie pred 26.6.2009
N <sub>1</sub>	50 %	45 %
M <sub>1</sub>	58 %	50 % a pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991 48 %
M <sub>2</sub> a M <sub>3</sub>	50 %	50 % a pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991 48 %
N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub>	50 %	pre vozidlá prihlásené do evidencie po roku 1988 45 % a pre ostatné vozidlá 43 %
O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> a O <sub>4</sub>	45 % pre návesy, 50 % pre ojové prívesy	pre návesy a ojové prívesy prihlásené do evidencie po roku 1988 43 % a pre ostatné vozidlá 40 %

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

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

<sup>3)</sup> Položka 1.2.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.



(obe brzdy)	L <sub>1e</sub>	42 %
	L <sub>2e</sub> a L <sub>6e</sub>	40 %
	L <sub>3e</sub>	50 %
	L <sub>4e</sub>	46 %
	L <sub>5e</sub> a L <sub>7e</sub>	44 %
L (brzda na zadnom kolese)		25 %

3. Predpísané minimálne zbrzdenia prevádzkovej brzdy pre vozidlá kategórií T, R a Ps sú:

Kategória vozidla	Najväčšia konštrukčná rýchlosť (km.h <sup>-1</sup> )	Zbrzdenie Z <sub>min</sub> (%)
T <sub>1</sub> , T <sub>2</sub> , T <sub>3</sub> a T <sub>4</sub>	do 25	23
	do 30	28
	do 40	31
T <sub>5</sub>	-	ako vozidlá kategórie N
R <sub>a</sub> (ak sú vybavené brzdovou sústavou)	do 30	28
	do 40	31
R <sub>b</sub>	-	ako vozidlá kategórie O
P <sub>s</sub>	do 30	23
	do 40	27
	nad 40	ako vozidlá kategórie N

#### Spôsob kontroly

Schopnosť vozidla dosiahnuť predpísané minimálne zbrzdenie prevádzkovej brzdy sa posudzuje kontrolou na valcovej skúšobni bŕzd. Ak kontrolu na valcovej skúšobni bŕzd nemožno kvôli konštrukcii, vyhotoveniu alebo rozmerom vozidla vykonať, posúdi sa schopnosť vozidla dosiahnuť predpísané minimálne zbrzdenie prevádzkovej brzdy pri jazdnej skúške. Postup pri oboch alternatívach upravujú osobitné metodické pokyny<sup>4)</sup>.

#### Chyby

1.	Účinnosť prevádzkovej brzdy nie je dostatočná. <sup>5)</sup>	C
2.	Pri meraní brzdných síl na použitie v extrapoláčnom výpočte nebolo dosiahnutých aspoň 30% konštrukčného tlaku brzdného aktuátora na vozidle so vzduchotlakovou brzdovou sústavou.	B
3.	Jazdná skúška bŕzd vozidla, ktoré nemožno skontrolovať na valcovej skúšobni bŕzd, nebola vykonaná kvôli nebezpečnej chybe vozidla.	C

### Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia

202

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

Súmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy sa posudzuje kontrolou na valcovej skúšobni bŕzd. Ak kontrolu na valcovej skúšobni bŕzd nemožno kvôli konštrukcii, vyhotoveniu alebo rozmerom vozidla vykonať, posúdi sa súmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy pri jazdnej skúške. Postup pri oboch alternatívach upravujú osobitné metodické pokyny<sup>4)</sup>.

#### Chyby

1.	Účinnosť prevádzkovej brzdy na protiahlých kolesách niektorej nápravy nie je súmerná. <sup>6)</sup>	C
2.	V prípade jazdnej skúšky vozidlo nadmerne vybočuje z priameho smeru jazdy. <sup>6)</sup>	C
3.	Jazdná skúška bŕzd vozidla, ktoré nemožno skontrolovať na valcovej skúšobni bŕzd, nebola vykonaná kvôli nebezpečnej chybe vozidla.	C

### Prevádzková brzda – nábeh brzdného účinku

203

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

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

<sup>4)</sup> Metodické pokyny MDVRR SR na kontrolu brzdových sústav vozidiel príslušných kategórií pri technických kontrolách.

<sup>5)</sup> Položka 1.2.1. písm. a) a položka 1.2.2. prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>6)</sup> Položka 1.2.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

## Chyby

1.	Nábeh brzdného účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený. <sup>7)</sup>	B
----	--	---

### Prevádzková brzda - výstražné zariadenie

204

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

Na vozidlách s kvapalinovými brzdami sa kontrola vykoná simuláciou poruchy kvapalinového prevodu a následnou kontrolou signalizácie chyby na palubnej doske, ak je to na kontrolovanom vozidle vzhľadom k jeho konštrukčnému vyhotoveniu možné vykonať bezdemontážnym spôsobom (napr. sňatím viečka nádoby brzdovej kvapaliny s integrovaným plavákovým snímačom alebo ručným zopnutím spínača kritickej polohy brzdového pedála a pod.). Na vozidlách s pretlakovými vzduchovými brzdami sa opakovaným stláčaním brzdového pedála pri vypnutom motore zníži tlak vzduchu v brzdovej sústave a overí sa, či predpísaná signalizácia funguje správne. Počuteľnosť akustickej signalizácie sa hodnotí subjektívne.

## Chyby

1.	Predpísaná signalizácia poruchy kvapalinových brzd funguje nesprávne alebo nefunguje vôbec. <sup>8)</sup>	B
2.	Predpísaná signalizácia poruchy kvapalinových brzd stále svieti alebo je poškodená. <sup>9)</sup>	B
3.	Predpísaná signalizácia straty energie v sústave alebo tlakomer pretlakových vzduchových brzd funguje nesprávne alebo nefunguje vôbec. <sup>10)</sup>	C
4.	Predpísaná akustická signalizácia nie je dobre počuteľná.	B

### Prevádzková brzda - odstupňovateľnosť účinku

205

#### Predpísané podmienky

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

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

#### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Účinok prevádzkovej brzdy nie je odstupňovateľný. <sup>11)</sup>	B
----	--	---

### Posilňovač brzd - činnosť

206

#### Predpísané podmienky

1. Posilňovač brzd musí svojou činnosťou znižovať veľkosť sily, ktorou treba na dosiahnutie potrebného brzdného účinku pôsobiť na ovládací orgán brzdy (brzdový pedál).
2. Činnosť posilňovača brzd nesmie narúšať odstupňovateľnosť brzdného účinku (kontrolný úkon č. 205).

#### Spôsob kontroly

Činnosť posilňovača brzd sa posudzuje pri skúške brzd na valcovej skúšobni brzd (kontrolný úkon č. 201) porovnaním ovládacej sily, ktorú je potrebné vynaložiť na dosiahnutie dostatočného brzdného účinku s posilňovačom v činnosti a s posilňovačom vyradeným z činnosti, pričom sa postupuje podľa ustanovení osobitných metodických pokynov<sup>4)</sup>.

<sup>7)</sup> Položka 1.2.1. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>8)</sup> Položka 1.1.10. písm. g) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>9)</sup> Položka 1.1.10. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>10)</sup> Položka 1.1.4. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>11)</sup> Položka 1.2.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

## Chyby

1.	Posilňovač bŕzd nie je účinný (jeho činnosť sa na valcovej skúšobni bŕzd neprejavuje). <sup>12)</sup>	B
2.	Posilňovač bŕzd svojou činnosťou narúša odstupňovateľnosť brzdného účinku.	B

### Prevádzková brzda - zdvih pedála

207

#### Predpísané podmienky

1. Mŕtvy chod ovládacieho pedála prevádzkovej brzdy nesmie byť nadmerný.
2. Predpísaný brzdny účinok sa musí dosiahnuť pri prvom zošliapnutí brzdového pedála. Pri kvapalinovej brzde musí pri úplnom stlačení zostať od podlahy (dorazu) istá rezerva zdvihu pedála.
3. Uloženie pedála prevádzkovej brzdy nesmie byť príliš tesné alebo nadmerne opotrebené. Pedál nesmie byť poškodený (deformovaný).
4. Brzdový pedál musí mať na ploche, na ktorú pôsobí noha vodiča, protisklzovú úpravu brániacu jej zošmyknutiu.
5. Na vozidlách kategórie T s dvoma brzdovými pedálmi sa oba musia dať spojiť západkou.

#### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Stav ovládacieho pedála prevádzkovej brzdy alebo jeho čapu neumožňuje bezpečné ovládanie prevádzkovej brzdy.	C
2.	Dráha alebo zdvih ovládacieho pedála prevádzkovej brzdy neumožňuje bezpečné ovládanie prevádzkovej brzdy (napr. dráha pedála je obmedzená inou súčasťou vozidla). <sup>13)</sup>	C
3.	Pri prvom intenzívnom zošliapnutí sa ovládací pedál kvapalinových bŕzd prešliapne až na podlahu (doraz).	C
4.	Na vozidle kategórie T s dvoma pedálmi prevádzkovej brzdy sa oba nedajú spojiť západkou.	C
5.	Rezervná vôľa pedála brzdy pri úplnom zošliapnutí nie je dostatočná. <sup>13)</sup>	B
6.	Uloženie pedála brzdy je príliš tesné alebo nadmerne opotrebené, ale prevádzkovú brzdu možno ovládať. <sup>14)</sup>	B
7.	Pedál brzdy je poškodený alebo deformovaný, ale prevádzkovú brzdu možno ovládať.	B
8.	Protisklzová úprava brzdového pedála chýba, je uvoľnená alebo opotrebovaná do hladka. <sup>15)</sup>	A
9.	Mŕtvy chod pedála je príliš malý alebo príliš veľký. <sup>13)</sup>	A
10.	Ovládací orgán (pedál) pri uvoľnení zadržáva. <sup>16)</sup>	A

### Parkovacia brzda - účinok

208

#### Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií L, M, N, O, T, R a Ps musia byť schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok vyjadrený zbrzdením ( $Z_{min}$ ).
2. Predpísaný minimálny brzdny účinok je
  - a) pre všetky kategórie vozidiel zbrzdenie zodpovedajúce najväčšej celkovej prípustnej hmotnosti vozidla 16%,
  - b) ak ide o vozidlo kategórie  $L_{2e}$ ,  $L_{4e}$ ,  $L_{5e}$ ,  $L_{6e}$ ,  $L_{7e}$ , M alebo N, ktoré možno zapojiť do súpravy s prípojným vozidlom, potom buď zbrzdenie zodpovedajúce najväčšej celkovej prípustnej hmotnosti jazdnej súpravy 12%, alebo zbrzdenie podľa písm. a), pričom sa vyžaduje dosiahnutie väčšieho brzdneho účinku z oboch alternatív.

*Poznámka: Údaj o najväčšej celkovej prípustnej hmotnosti jazdnej súpravy, do ktorej môže byť vozidlo zapojené, sa určí z rubriky F.3 osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II.*
3. Za nedostatočný účinok parkovacej brzdy sa na účel tohto kontrolného úkonu považuje tiež prípad, ak je parkovacia brzda neúčinná na jednom z kolies nápravy, na ktorú pôsobí.
4. Ak je parkovacia brzda súčasne núdzovou brzdou (napr. ak je prevádzková brzda vozidla konštrukčne vyhotovená ako jednokruhová), jej účinok nesmie byť podľa osobitného predpisu<sup>17)</sup>.
  - a) pre vozidlá kategórií  $L_{2e}$ ,  $L_{4e}$ ,  $L_{5e}$ ,  $L_{6e}$ ,  $L_{7e}$  a M a prívesy kategórie O menší ako 50% minimálneho predpísaného účinku prevádzkovej brzdy podľa kontrolného úkonu č. 201 vzťahujúceho sa na najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť vozidla,
  - b) pre návesy kategórie O menší ako 50% minimálneho predpísaného účinku prevádzkovej brzdy podľa kontrolného úkonu č. 201 vzťahujúceho sa na súčet prípustných zaťažení náprav vozidla,
  - c) pre vozidlá kategórie N menší ako zodpovedajúci spomaleniu  $2,2 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$  (tomu zodpovedá zbrzdenie 22,44%).
5. Ak je parkovacia brzda súčasne núdzovou brzdou, musí pôsobiť na kolesá tej istej nápravy súmerne k pozdĺžnej strednej roviny vozidla. Súmerným pôsobením účinku sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie, ak veľkosť brzdnej sily vyvodzovanej parkovacou brzdou na ktoromkoľvek kolese nie je menšia ako 70 % najvyššej zaznamenatej brzdnej sily protíahlého kola na tej istej náprave. (*Poznámka: To znamená, že miera nesúmernosti pôsobenia parkovacej brzdy na náprave nesmie prekročiť 30 %, pričom pri výpočte zodpovedá väčšej z oboch brzdnych síl hodnota 100 %.*)
6. Účinok parkovacej brzdy, ktorá je súčasne núdzovou, musí byť odstupňovateľný. Definícia odstupňovateľnosti je uvedená v kontrolnom úkone č. 205.

<sup>12)</sup> Položka 1.1.10. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>13)</sup> Položka 1.1.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>14)</sup> Položka 1.1.1. písm. a) a b) a položka 1.1.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>15)</sup> Položka 1.1.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>16)</sup> Položka 1.1.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>17)</sup> Položka 1.3.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

### Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitných metodických pokynov<sup>4)</sup>. Ak má parkovacia brzda špeciálnu konštrukciu (napr. elektronická parkovacia brzda), kvôli ktorej nemožno použiť bežný spôsob kontroly, potom sa postupuje podľa pokynov výrobcu vozidla.

*Poznámka: Údaje výrobcov vozidiel o postupe pri kontrole mechanizmov parkovacej brzdy špeciálnej konštrukcie zverejňuje technická služba technickej kontroly vozidiel v automatizovanom informačnom systéme technickej kontroly vozidiel.*

### Chyby

1.	Účinnosť parkovacej brzdy nie je dostatočná. <sup>18)</sup>	C
2.	Parkovacia brzda je neúčinná na jednej strane vozidla. <sup>19)</sup>	C
3.	Účinnosť parkovacej brzdy, ktorá je súčasne núdzovou brzdou, nie je na protiahlých kolesách niektorej nápravy súmerná, alebo sa vozidlo v prípade jazdnej skúšky výrazne odkláňa od priameho smeru jazdy. <sup>20)</sup>	B
4.	Brzdny účinok núdzovej brzdy nie je dostatočný. <sup>17)</sup>	B
5.	Brzdna sila núdzovej brzdy nie je odstupňovateľná. <sup>21)</sup>	B

## Parkovacia brzda - zdvih páky

209

### Predpísané podmienky

1. Ovládacia páka, ovládač alebo pákový ovládač ventilu parkovacej brzdy nesmie byť poškodený.
2. Poistné zariadenie (západka) musí spoľahlivo zaistiť ovládaciu páku alebo pákový ovládač ventilu v pracovnej polohe proti samovoľnému uvoľneniu. Páku alebo pákový ovládač ventilu musí byť možné jednoducho a rýchlo odistiť.
3. Ovládacia páka parkovacej brzdy nesmie mať nadmerný zdvih.
4. Výstražný ukazovateľ (kontrolka) parkovacej brzdy musí fungovať správne.

### Spôsob kontroly

Uvedením parkovacej brzdy do činnosti sa preskúša funkcia páky, ovládača alebo pákového ovládača ventilu parkovacej brzdy, a zistí sa, či sa dá v pracovnej polohe spoľahlivo zaistiť a následne odistiť. V prípade ovládacej páky sa sleduje aj to, pri akom zdvihu začína pôsobiť.

*Poznámka: V prípade elektronickej parkovacej brzdy sa vizuálne (alebo posluchom) zistí, či sa po aktivovaní parkovacej brzdy príslušným ovládačom na prístrojovom paneli vozidla spustí mechanizmus zaistenia vozidla parkovacou brzdou.*

### Chyby

1.	Ovládacia páka alebo ručný ventil parkovacej brzdy sa nedá spoľahlivo zaistiť v pracovnej polohe. <sup>22)</sup>	C
2.	Ovládacia páka parkovacej brzdy má nadmerne veľký zdvih. <sup>23)</sup>	B
3.	Ovládacia páka alebo pákový ovládač ventilu parkovacej brzdy sa ťažko odisťuje, je poškodený, nefunkčný alebo chýba. <sup>24)</sup>	B
4.	Mechanizmus elektronickej parkovacej brzdy nereaguje na aktiváciu ovládača parkovacej brzdy na prístrojovom paneli vozidla. <sup>24)</sup>	B
5.	Výstražný ukazovateľ (kontrolka) signalizuje poruchu alebo nefunguje správne. <sup>25)</sup>	B

## Odlahčovacia brzda

210

### Predpísané podmienky

1. Súčasti odlahčovacej brzdy nesmú byť mechanicky alebo inak poškodené. Z hydraulických systémov odlahčovacej brzdy nesmie unikať pracovné médium.
2. Pri pôsobení na ovládaci orgán odlahčovacej brzdy musí byť za podmienok daných konštrukciou zariadenia vyvodzovaný brzdny účinok na kolesách vozidla. Pri niektorých druhoch odlahčovacej brzdy môže byť brzdny účinok vyvodzovaný i na kolesách prípojného vozidla.
3. Účinnosť odlahčovacej brzdy s výnimkou motorovej brzdy musí byť odstupňovateľná. Definícia odstupňovateľnosti je uvedená v kontrolnom úkone č. 205.

### Spôsob kontroly

1. Na vozidlách, ktoré sú vybavené odlahčovacou brzdou, sa prehliadkou overí stav takéhoto zariadenia. Zistia sa mechanické poškodenia, na hydraulických zariadeniach tiež netesnosť a na elektromagnetických zariadeniach poškodenia elektrickej sústavy. Ak je vozidlo vybavené systémom palubnej diagnostiky, preverí sa, či nie je aktivovaný chybový signál odlahčovacej brzdy.
2. Ak sú pochybnosti o správnej funkcii odlahčovacej brzdy, možno ju vyskúšať jazdnou skúškou vozidla, nakoľko jej účinok sa pri skúške na valcovej skúšobni brzd spravidla neprejaví. Pri jazdnej skúške sa brzdí výhradne odlahčovacou brzdou z rýchlosti najmenej 30 km.h<sup>-1</sup> s použitím meradla spomalenia (decelerografu). Správna funkcia je preukázaná, ak pri jazdnej skúške po aplikácii odlahčovacej brzdy dôjde k vyvedeniu brzdneho účinku vozidla, ktorý následne možno regulovať ovládačom odlahčovacej brzdy.

### Chyby

1.	Odlahčovacia brzda zjavne nefunguje. <sup>26)</sup>	B
----	---	---

<sup>18)</sup> Položka 1.4.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>19)</sup> Položka 1.4.1. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>20)</sup> Položka 1.3.1. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>21)</sup> Položka 1.3.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>22)</sup> Položka 1.1.6. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>23)</sup> Položka 1.1.6. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>24)</sup> Položka 1.1.6. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>25)</sup> Položka 1.1.6. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

2.	Brzdna sila nie je odstupňovateľná (neplatí pre systémy motorovej brzdy). <sup>27)</sup>	B
3.	Niektorá časť odľahčovacej brzdy chýba alebo je zjavne poškodená. <sup>28)</sup>	B
4.	Niektorá súčasť odľahčovacej brzdy je uvoľnená, alebo zo systému uniká pracovné médium. <sup>29)</sup>	B

## Samočinná brzda prípojného vozidla

211

### Predpísané podmienky

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

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Samočinná brzda prípojného vozidla sa po odpojení spojkej hlavice neuvedie automaticky do činnosti. <sup>30)</sup>	C
----	--	---

## Nájazdová brzda prívěsu - činnosť

212

### Predpísané podmienky

1. Prívěsy kategórií O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub> môžu byť vybavené nájazdovou brzdou. Ostatné kategórie vozidiel týmto zariadením nesmú byť vybavené.
2. Nájazdová brzda na prívěsoch vyrobených po 22.11.1990 musí byť vybavená cúvacou automatikou.
3. Nájazdová brzda musí byť funkčná.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

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

## Prevod prevádzkovej brzdy

213

### Predpísané podmienky

1. Všetky diely prevodu a súčasti prevádzkovej brzdy od brzdového pedála (alebo pripojovacieho vedenia pneumatickej brzdovej sústavy prípojného vozidla) až k brzdovým zariadeniam na kolesách vozidla musia byť navzájom bezpečne spojené a zaistené a nesmú byť zjavne poškodené, deformované alebo skorodované.
2. V prevode prevádzkovej brzdy nesmú byť nadmerné vôle.

### Spôsob kontroly

Na vozidlách s mechanickým prevodom prevádzkovej brzdy (napr. motocykle) sa prehliadkou a preskúšaním overí stav a činnosť mechanického prevodu bŕzd. Na vozidlách s iným druhom mechanizmu prevádzkovej brzdy sa overí stav mechanických častí prevodu bŕzd a pripevnenie súčastí prevádzkovej brzdy (držiakov čeľustí bŕzd, štítov bŕzd, brzdových strmeňov a valčekov, hlavného brzdového valca, telesa posilňovača, v prípade pneumatickej brzdovej sústavy prípojného vozidla stav ručného brzdového riadiaceho ventilu a pod.). Stav brzdových hadíc a potrubí tvoriacich súčasť prevodu sa posudzuje v kontrolnom úkone č. 215.

### Chyby

1.	Niektoré diely prevodu prevádzkovej brzdy sú nadmerne opotrebované, skorodované, deformované alebo poškodené, prípadne nedostatočne spojené alebo zaistené, takže brzda neplní svoju funkciu, alebo hrozí ich deštrukcia. <sup>31)</sup>	C
2.	V prevode prevádzkovej brzdy sú vôle, ktoré však bezprostredne neobmedzujú jej činnosť.	A
3.	V prevode prevádzkovej brzdy sú nadmerné vôle, alebo je uvoľnený, nevhodne modifikovaný alebo nahradený niektorý diel prevodu alebo súčasť prevádzkovej brzdy. <sup>32)</sup>	B

<sup>26)</sup> Položka 1.5. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>27)</sup> Položka 1.5. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>28)</sup> Položka 1.1.19. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>29)</sup> Položka 1.1.19. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>30)</sup> Položka 1.1.20. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>31)</sup> Položka 1.1.5. písm. a), b) a d), položka 1.1.15. písm. a) a b) a položka 1.1.21. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>32)</sup> Položka 1.1.10. písm. c), položka 1.1.15. písm. f) a položka 1.1.21. písm. c) a d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

4.	Kolesá vozidla trvale pribrzdňujú v dôsledku poruchy v prevode prevádzkovej brzdy.	B
5.	Niektorá súčasť mechanického prevodu prevádzkovej brzdy je nesprávne vedená alebo nedostatočne pripevnená tak, že sa drie o vozovku alebo iné pohybujúce sa súčasti vozidla, alebo v prípade horľavých materiálov (napr. bovden potiahnutý gumou alebo plastom) sa dotýka výfukového potrubia. <sup>33)</sup>	B

## Prevod parkovacej brzdy

214

### Predpísané podmienky

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

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Niektoré diely prevodu parkovacej brzdy sú poškodené, deformované alebo skorodované. <sup>31)</sup>	B
2.	Niektoré diely prevodu parkovacej brzdy nie sú riadne upevnené, spojené alebo zaistené. <sup>33)</sup>	B
3.	Lanko, páka alebo tyč prevodu parkovacej brzdy je nesprávne vedená tak, že sa drie o vozovku alebo iné pohybujúce sa súčasti vozidla, alebo v prípade horľavých materiálov (napr. bovden) sa dotýka výfukového potrubia. <sup>33)</sup>	B
4.	V prevode parkovacej brzdy sú nadmerné vôle. <sup>34)</sup>	B
5.	Pri brzdení alebo odbrzdzovaní parkovacou brzdou sa prejavuje viaznutie (drhnutie) niektorých dielov spôsobené nečistotami, koróziou alebo nedostatkom maziva v súčiastkach prevodu. <sup>35)</sup>	A
6.	Kolesá vozidla trvale pribrzdňujú v dôsledku poruchy v prevode parkovacej brzdy.	B

## Brzdové hadice a potrubie

215

### Predpísané podmienky

1. Potrubie ani hadice nesmú byť poškodené (predraté) alebo skorodované natoľko, že by mohlo dôjsť k ich porušeniu.
2. Potrubie ani hadice nesmú mať vonkajšie vydutiny.
3. Potrubie a hadice musia byť bezpečne pripevnené a vedené tak, aby v ohyboch neboli stlačené alebo skrútené, a aby sa nedotýkali vozovky alebo pohybujúcich sa častí vozidla.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Potrubie alebo hadice sú poškodené, nehrozí však ich porušenie.	A
2.	Potrubie alebo hadice sú poškodené alebo skorodované natoľko, že by mohlo dôjsť k ich porušeniu, alebo majú póry a vonkajšie vydutiny. <sup>36)</sup>	B
3.	Potrubie alebo hadice sú príliš krátke alebo nesprávne vedené tak, že sa v ohyboch stláčajú, alebo sú skrútené, alebo nie sú na niektorom mieste dostatočne upevnené, takže sa zjavne dostávajú do styku s inými pohybujúcimi sa časťami vozidla alebo s vozovkou. <sup>37)</sup>	B
4.	Na spojovacej hadici k prípojnému vozidlu je porušené opletenie alebo je odkrytá spodná vrstva.	B

## Tesnosť brzdovej sústavy

216

### Predpísané podmienky

Z brzdovej sústavy nesmie unikáť kvapalina alebo vzduch.

### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí tesnosť všetkých prístupných dielov, brzdových valcov, valčekov, spojkových hadíc a potrubí alebo hadíc brzdovej sústavy. Tesnosť sa overí aj pri zošliapnutom pedáli prevádzkovej brzdy.

### Chyby

1.	Zo sústavy kvapalinových bŕzd uniká brzdová kvapalina. <sup>38)</sup>	C
2.	Z pretlakovej vzduchovej brzdovej sústavy uniká vzduch; únik vzduchu je počuteľný alebo spôsobuje na vozidle s vypnutým motorom a pri stlačení brzdového pedáli značný pokles tlaku. <sup>39)</sup>	B

<sup>33)</sup> Položka 1.1.15. písm. c) a d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>34)</sup> Položka 1.1.15. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>35)</sup> Položka 1.1.15. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>36)</sup> Položka 1.1.11. písm. a) a c) a položka 1.1.12. písm. a), d) a e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>37)</sup> Položka 1.1.11. písm. d) a položka 1.1.12. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>38)</sup> Položka 1.1.7. písm. d), položka 1.1.10. písm. b), položka 1.1.11. písm. b) a položka 1.1.12. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

1. Kľúče brzd nesmú byť poškodené, popraskané alebo skorodované natoľko, že by hrozila ich deštrukcia.
2. Mechanizmus kľúčov brzd nesmie byť zadretý alebo nadmerne opotrebovaný. Zdvih kľúčov všetkých brzd musí byť približne rovnaký. Dráha zdvihu páky ktoréhokoľvek kľúča nesmie byť v porovnaní s ostatnými nadmerná.

**Spôsob kontroly**

Na vozidle s mechanickými alebo pretlakovými vzduchovými brzdami sa prehliadkou overia dĺžky zdvihu pák kľúčov brzd. Dĺžkou zdvihu sa rozumie vzdialenosť medzi oboma krajnými polohami osi čapu spojujúceho páku kľúča s brzdovým tiahom, ktorá zodpovedá odbrzdenému a zabrzdzenému stavu. Dĺžka zdvihu sa overuje na všetkých kolesových brzdách a posudzuje odhadom. Zároveň sa overí, či sa po odbrzdení páky kľúčov brzd vracajú do východiskovej polohy rovnako rýchlo (nezadierajú sa).

**Chyby**

1.	Dráhy zdvihov pák kľúčov brzd na vozidle nie sú rovnako dlhé, avšak žiadna nie je nadmerná.	A
2.	Dráha zdvihu páky kľúča niektorej brzdy je v porovnaní s ostatnými zjavne nadmerná (mechanizmus je nesprávne nastavený), alebo sa po odbrzdení páka kľúča niektorej brzdy vracia neskoršie ako ostatné (zadiera sa). <sup>40)</sup>	B
4.	Kľúče brzd sú poškodené, popraskané alebo skorodované natoľko, že brzda neplní svoju funkciu, alebo hrozí ich deštrukcia.	C
5.	Niektorá súčasť mechanizmov kľúčov brzd chýba, nefunguje, je nesprávne namontovaná, uvoľnená, nevhodne modifikovaná alebo nahradená. <sup>41)</sup>	C

**Brzdové valce****Predpísané podmienky**

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

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Teleso brzdového valca je prasknuté, poškodené alebo skorodované. <sup>42)</sup>	B
2.	Piestnica (membránový mechanizmus) brzdového valca má nadmernú vôľu alebo vôľu nedostatočnú natoľko, že sa pri pohybe zadiera (vplyvom nedostatku maziva, korózie alebo zanesenia nečistotami). <sup>43)</sup>	B
3.	Brzdový valec alebo spojenie medzi jeho piestnicou a pákou kľúča brzdy nie je dostatočne pripevnené a zaistené, prípadne sú jeho diely poškodené, deformované, nesprávne namontované, neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými. <sup>44)</sup>	B
4.	Gumová ochranná manžeta chýba alebo je poškodená. <sup>45)</sup>	A

**Brzdové obloženie****Predpísané podmienky**

Brzdové obloženie čelustí bubnových brzd alebo doštičiek kotúčových brzd nesmie byť nadmerne opotrebené, prípadne znečistené olejom alebo tukom.

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Brzdové obloženie niektorej čeluste alebo doštičky chýba. <sup>46)</sup>	C
2.	Brzdové obloženie je nadmerne opotrebené. <sup>47)</sup>	B
3.	Brzdové obloženie je znečistené olejom alebo tukom. <sup>48)</sup>	B

<sup>39)</sup> Položka 1.1.3. písm. d), položka 1.1.5. písm. c), položka 1.1.7. písm. a) a položka 1.1.16. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>40)</sup> Položka 1.1.18. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>41)</sup> Položka 1.1.18. písm. b) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>42)</sup> Položka 1.1.16. písm. a) a d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>43)</sup> Položka 1.1.16. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>44)</sup> Položka 1.1.16. písm. c) a položka 1.1.21. písm. c) a d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>45)</sup> Položka 1.1.16. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>46)</sup> Položka 1.1.13. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>47)</sup> Položka 1.1.13. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>48)</sup> Položka 1.1.13. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

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

*Poznámka: Údaje výrobcov vozidiel o kritériách na posudzovanie poškodenia alebo opotrebenia brzdových kotúčov zverejňuje technická služba technickej kontroly vozidiel v automatizovanom informačnom systéme technickej kontroly vozidiel.*

**Spôsob kontroly**

Postupuje sa podľa ustanovení osobitných metodických pokynov<sup>4)</sup>.

**Chyby**

1.	Kotúč alebo bubon niektorej brzdy je nedostatočne upevnený, nadmerne opotrebený, prasknutý alebo skorodovaný, takže brzda neplní svoju funkciu. <sup>49)</sup>	C
2.	Brzdový kotúč alebo bubon chýba. <sup>50)</sup>	C
3.	Činná plocha kotúča alebo bubna je znečistená olejom alebo tukom. <sup>51)</sup>	B
4.	Brzdový štít je nedostatočne pripevnený. <sup>52)</sup>	B
5.	Bubon (kotúč) niektorej brzdy má nadmernú ovalitu (nerovnomernú hrúbku), ktorá spôsobuje neúmerné kolísanie brzdnej sily.	B

**Spojkové hlavice****Predpísané podmienky**

1. Na prívosovej súprave musia byť spojkové hlavice pevne namontované na ťažnom vozidle. Pružné spojovacie hadice s príslušnou spojkovou hlavicom (protikusom) musia byť trvale namontované na prívose.
2. Na návesovej súprave musia byť spojkové hlavice pevne namontované na návese. Pružné hadice s príslušnými spojkovými hlaviciami musia byť na ťažnom vozidle.
3. Spojkové hlavice nesmú mať poškodené uzatváracie kohútiky, samotiesniace ventily alebo poistné západky.

**Spôsob kontroly**

Na vozidlách s pretlakovými vzduchovými brzdami sa prehliadkou overí stav a umiestnenie spojkových hlavíc pre spojenie brzdových sústav ťažného a prípojného vozidla. V prípade súpravy vozidiel sa každá spojková hlavica (pneumatická i elektrická) odpojí a znovu zapojí.

**Chyby**

1.	Spojkové hlavice alebo pružné spojovacie hadice nie sú správne umiestnené alebo upevnené. <sup>53)</sup>	B
2.	Spojková hlavica je netesná, alebo je poškodený uzatvárací kohútik, prípadne samotiesniaci ventil. <sup>54)</sup>	B
3.	Spojková hlavica, jej ventil, kohútik alebo poistná západka nefungujú správne. <sup>55)</sup>	B

**Kontrolné prípojky****Predpísané podmienky**

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

**Spôsob kontroly**

Vizuálnou kontrolou sa zistí stav kontrolných prípojk, ich upevnenie, funkčnosť a tesnosť.

**Chyby**

1.	Vozidlo nie je vybavené kontrolnými prípojkami napriek tomu, že s nimi bolo schválené. <sup>56)</sup>	A
2.	Niektorá kontrolná prípojka sa nedá povoliť, je poškodená alebo netesná tak, že sa nedá použiť. <sup>57)</sup>	B

<sup>49)</sup> Položka 1.1.14. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>50)</sup> Položka 1.1.14. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>51)</sup> Položka 1.1.14. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>52)</sup> Položka 1.1.14. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>53)</sup> Položka 1.1.8. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>54)</sup> Položka 1.1.8. písm. a) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>55)</sup> Položka 1.1.8. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>56)</sup> Položka 1.1.22. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>57)</sup> Položka 1.1.22. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.



**Predpísané podmienky**

1. V brzdovej kvapaline nesmú byť viditeľné mechanické nečistoty alebo zrazeniny, ktoré mohli vzniknúť napríklad nevhodným zmiešaním dvoch brzdových kvapalín rozdielnych vlastností.
2. Brzdová kvapalina musí mať dostatočnú teplotu varu. Dostatočnou teplotou varu sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie teplota varu najmenej 155 °C. V prípade silikónových brzdových kvapalín (DOT 5) sa teplota varu brzdovej kvapaliny neposudzuje.
3. Hladina brzdovej kvapaliny vo vyrovnávacej (zásobnej) nádržke musí mať výšku vo výrobcom vozidla predpísanom rozmedzí.
4. Otvor vyrovnávacej nádržky určený na dopĺňanie brzdovej kvapaliny musí byť zakrytý odnímateľným krytom (vekom). Kryt nesmie byť nadmerne poškodený.

**Spôsob kontroly**

Teplota varu brzdovej kvapaliny sa skontroluje na vozidlách s kvapalinovými brzdami meradlom teploty varu brzdovej kvapaliny, pričom sa postupuje podľa návodu na obsluhu meradla. Sonda sa vkladá do vyrovnávacej (zásobnej) nádržky brzdovej kvapaliny, alebo sa z nej odoberá vzorka kvapaliny. Prehliadkou sa zároveň overí, či nie sú v kvapaline mechanické nečistoty alebo zrazeniny. Ak konštrukčné vyhotovenie vozidla neumožňuje prístup k vyrovnávacej nádržke brzdovej kvapaliny, vloženie meracej sondy alebo odobratie vzorky brzdovej kvapaliny, teplota varu brzdovej kvapaliny sa neposudzuje.

**Chyby**

1.	V brzdovej kvapaline sú mechanické nečistoty alebo zrazeniny.	B
2.	Teplota varu brzdovej kvapaliny je nižšia ako 155 °C.	B
3.	Vo vyrovnávacej (zásobnej) nádržke nie je dostatočné množstvo brzdovej kvapaliny. <sup>58)</sup>	B
4.	Kryt (veko) vyrovnávacej (zásobnej) nádržky chýba alebo je nadmerne poškodený. <sup>59)</sup>	B

**Tlak vzduchu - prevádzkový, ovládací, brzdový****Predpísané podmienky**

1. Na vozidlách používajúcich tlakový vzduch (alebo podtlak) na ovládanie prevádzkovej brzdy musí:
  - a) prevádzkový tlak vzduchu (alebo podtlak) v brzdovej sústave dosiahnuť bezpečnú prevádzkovú hodnotu v stanovenom čase,
  - b) brzdové tlaky jednotlivých brzdových okruhov prevádzkovej aj odľahčovacej brzdy musia dosahovať výrobcom predpísané hodnoty.
2. Tlak vzduchu v spojkových hlaviciach ťažného vozidla musí dosahovať na:
  - a) jednohadicovom prevode brzdy
    - I. prevádzkový tlak vzduchu (0,55 až 0,6 MPa), ak nie je v činnosti prevádzková brzda,
    - II. nulový pretlak pri plnom zdvihu ovládacieho orgánu brzdy,
  - b) dvojhadicovom prevode brzdy v plniacej aj ovládacej vetve 0,65 až 0,85 MPa pri plnom zdvihu ovládacieho orgánu brzdy.
3. Tlak vzduchu v spojkovej hlavici ovládacej vetvy spojovacieho potrubia musí byť odstupňovateľný. Definícia odstupňovateľnosti je uvedená v kontrolnom úkone č. 205.
4. Po vypnutí motora a vyšliapaní tlaku pomocou pedála prevádzkovej brzdy na úroveň, kedy sa spustí výstražné zariadenie, alebo po tom, ako manometer indikuje nebezpečenstvo, musí zostať v brzdovom systéme tlak dostatočný na to, aby sa brzdy mohli použiť ešte minimálne dvakrát.

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Prevádzkový tlak vzduchu (podtlak) je mimo prípustných medzí, odchýlka však nepresahuje 15% menovitej hodnoty.	A
2.	Prevádzkový tlak vzduchu (podtlak) sa odchyľuje od predpísanej hodnoty o viac ako 15 %.	B
3.	Brzdový tlak jedného alebo viacerých brzdových okruhov je mimo predpísanej hodnoty, odchýlka však nepresahuje 20 % menovitej hodnoty.	A
4.	Brzdový tlak jedného alebo viacerých brzdových okruhov sa odchyľuje od predpísanej hodnoty o viac ako 20 %.	B
5.	Tlak vzduchu v spojkovej hlavici plniacej alebo ovládacej vetvy nedosahuje predpísanú hodnotu.	B
6.	Brzdíč prívessu pri jednohadicovom ovládaní brzd prívessu neumožňuje pri plnom zošliapnutí pedála prevádzkovej brzdy pokles tlaku v spojkovej hlavici pod 0,03 MPa, alebo prevádzkový tlak vzduchu je nižší ako 0,55 MPa.	B
7.	Tlak v spojkovej hlavici ovládacej vetvy spojovacieho potrubia nie je odstupňovateľný.	B
8.	Prevádzkový tlak (podtlak) dosahuje bezpečnú prevádzkovú hodnotu v neúmerne dlhom čase. <sup>60)</sup>	B
9.	Po vypnutí motora a vyšliapaní tlaku pomocou pedála prevádzkovej brzdy na úroveň, kedy sa spustí výstražné zariadenie, alebo po tom, ako manometer indikuje nebezpečenstvo nie je tlak v brzdovom systéme dostatočný na to, aby sa brzdy mohli použiť ešte minimálne dvakrát. <sup>61)</sup>	B

<sup>58)</sup> Položka 1.1.10. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>59)</sup> Položka 1.1.10. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>60)</sup> Položka 1.1.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>61)</sup> Položka 1.1.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

1. Na vozidlách kategórií M, N, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> musí byť účinok prevádzkového brzdenia rozdelený na jednotlivé nápravy úmerne zaťaženiu pri akejkoľvek okamžitej hmotnosti vozidla. Zariadením zabezpečujúcim rozdelenie účinku je spravidla na vozidlách s brzdami s kvapalinovým prevodom obmedzovač alebo regulátor brzdného účinku umiestnený na zadnej náprave a na vozidlách so vzduchotlakovými brzdami automatický záťažový regulátor (AZR) na jednej alebo viacerých nápravách. Rozdelenie účinku prevádzkového brzdenia môže byť obdobne zabezpečené aj elektronickým systémom ovládajúcim hydraulické alebo pneumatické brzdové ventily v závislosti od zaťaženia vozidla.
2. Vozidlo vybavené AZR musí byť zároveň vybavené štítkom obsahujúcim údaje o maximálnych brzdových tlakoch.

**Spôsob kontroly**

1. Na vozidlách s kvapalinovými brzdami sa prehliadkou overí stav jednotlivých dielov obmedzovača alebo regulátora; jeho funkčnosť sa posúdi pri vykonávaní kontrolného úkonu č. 201.
2. Na vozidlách so vzduchotlakovými brzdami sa prehliadkou overí stav AZR a jeho súčastí (napr. ovládacích laniek, tyčiek, vahadiel alebo pružín).
3. Na vozidlách vybavených elektronicky ovládanými hydraulickými alebo pneumatickými brzdovými ventilmi sa overí správnosť ich montáže a upevnenia, ako i neporušenosť elektrických vedení a pripojenie konektorov k ventilom.

**Chyby**

1.	Obmedzovač (regulátor) brzdného účinku alebo AZR na vozidle, ktoré ním bolo vybavené, chýba alebo je neúplný. <sup>62)</sup>	B
2.	Obmedzovač (regulátor) brzdného účinku, AZR alebo systém elektronicky riadených hydraulických alebo pneumatických brzdových ventilov je poškodený, zadretý, nadmerne skorodovaný alebo nefunguje. <sup>63)</sup>	B
3.	Na vozidle s AZR so systémom elektronicky riadených hydraulických alebo pneumatických brzdových ventilov je niektorý ventil uvoľnený, nesprávne namontovaný <sup>64)</sup> , alebo má poškodené elektrické vedenia alebo pripojovacie konektory.	B
4.	Obmedzovač (regulátor) brzdného účinku alebo AZR má poškodené alebo zjavne nesprávne nastavené ovládacie lanká, tyčky, vahadlá alebo pružiny. <sup>65)</sup>	B
5.	Na vozidle s AZR nie je štítok s údajmi o maximálnych brzdových tlakoch, alebo sú údaje nečitateľné, prípadne neúplné. <sup>66)</sup>	A

**Protiblokovacie zariadenie (ABS)**

**Predpísané podmienky**

1. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené:
  - a) motorové vozidlá kategórie M<sub>3</sub> triedy III s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 12 t,
  - b) motorové vozidlá kategórie N<sub>3</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 16 t a určené na ťahanie vozidiel kategórie O<sub>4</sub> a
  - c) prípojné vozidlá kategórie O<sub>4</sub>, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1992.
2. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené motorové vozidlá kategórie N<sub>3</sub>, ktoré boli vyrobené počnúc 1.10.1998.
3. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené:
  - a) motorové vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> a N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 7,5 t a
  - b) prípojné vozidlá kategórie O<sub>3</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 5 t, ktoré boli vyrobené počnúc 1.4.2000.
4. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené:
  - a) motorové vozidlá kategórie N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 7,5 t,
  - b) prípojné vozidlá kategórie O<sub>3</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 5 t, ktoré boli vyrobené počnúc 1.4.2001.
5. Protiblokovacím zariadením (ABS) musia byť vybavené vozidlá na prepravu nebezpečných vecí (ADR) uvedené do prevádzky po 30.6.1993 s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 10 t, ktoré tvoria nasledovné dopravné jednotky:
  - a) cisternové vozidlo,
  - b) vozidlo prepravujúce snímateľné cisterny alebo batériové vozidlo,
  - c) vozidlo prepravujúce cisternové kontajnery s vnútorným objemom viac ako 3000 litrov,
  - d) dopravné jednotky typu III.
6. Motorové vozidlá, ktoré sú určené na ťahanie prípojných vozidiel vybavených protiblokovacím zariadením (ABS), okrem vozidiel kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, musia mať zvláštne kontrolné svetlo pre protiblokovacie zariadenie (ABS) prípojného vozidla a konektor na prepojenie systémov protiblokovacieho zariadenia (ABS).

**Spôsob kontroly**

Prehliadkou sa overí vybavenie vozidla protiblokovacím zariadením (ABS) a stav jeho mechanických, hydraulických alebo pneumatických častí, vrátane elektrického vedenia a konektorov. Činnosť protiblokovacieho zariadenia (ABS) sa posudzuje podľa signalizácie príslušného kontrolného svetla umiestneného na prístrojovom paneli vozidla počas pohybu vozidla na kontrolnej linke a pri výjazde z linky. Kontrolné

<sup>62)</sup> Položka 1.1.17. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>63)</sup> Položka 1.1.17. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>64)</sup> Položka 1.1.7. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>65)</sup> Položka 1.1.17. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>66)</sup> Položka 1.1.17. písm. e) a f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

svetlo sa spravidla rozsvetuje pri spustení motora a zhasína pri rozjazde vozidla po prekročení rýchlosti 5 km.h<sup>-1</sup> (prípadne inej výrobcom vozidla stanovenej rýchlosti), alebo po určitom čase. Ak kontrolné svetlo pri väčšej rýchlosti alebo po stanovenom čase nezhasne, signalizuje tým poruchu v systéme.

### Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je predpísané protiblokovacie zariadenie (ABS), ním nie je vybavené.	B
2.	Kontrolné svetlo protiblokovacieho zariadenia (ABS) signalizuje poruchu v systéme. <sup>67)</sup>	B
3.	Kontrolné svetlo protiblokovacieho zariadenia (ABS) nefunguje správne. <sup>68)</sup>	B
4.	Elektrické vedenia (káble), snímače rýchlosti na kolesách alebo iné súčasti protiblokovacieho zariadenia (ABS) chýbajú alebo sú poškodené. <sup>69)</sup>	B
5.	Vozidlo určené na ťahanie prípojného vozidla vybaveného protiblokovacím zariadením (ABS), okrem vozidiel kategórie M <sub>1</sub> a N <sub>1</sub> , nemá zvláštne kontrolné svetlo pre protiblokovacie zariadenie (ABS) prípojného vozidla alebo konektor na prepojenie systémov protiblokovacieho zariadenia (ABS) ťažného a prípojného vozidla.	B

## Zásobníky energie (vzduchojemy)

227

### Predpísané podmienky

1. Zásobníky energie (vzduchojemy) a zariadenia zabezpečujúce ich dopĺňanie tlakovým vzduchom alebo podtlakom (kompresor, regulátor tlaku, podtlakové čerpadlo) nesmú byť mechanicky poškodené (deformované), skorodované alebo netesné.
2. Na najnižšom mieste zásobníkov (vzduchojemov) musí byť zariadenie na vypúšťanie kondenzátu.
3. Zásobníky energie (vzduchojemy) musia byť na vozidle dostatočne upevnené.
4. Zariadenia zabezpečujúce dopĺňanie zásobníkov energie (vzduchojemov) tlakovým vzduchom alebo podtlakom (kompresor, regulátor tlaku, podtlakové čerpadlo) musia fungovať správne.

### Spôsob kontroly

Prehliadkou zásobníkov energie (vzduchojemov) a zariadení zabezpečujúcich ich dopĺňanie sa overí ich stav, upevnenie a funkčnosť.

### Chyby

1.	Zásobník energie (vzduchojem) alebo zariadenie zabezpečujúce jeho dopĺňanie je mechanicky poškodené (deformované), skorodované alebo netesné. <sup>70)</sup>	B
2.	Na zásobníkoch chýba zariadenie na vypúšťanie kondenzátu, alebo je nefunkčné. <sup>71)</sup>	B
3.	Zásobníky energie (vzduchojemy) alebo zariadenia zabezpečujúce ich dopĺňanie sú nedostatočne upevnené alebo nesprávne namontované. <sup>72)</sup>	B
4.	Akákoľvek súčasť zásobníkov energie (vzduchojemov) alebo zariadení zabezpečujúcich ich dopĺňanie nefunguje správne, nefunguje vôbec, je neprimerane opravená, modifikovaná alebo nahradená nevhodnou. <sup>73)</sup>	B

## Elektronický brzdový systém (EBS)

228

### Predpísané podmienky

Ak je vozidlo vybavené elektronickým brzdovým systémom (EBS), potom musí tento systém fungovať správne. Nesmie byť indikovaná chyba EBS.

### Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom elektronickým brzdovým systémom (EBS) sa jeho stav posudzuje podľa signalizácie príslušného kontrolného svetla umiestneného na prístrojovom paneli vozidla. Kontrolné svetlo sa spravidla rozsvetuje pri spustení motora a zhasína pri rozjazde vozidla po prekročení výrobcom vozidla stanovenej rýchlosti, alebo po určitom čase. Ak kontrolné svetlo pri väčšej rýchlosti alebo po stanovenom čase nezhasne, signalizuje tým poruchu v systéme. V prípade systému, ktorý môže vodič vozidla ovládať (aktivovať alebo deaktivovať), býva kontrolné svetlo závislé od aktivácie alebo deaktivácie príslušného systému. Ak je takýto systém poškodený alebo nepracuje správne, signalizácia poruchy spravidla zobrazuje chybu, aj keď je systém deaktivovaný.

### Chyby

1.	Kontrolné svetlo elektronického brzdového systému (EBS) signalizuje poruchu v systéme. <sup>74)</sup>	B
2.	Kontrolné svetlo elektronického brzdového systému (EBS) nefunguje správne. <sup>75)</sup>	B

<sup>67)</sup> Položka 1.6. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>68)</sup> Položka 1.6. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>69)</sup> Položka 1.6. písm. c), d) a e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>70)</sup> Položka 1.1.3. písm. e) položka 1.1.9. písm. a) a položka 1.1.21. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>71)</sup> Položka 1.1.9. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>72)</sup> Položka 1.1.9. písm. c) a položka 1.1.21. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>73)</sup> Položka 1.1.3. písm. c) a položka 1.1.21. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>74)</sup> Položka 1.7. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>75)</sup> Položka 1.7. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

Ak je vozidlo vybavené systémom elektronickej kontroly stability (ESC), potom musí tento systém fungovať správne. Nesmie byť indikovaná chyba ESC.

**Spôsob kontroly**

Na vozidle vybavenom elektronicou kontrolou stability (ESC) sa preverí stav všetkých komponentov, vrátane elektrického vedenia a konektorov. Správnosť fungovania elektronickej kontroly stability (ESC) sa posudzuje podľa signalizácie príslušného kontrolného svetla umiestneného na prístrojovom paneli vozidla. Kontrolné svetlo sa spravidla rozsvetuje pri spustení motora a zhasína pri rozjazde vozidla po prekročení výrobcom vozidla stanovenej rýchlosti, alebo po určitom čase. Ak kontrolné svetlo pri väčšej rýchlosti alebo po stanovenom čase nezhasne, signalizuje tým poruchu v systéme. V prípade systému, ktorý môže vodič vozidla ovládať (aktivovať alebo deaktivovať), býva kontrolné svetlo závislé od aktivácie alebo deaktivácie príslušného systému. Ak je takýto systém poškodený alebo nepracuje správne, signalizácia poruchy spravidla zobrazuje chybu, aj keď je systém deaktivovaný.

**Chyby**

1.	Kontrolné svetlo systému elektronickej kontroly stability (ESC) signalizuje poruchu v systéme. <sup>76)</sup>	B
2.	Elektrické vedenia (káble), snímače rýchlosti na kolesách alebo iné komponenty elektronickej kontroly stability (ESC) chýbajú alebo sú poškodené. <sup>77)</sup>	B
3.	Spínač aktivácie/deaktivácie systému elektronickej kontroly stability (ESC) je poškodený alebo nefunguje správne. <sup>78)</sup>	B

**Článok IV**  
**Záverečné ustanovenia**

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

**Ing. Milín Kaňuščák, v.r.**  
generálny riaditeľ

<sup>76)</sup> Položka 7.12. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>77)</sup> Položka 7.12. písm. a), b) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>78)</sup> Položka 7.12. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Metodický pokyn č. 72/2011,  
ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa riadenia vozidla a geometrie kolies riadiacej nápravy vozidla  
(Kontrolné úkony skupiny 300)**

**Článok I  
Predmet**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky 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 riadenia vozidla a geometrie kolies riadiacej nápravy vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 300“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

- a) predpísané podmienky,
- b) spôsob kontroly,
- c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia<sup>1)</sup>.

**Článok II  
Všeobecné ustanovenia**

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 300 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojciferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „3“ (napr. kontrolný úkon Plynulosť prenosu sily má kód 302).

(2) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolný úkon odvoláva, nie je priamo reprodukováná 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.

(4) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom<sup>2)</sup> alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač). Použitie iných technologických zariadení alebo nástrojov nie je potrebné, ale je prípustné, ak je nimi STK vybavená (napr. plošiny pod kolesá riadiacej nápravy vozidla s valivým uložením).

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

(6) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných úkonoch zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu<sup>1)</sup> 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 jednotlivého vyrobeného vozidla alebo schválenia jednotlivého dovezeného vozidla. Ak sa výraz schválenie vzťahuje len k niektorému konkrétnemu z týchto druhov schválenia, je to v texte presne uvedené.

**Článok III  
Kontrolné úkony skupiny 300**

---

**Mŕtvy chod volantu (celková vôľa v riadení) 301**

---

**Predpísané podmienky**

1. Mŕtvym chodom volantu sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie také otáčanie volantom, počas ktorého ešte neboli prekonané mechanické vôle v riadení alebo pružné deformácie častí mechanizmu riadenia, a preto neprichádza k výkyvu kolies riadiacej nápravy. Celkovou vôľou v riadení sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie interval otočení volantu vymedzený na jednej strane bodom, v ktorom prichádza k začiatku výkyvu kolies riadiacej nápravy z neutrálnej polohy doľava, a na druhej strane bodom, v ktorom prichádza k začiatku výkyvu kolies riadiacej nápravy z neutrálnej polohy doprava.
2. Vzdialenosť medzi bodmi vymedzujúcimi celkovú vôľu v riadení na venci volantu nesmie byť väčšia ako jedna pätina priemeru venca volantu. (Poznámka: Zodpovedá uhlu otočenia volantu 23°).

**Spôsob kontroly**

1. Otočením volantu doľava a doprava z východiskovej pozície pri neutrálnej polohe kolies riadiacej nápravy sa overí veľkosť celkovej vôle v riadení. Ak je vozidlo vybavené posilňovačom riadenia, musí byť v činnosti. Kolesá riadiacej nápravy musia byť umiestnené na pevnom podklade.
2. Splnenie predpísanej podmienky č. 2 sa posudzuje subjektívne. V prípade nejednoznačnosti subjektívneho posúdenia sa posúdi na základe odmerania priemeru volantu, výpočtu jednej pätiny odmeranej hodnoty a porovnania s odmeranou vzájomnou vzdialenosťou oboch bodov.

---

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

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

**Chyby**

1.	Celková vôľa v riadení je väčšia než povolená. <sup>3)</sup>	C
----	--	---

**Plynulosť prenosu sily****302****Predpísané podmienky**

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

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Prenos ovládacej sily nie je rovnomerný a plynulý, je zjavný zväčšený odpor v mechanizme riadenia, avšak vozidlo je riaditeľné. <sup>4)</sup>	B
2.	Prenos ovládacej sily nie je rovnomerný a plynulý, je zjavný zväčšený odpor v mechanizme riadenia, čo spôsobuje, že vozidlo nie je bezpečne riaditeľné. <sup>4)</sup>	C
3.	Doraz v krajnej polohe kolesa riadiacej nápravy chýba alebo nie je účinný. <sup>5)</sup>	B
4.	V niektorej polohe vychýlenia kolies riadiacej nápravy sa koleso alebo iná časť mechanizmu riadenia dotýka niektorej pevnej časti vozidla (zachytáva sa o ňu). <sup>6)</sup>	B

**Stĺpik (čap) riadenia****303****Predpísané podmienky**

1. Stĺpik riadenia musí byť pevne spojený s vozidlom.
2. Stĺpik riadenia, čap riadenia alebo niektorá súvisiaca časť vozidla nesmie byť poškodená (napr. spodný nosník čapu riadenia na vozidlách vybavených riadidlami nesmie byť prasknutý).
3. V uložení čapu riadenia vozidiel vybavených riadidlami nesmú byť nadmerné radiálne ani axiálne vôle.
4. Spojenie riadidiel s čapom riadenia musí byť dostatočne pevné, aby nebolo možné samovoľné pootočenie riadidiel oproti čapu.
5. Ak je vozidlo vybavené výškovo nastaviteľným volantom, potom musí byť možné výškové nastavenie volantu zaistiť.

**Spôsob kontroly**

Pohybovaním volantom v rovine kolmej k ose hriadeľa a v smere osi hriadeľa sa overí upevnenie stĺpika riadenia. Na vozidle s riadidlami sa ich pootáčaním a nabiehaním predným kolesom na vhodnú oporu overí vôľa v uložení čapu riadenia. Prehliadkou sa overí stav stĺpika (čapu) riadenia a súvisiacich častí vozidla (napr. pružné spojky, kardanové kĺby). Vyskúša sa zaistenie výškovo nastaviteľného volantu.

**Chyby**

1.	Stĺpik riadenia alebo hriadeľ volantu nie sú dostatočne upevnené, avšak vozidlo je riaditeľné. <sup>7)</sup>	B
2.	Stĺpik riadenia alebo hriadeľ volantu nie sú dostatočne upevnené, čo spôsobuje, že vozidlo nie je bezpečne riaditeľné. <sup>7)</sup>	C
3.	Pri kontrole stĺpika riadenia sa stred volantu výrazne pohybuje nahor alebo nadol. <sup>8)</sup>	B
4.	Pri kontrole stĺpika riadenia možno jeho hornú časť výrazne vychýliť v radiálnom smere od jeho osi. <sup>9)</sup>	B
5.	V uložení čapu riadenia je nesprávna vôľa (príliš veľká alebo malá), čo spôsobuje nespoľahlivú činnosť riadenia.	C
6.	Riadidlá nie sú dostatočne pevne spojené s čapom riadenia, takže môže prísť k ich vzájomnému pootočeniu.	C
7.	Stĺpik riadenia, čap riadenia alebo niektorá súvisiaca časť vozidla (napr. spodný nosník čapu riadenia) je prasknutá alebo inak poškodená.	B
8.	Výškové nastavenie volantu nie je zaistiteľné.	B
9.	Pružná spojka je nadmerne opotrebovaná alebo poškodená. <sup>10)</sup>	B
10.	Je zistená neprimeraná oprava alebo modifikácia niektorej časti. <sup>11)</sup>	C

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

**Volant (riadidlá)****304****Predpísané podmienky**

1. Volant nesmie byť prasknutý, deformovaný alebo inak poškodený. Volant musí byť na hriadeli riadne upevnený.
2. Riadidlá musia byť riadne upevnené a nesmú byť poškodené (deformované); ich nosné časti nesmú byť neodborne opravované.

<sup>3)</sup> Položka 2.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>4)</sup> Položka 2.1.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>5)</sup> Položka 2.1.4. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>6)</sup> Položka 2.1.4. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>7)</sup> Položka 2.2.2. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>8)</sup> Položka 2.2.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>9)</sup> Položka 2.2.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>10)</sup> Položka 2.2.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>11)</sup> Položka 2.2.2. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

3. Na vozidle môže byť len jeden volant (riadidlá) schváleného vyhotovenia. *Poznámka: Platí okrem prípadov, ak bolo vozidlo schválené s viacerými ovládacími orgánmi (napr. špeciálne zametacie vozidlá alebo vozidlá vyhotovujúce vodorovné dopravné značenie).*

#### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav volantu (riadidiel). Pohybovaním volantom v rovine kolmej k ose hriadeľa a v smere osi hriadeľa sa pri kontrole upevnenia stĺpika riadenia (kontrolný úkon č. 303) zároveň overí aj upevnenie volantu na jeho hriadeľ.

#### Chyby

1.	Volant alebo riadidlá nie sú dostatočne upevnené (napr. vzájomný pohyb medzi volantom a stĺpikom riadenia naznačuje nedostatočné upevnenie). <sup>12)</sup>	C
2.	Volant je poškodený (má napr. popraskaný povrch s ostrými hranami alebo výstupky, ktoré môžu zraniť ruky vodiča, prípadne je deformovaný, lúče volantu alebo náboj sú uvoľnené alebo prasknuté), bezpečnosť riadenia vozidla tým môže byť ohrozená. <sup>13)</sup>	B
3.	Povrch volantu alebo objímka je prasknutá, ale zatiaľ tento stav neohrozuje bezpečnosť riadenia vozidla.	A
4.	Riadidlá sú deformované alebo inak poškodené.	B
5.	Volant alebo riadidlá sú zjavne neschváleného vyhotovenia, alebo sú na nich vykonané neschválené úpravy.	B
6.	Na riadidlách chýbajú rukoväte.	B
7.	Na riadidlách sú značne poškodené rukoväte.	A
8.	Zádržné zariadenie na náboji volantu chýba. <sup>14)</sup>	B

#### Prevodka riadenia

305

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí upevnenie a stav prevodky riadenia, ak je prístupná. Pri kontrole plynulosti prenosu sily (kontrolný úkon č. 302) sa zároveň overí aj funkcia prevodky riadenia.

#### Chyby

1.	Prevodka riadenia je prasknutá alebo inak poškodená, bezpečnosť riadenia vozidla je tým ohrozená. <sup>15)</sup>	C
2.	Prevodka riadenia je uvoľnená, prípadne kĺbové spojenie prevodky s hriadeľom volantu je poškodené alebo nadmerne opotrebované, alebo jeho skrutkové spoje nie sú dostatočne zaistené. <sup>16)</sup>	B
3.	Montážne otvory na podvozku alebo karosérii slúžiace na pripevnenie prevodky riadenia sú deformované. <sup>17)</sup>	B
4.	Skrutky pripevňujúce prevodku riadenia k vozidlu chýbajú alebo sú prasknuté. <sup>18)</sup>	B
5.	V prevodke riadenia sú mierne zväčšené vôle.	A
6.	V prevodke riadenia sú nadmerne veľké vôle.	C
7.	Z prevodky riadenia uniká mazivo, neodkvapkáva však na vozovku. <sup>19)</sup>	A
8.	Z prevodky riadenia uniká mazivo a zjavne odkvapkáva na vozovku. <sup>19)</sup>	C
9.	Hriadeľ segmentu riadenia je skrútený alebo ozubenie je opotrebované. <sup>20)</sup>	B
10.	Nadmerné opotrebenie hriadeľa segmentu riadenia. <sup>21)</sup>	B
11.	Nadmerný pohyb hriadeľa segmentu riadenia. <sup>22)</sup>	B

#### Kĺby, páky a tyče riadenia

306

#### Predpísané podmienky

- Žiadna z pák a tyčí riadenia nesmie byť deformovaná, inak viditeľne poškodená alebo neodborne opravená.
- Všetky spoje pák a tyčí riadenia musia byť riadne upevnené a zaistené.
- Ochranné manžety (prachovky) kĺbov, spojov a uložení nesmú byť poškodené.
- Žiadna súčasť točnicového riadenia prívěsu nesmie byť nedostatočne pripevnená, prasknutá alebo inak poškodená.

#### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav kĺbov, pák, tyčí a ich spojení. Na prípojnom vozidle s točnicovým riadením sa prehliadkou overí stav všetkých jeho súčastí.

<sup>12)</sup> Položka 2.2.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>13)</sup> Položka 2.2.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>14)</sup> Položka 2.2.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>15)</sup> Položka 2.1.2. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>16)</sup> Položka 2.1.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>17)</sup> Položka 2.1.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>18)</sup> Položka 2.1.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>19)</sup> Položka 2.1.1. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>20)</sup> Položka 2.1.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>21)</sup> Položka 2.1.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>22)</sup> Položka 2.1.1. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

## Chyby

1.	Niektorá z pák alebo tyčí riadenia je deformovaná, nalomená, prasknutá alebo inak poškodená, prípadne neodborne opravená, a tento stav ohrozuje bezpečnosť riadenia vozidla. <sup>23)</sup>	C
2.	Kĺby a ostatné pohyblivé spoje sú poškodené natoľko, že hrozí ich rozpojenie. <sup>24)</sup>	C
3.	Niektoré kĺby a spojenia pák alebo tyčí riadenia nie sú dostatočne zaistené, ich rozpojenie však bezprostredne nehrozí. <sup>25)</sup>	B
4.	Niektorá ochranná manžeta chýba alebo je poškodená alebo opotrebovaná natoľko, že zjavne neplní svoju funkciu. <sup>26)</sup>	A
5.	Nesprávne uloženie pák alebo tyčí v ložiskách a vedeniach. <sup>27)</sup>	B
6.	Niektorá súčasť točnicového riadenia prípojného vozidla je prasknutá alebo inak poškodená a tento stav ohrozuje bezpečnosť riadenia vozidla. <sup>28)</sup>	C
7.	Niektorá súčasť točnicového riadenia prípojného vozidla nie je dostatočne pripevnená, a tento stav ohrozuje bezpečnosť riadenia vozidla. <sup>29)</sup>	C
8.	Niektorá súčasť točnicového riadenia prípojného vozidla je poškodená, bezprostredné nebezpečenstvo však nehrozí. <sup>28)</sup>	B

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

### Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach

307

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

- Kývaním kolesa v horizontálnej rovine a natáčaním volantu striedavo na obe strany (mykaním) sa zosponu vozidla zisťuje veľkosť vôľ v kĺboch, pákach a tyčiach riadenia. Posudzuje sa subjektívne.
- Vôľa v pohyblivých spojoch točnicového riadenia prípojného vozidla sa zistí prehliadkou, prípadne použitím detektora vôle v zavesení kolies.

## Chyby

1.	V kĺboch, pákach alebo tyčiach riadenia sú mierne väčšie vôle. <sup>24)</sup>	A
2.	V kĺboch, pákach alebo tyčiach riadenia sú nadmerné vôle. <sup>24)</sup>	B
3.	V pohyblivých spojoch točnicového riadenia prípojného vozidla sú mierne väčšie vôle. <sup>30)</sup>	A
4.	V pohyblivých spojoch točnicového riadenia prípojného vozidla sú nadmerné vôle. <sup>30)</sup>	B

### Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy

308

#### Predpísané podmienky

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

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

#### Spôsob kontroly

- Zbiehavosť (rozbiehavosť) kolies sa kontroluje mechanickým alebo optickým prístrojom na meranie parametrov geometrie kolies. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.
- Kontrolný úkon č. 308 sa nevykoná:
  - ak sa namiesto neho vykoná kontrolný úkon č. 310 (Geometria kolies riadiacej nápravy – stav),
  - ak je zistená vážna alebo nebezpečná chyba v kontrolnom úkone č. 307 (Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (Kolesá – vôľa v zavesení) alebo 403 (Kolesá - vôľa v uložení),
  - ak ho kontrolný technik so súhlasom vodiča alebo prevádzkovateľa vozidla z rozsahu technickej kontroly vypustí.

## Chyby

1.	Zbiehavosť (rozbiehavosť) kolies riadiacej nápravy nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>31)</sup>	A
----	---	---

### Odklon kolies riadiacej nápravy

309

#### Predpísané podmienky

- Kolesá riadiacej nápravy vozidiel kategórií M a N musia byť odklonené od zvislej roviny rovnobežnej so strednou pozdĺžnou rovinou vozidla o uhol predpísaný výrobcom. Pripúšťa sa odchýlka oproti predpisu výrobcu o ( $\pm 1$ ) °.

<sup>23)</sup> Položka 2.1.3. písm. c) a f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>24)</sup> Položka 2.1.3. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>25)</sup> Položka 2.1.3. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>26)</sup> Položka 2.1.3. písm. g) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>27)</sup> Položka 2.1.3. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>28)</sup> Položka 2.5. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>29)</sup> Položka 2.5. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>30)</sup> Položka 2.5. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>31)</sup> Položka 2.4. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.



2. Odklony protíhľých kolies riadiacej nápravy sa navzájom nesmú líšiť o viac ako  $1^\circ$ .

#### Spôsob kontroly

- Odklon kolies sa kontroluje mechanickým alebo optickým prístrojom na meranie parametrov geometrie kolies. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.
- Kontrolný úkon č. 309 sa nevykoná:
  - ak sa namiesto neho vykoná kontrolný úkon č. 310 (Geometria kolies riadiacej nápravy – stav),
  - ak je zistená vážna alebo nebezpečná chyba v kontrolnom úkone č. 307 (Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (Kolesá – vôľa v zavesení) alebo 403 (Kolesá - vôľa v uložení),
  - ak ho kontrolný technik so súhlasom vodiča alebo prevádzkovateľa vozidla z rozsahu technickej kontroly vypustí.
- Na tuhej náprave ukazuje odlišný odklon kolies na deformáciu nápravnice; túto chybu je potom potrebné vyznačiť v kontrolnom úkone č. 401 {Predná náprava (vidlica)}.

#### Chyby

1.	Odklon niektorého z kolies riadiacej nápravy nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>31)</sup>	A
2.	Odklon protíhľých kolies riadiacej nápravy sa navzájom líši o viac než $1^\circ$ . <sup>31)</sup>	A

### Geometria kolies riadiacej nápravy - stav

310

#### Predpísané podmienky

- Parameter súhrnne charakterizujúci stav geometrie kolies riadiacej nápravy (zahŕňa zbiehavosť, odklon kolies a ostatné súvisiace vplyvy) vozidiel kategórií M a N musí byť v rozmedzí hodnôt, ktoré sú predpísané výrobcom vozidla pre dynamický spôsob kontroly prejazdnom cez plošinový indikátor stavu geometrie.
- Ak predpis výrobcu nie je známy, musí hodnota parametra súhrnne charakterizujúceho stav geometrie kolies riadiacej nápravy ležať v rozmedzí (- 8) až (+ 8) m/km pre vozidlá kategórií  $M_1$  a  $N_1$ , alebo (- 10) až (+ 10) m/km pre vozidlá kategórií  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  a  $N_3$ . V prípade zariadenia merajúceho v iných jednotkách (mm/m, mm alebo iné) sa použije ekvivalentné rozmedzie vyjadrené v príslušných jednotkách.

#### Spôsob kontroly

- Súhrnný stav geometrie kolies riadiacej nápravy (zahŕňa zbiehavosť, odklon kolies a súvisiace vplyvy) sa kontroluje na prejazdnom plošinovom indikátore. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia.
- Kontrolný úkon č. 310 nahrádza kontrolné úkony č. 308 (Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy) a 309 (Odklon kolies riadiacej nápravy), ktoré sa pri vykonaní tohto kontrolného úkonu vypúšťajú z rozsahu technickej kontroly.
- Ak sú zistené vážne alebo nebezpečné chyby v kontrolných úkonoch č. 307 (Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (Kolesá – vôľa v zavesení) alebo 403 (Kolesá - vôľa v uložení), potom sa chyba zistená v kontrolnom úkone č. 310 nevyhodnotí.

#### Chyby

1.	Parameter stavu geometrie kolies riadiacej nápravy nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>31)</sup>	A
----	---	---

### Posilňovač riadenia - činnosť

312

#### Predpísané podmienky

- Na vozidlách, ktoré sú vybavené posilňovačom riadenia, musí byť toto zariadenie funkčné a musí výrazne zmenšovať silu potrebnú na ovládanie riadenia (otáčanie volantom).
- Na vozidlách s elektronickým posilňovačom riadenia (EPS) nesmie byť indikovaná chyba systému.

#### Spôsob kontroly

- Ak je vozidlo vybavené posilňovačom riadenia, overí sa jeho činnosť porovnaním sily potrebnej na výkyv kolies riadiacej nápravy pri vypnutí motora vozidla a pri motore bežiacom s voľnobežnými otáčkami. Činnosť posilňovača sa posudzuje subjektívne, pričom pri motore v chode musí byť sila potrebná na ovládanie riadenia (otáčanie volantom) citeľne menšia. V prípade potreby sa overí činnosť posilňovača aj pri zmene otáčok motora. Zvýšenie potrebnej ovládacej sily pri zvýšení otáčok motora je vzhľadom na charakteristiku posilňovača prípustné. Počas merania musia byť kolesá riadiacej nápravy umiestnené na pevnom podklade.
- Skontroluje sa hladina pracovného média posilňovača riadenia v nádržke (ak je viditeľná). Posúdi sa prípadný viditeľný únik pracovného média.
- Na vozidlách s elektronickým posilňovačom riadenia (EPS) sa skontroluje indikácia chyby systému na palubnej doske. Vizualne sa skontroluje súlad medzi uhlom volantu a uhlom výkyvu kolies pri zapnutí alebo vypnutí motora.

#### Chyby

1.	Posilňovač riadenia nefunguje. <sup>32)</sup>	B
2.	Z posilňovača riadenia uniká pracovné médium (kvapalina), neodkvapkáva však na vozovku. <sup>33)</sup>	A
3.	Z posilňovača riadenia uniká pracovné médium (kvapalina) a zjavne odkvapkáva na vozovku. <sup>33)</sup>	C
4.	Výška hladiny pracovného média (kvapaliny) v nádržke posilňovača riadenia nie je dostatočná. <sup>34)</sup>	A
5.	Posilňovač riadenia má praskliny alebo je inak poškodený. <sup>35)</sup>	B
6.	Časti posilňovača riadenia sú nesprávne uložené alebo zadržávajú. <sup>36)</sup>	B
7.	Je zistená neprimeraná oprava alebo modifikácia niektorej časti posilňovača riadenia. <sup>37)</sup>	B

<sup>32)</sup> Položka 2.1.5. písm. c) a položka 2.6. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>33)</sup> Položka 2.1.5. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>34)</sup> Položka 2.1.5. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>35)</sup> Položka 2.1.5. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>36)</sup> Položka 2.1.5. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

8.	Poškodené alebo výrazne skorodované laná alebo hadice prislúchajúce k posilňovaču riadenia. <sup>38)</sup>	B
9.	Na vozidle s elektronickým posilňovačom riadenia (EPS) je indikovaná chyba systému. <sup>39)</sup>	B
10.	Na vozidle s elektronickým posilňovačom riadenia (EPS) je zistený zjavný nesúlad medzi uhlom volantu a uhlom kolies. <sup>40)</sup>	B

---

#### Riadenie zadnej nápravy - stav

313

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

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

### Článok IV Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

**Ing. Milín Kaňuščák, v.r.**  
generálny riaditeľ

---

<sup>37)</sup> Položka 2.1.5. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>38)</sup> Položka 2.1.5. písm. g) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>39)</sup> Položka 2.6. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>40)</sup> Položka 2.6. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Metodický pokyn č. 73/2011,**  
**ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa náprav, kolies, pneumatík, systému zavesenia kolies, pruženia,**  
**hriadeľov a kĺbov vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel**  
**(Kontrolné úkony skupiny 400)**

**Článok I**  
**Predmet**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky 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 náprav, kolies, pneumatík, systému zavesenia kolies, pruženia, hriadeľov a kĺbov vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 400“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniách technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

- a) predpísané podmienky,
- b) spôsob kontroly,
- c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia<sup>1)</sup>.

**Článok II**  
**Všeobecné ustanovenia**

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 400 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojciferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „4“ {napr. kontrolný úkon „Predná náprava (vidlica)“ má kód 401}.

(2) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolný úkon odvoláva, nie je priamo reprodukovávaná 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.

(4) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom<sup>2)</sup> alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač). Použitie iných technologických zariadení alebo nástrojov nie je potrebné, ale je prípustné, ak je nimi STK vybavená (napr. detektor vôle v zavesení kolies na kontrolnej linke typu A alebo skúšobňa účinku tlmičov pruženia).

(5) Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytie niektorých súčastí vozidla (napr. puklice alebo ozdobné kryty kolies pre sprístupnenie bodov upevnenia kolies).

(6) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných úkonoch zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu<sup>1)</sup> 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 jednotlivého vyrobeného vozidla alebo schválenia jednotlivého 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 predpisu<sup>3)</sup> predložené osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II, prípadne predložená 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 400**

<b>Predná náprava (vidlica)</b>	<b>401</b>
<b>Predpísané podmienky</b>	
1. Na žiadnej z konštrukčných častí prednej nápravy (prednej vidlice jednostopového vozidla) nesmú byť poškodenia, ktoré by mohli narušiť pevnosť alebo funkciu niektorého jej dielu alebo nápravy ako celku.	
2. Všetky skrutkové spoje musia byť bezpečne dotiahnuté, nesmú chýbať zaisťovacie diely (poistné podložky, závlačky; samoistiacie matice môžu byť nahradené ekvivalentným zaisťovacím spojom).	
3. Na prednej náprave nesmú byť konštrukčné zmeny voči schválenému vyhotoveniu.	
4. Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy nesmie unikať mazivo.	
<b>Spôsob kontroly</b>	
Prehliadkou sa zistí stav všetkých konštrukčných častí prednej nápravy a ich zhodnosť so schváleným vyhotovením. Zároveň sa overí tesnosť rozvodovky. Na jednostopových vozidlách sa prehliadkou overí stav prednej vidlice. Odchýlky od schváleného vyhotovenia sa vyhodnocujú v kontrolnom úkone č. 718.	

<sup>1)</sup> § 48 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.  
<sup>2)</sup> § 34 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.  
<sup>3)</sup> § 46 ods. 9 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

## Chyby

1.	Náprava (vidlica) je deformovaná alebo inak vážne poškodená (napr. viditeľnými prasklinami, únavovými lomami, alebo je koróziou narušená pevnosť spojov alebo nosných dielov). <sup>4)</sup>	C
2.	Niektoré spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené. <sup>5)</sup>	B
3.	Konštrukčné časti nápravy alebo pripevňovacie body na ráme alebo samonosnej karosérii sú zjavne deformované alebo neprimerane modifikované oproti schválenému vyhotoveniu. <sup>6)</sup>	B
4.	Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy uniká mazivo, ktoré neodkvapkáva na vozovku. <sup>7)</sup>	A
5.	Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy uniká mazivo, ktoré zjavne odkvapkáva na vozovku. <sup>7)</sup>	C

## Kolesá – vôľa v zavesení

402

### Predpísané podmienky

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

### Spôsob kontroly

Vôľa sa zistí vizuálnou prehliadkou pri pohyboch kolesom pomocou detektora vôle, alebo pri manuálnom pohybovaní kolesom pri jeho prizdvíhnutí striedavo v zvislom alebo bočnom smere (koleso sa v prípade podozrenia, že v jeho zavesení sú nadmerné vôle, uchopí jednou rukou hore a ťahá, druhou rukou dole tlačí a naopak). Pri prehliadke jednostopového vozidla sa skontroluje vôľa na zadnej výkyvnej vidlici.

## Chyby

1.	Niektoré pohyblivé uloženie zavesenia kolesa má nedostatočnú vôľu alebo vôľu mierne zväčšenú.	A
2.	Ochranná manžeta (prachovka) niektorého čapu alebo kĺbu zavesenia kolesa chýba alebo je nadmerne poškodená. <sup>8)</sup>	A
3.	V zavesení niektorého kolesa alebo na vidlici jednostopového vozidla je väčšia ako konštrukčná vôľa, čo môže ovplyvniť ovládateľnosť vozidla a jeho jazdné vlastnosti, alebo spôsobiť iné poruchy. <sup>9)</sup>	B
4.	Čapy, puzdrá, pružné uloženia alebo iné spoje súčastí zavesenia kolesa sú nadmerne opotrebované, uvoľnené, prasknuté alebo inak vážne poškodené natolko, že hrozí ich celková deštrukcia (rozpojenie). <sup>10)</sup>	C

## Kolesá – vôľa v uložení

403

### Predpísané podmienky

- V uložení kolies musí byť len taká montážna vôľa, aby sa kolesá otáčali plynulo, bez mechanického brzdzenia spôsobovaného súčastami uloženia.
- V uložení kolies nesmú byť radiálne a axiálne vôle väčšie, ako sú konštrukčne dané uložení kolesa.

### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Vôľa vo valivom uložení niektorého kolesa je mierne zväčšená, alebo nie je dostatočná, čo spôsobuje zadieranie kolesa pri jeho otáčaní. <sup>11)</sup>	A
2.	V uložení niektorého kolesa je nadmerná radiálna alebo axiálna vôľa, ktorá môže negatívne ovplyvňovať ovládateľnosť alebo stabilitu vozidla. <sup>12)</sup>	B

## Kolesá – pripevnenie

404

### Predpísané podmienky

- Všetky pripevňovacie skrutky alebo matice kolies musia byť riadne dotiahnuté a nesmú mať nadmerne poškodené hrany. Skrutky alebo matice kolies, s ktorými bolo vozidlo schválené, nesmú byť neprimerane modifikované alebo nahradené nevhodnými. Žiadna skrutka alebo matica nesmie chýbať.
- Pri zdvojenej montáži kolies musia byť na hustenie vnútornej pneumatiky ventily usporiadané a kolesá vyhotovené tak, aby sa tlak vzduchu v pneumatike dal kedykoľvek ľahko upraviť alebo merať zo strany vonkajšieho kolesa, bez demontáže kolies alebo inej obtiažnej manipulácie.

<sup>4)</sup> Položka 5.1.1. písm. a) a položka 5.3.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>5)</sup> Položka 5.1.1. písm. b) a položka 5.3.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>6)</sup> Položka 5.1.1. písm. c) a položka 5.3.3. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>7)</sup> Položka 8.4.1. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>8)</sup> Položka 5.3.4. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>9)</sup> Položka 5.1.2. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>10)</sup> Položka 5.1.2. písm. a), b) a d) a položka 5.3.4. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>11)</sup> Položka 5.1.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>12)</sup> Položka 5.1.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí prítomnosť všetkých pripevňovacích skrutiek alebo matíc. Na účely kontroly sa musí zabezpečiť prístup k pripevňovacím skrutkám alebo maticiam. Sňatie puky alebo ozdobného krytu kolesa sa nepovažuje za demontáž časti vozidla ani v prípade, ak je na uvoľnenie poistnej skrutky alebo poistnej spony puky potrebné použitie náradia. Pripevnenie kolies sa zisťuje na detektore vôle alebo ručným pohybovaním kolesa pri kontrole v kontrolnom úkone č. 403.

### Chyby

1.	Niektoré z kolies nie je možné riadne pripevniť, pretože otvory v disku sú nadmerne poškodené.	C
2.	Niektorá pripevňovacia skrutka alebo matica kolesa chýba, alebo niektorá upevňovacia obruč pneumatiky nie je správne nasadená. <sup>13)</sup>	C
3.	Kvôli poškodeniu závitov na náboji kolesa, pripevňovacej skrutke alebo matici koleso zjavne nie je možné dotiahnuť. <sup>14)</sup>	C
4.	Na pripevnenie kolesa je použitá jedna alebo viacero nevhodných skrutiek alebo matíc, alebo sú ich hrany nadmerne poškodené.	B
5.	Ventil vnútornej pneumatiky pri zdvojenej montáži kolesa nie je prístupný zo strany vonkajšieho kolesa.	A

### Disky (ráfiky)

405

#### Predpísané podmienky

1. Druh, rozmery a vyhotovenie disku (ráfika) musia zodpovedať schválenému vyhotoveniu. Za schválené vyhotovenie sa na účel tohto kontrolného úkonu považuje také, ktoré sa zhoduje s údajmi uvedenými v predloženej doklade o evidencii vozidla.
2. Disky (ráfiky) a spicové disky (používané najmä na jednostopových vozidlách) nesmú byť deformované, prasknuté alebo inak nadmerne poškodené.
3. Spicové disky (používané najmä na jednostopových vozidlách) musia mať všetky spice rovnomerne napnuté, žiadna z nich nesmie chýbať, nesmie byť deformovaná alebo nadmerne porušená koróziou.

### Spôsob kontroly

Stav diskov (ráfikov) sa zistí prehliadkou.

### Chyby

1.	Disk alebo ráfik niektorého kolesa je deformovaný, má praskliny, chyby zvarov alebo iné mechanické poškodenia, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť prevádzky. <sup>15)</sup>	C
2.	Disk alebo ráfik niektorého kolesa je deformovaný, nie je však ohrozená bezpečnosť prevádzky.	A
3.	Na vozidle sú použité disky kolies nezodpovedajúce schválenému vyhotoveniu. <sup>16)</sup>	B
4.	Niektoré spice na spicovom kolese nie sú správne napnuté, sú poškodené alebo chýbajú.	B

### Pneumatiky – konštrukcia, typ dezénu, rozmer

406

#### Predpísané podmienky

1. Na vozidle sa smú používať len typovo schválené alebo homologizované<sup>17)</sup> pneumatiky, ktoré sú zapísané v predloženej doklade o evidencii vozidla. Pneumatiky musia byť označené príslušnou schvaľovacou alebo homologizačnou značkou (EHK alebo EÚ/ES/EHS).
2. Nosnosť pneumatík nesmie byť nižšia, ako je hmotnosť pripadajúca na koleso vozidla pri najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla. Indexy nosnosti, ktoré môžu byť vyznačené na pneumatike, a zodpovedajúce nosnosti sú uvedené v tabuľke.

Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)	Index nosnosti	Nosnosť (kg)
60	250	81	462	102	850	123	1550	144	2800
<b>61</b>	257	82	475	103	875	124	1600	145	2900
<b>62</b>	265	83	487	104	900	125	1650	146	3000
<b>63</b>	272	84	500	105	925	126	1700	147	3075
<b>64</b>	280	85	515	106	950	127	1750	148	3150
<b>65</b>	290	86	530	107	975	128	1800	149	3250
<b>66</b>	300	87	546	108	1000	129	1850	150	3350
<b>67</b>	307	88	560	109	1030	130	1900	151	3450
<b>68</b>	315	89	580	110	1060	131	1950	152	3550

<sup>13)</sup> Položka 5.2.1. písm. a) a položka 5.2.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>14)</sup> Položka 5.2.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>15)</sup> Položka 5.2.2. písm. a) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>16)</sup> Položka 5.2.2. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>17)</sup> Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 30, 54 a 75) alebo nariadenie vlády SR č. 195/2006 Z. z. alebo nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

69	325	90	600	111	1090	132	2000	153	3650
70	335	91	615	112	1120	133	2060	154	3750
71	345	92	630	113	1150	134	2120	155	3875
72	355	93	650	114	1180	135	2180	156	4000
73	365	94	670	115	1215	136	2240	157	4125
74	375	95	690	116	1250	137	2300	158	4250
75	387	96	710	117	1285	138	2360	159	4375
76	400	97	730	118	1320	139	2430		
77	412	98	750	119	1360	140	2500		
78	425	99	775	120	1400	141	2575		
79	437	100	800	121	1450	142	2650		
80	450	101	825	122	1500	143	2725		

3. Kategória rýchlostí pneumatík nesmie zodpovedať rýchlosti nižšej, ako je najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla, okrem prípadu zimných pneumatík popísanom v predpísanej podmienke č. 4. Označenia kategórií rýchlosti, ktoré môžu byť vyznačené na pneumatike, a zodpovedajúce rýchlosti sú uvedené v tabuľke. (Poznámka: označenia A2, A4, A6, A8, B a D sa spravidla používajú na pneumatikách vozidiel kategórií T a R, označenia B až W na ostatných kategóriách vozidiel, označenie „ZR“ pred označením dosadacieho priemeru pneumatiky sa používa na označenie radiálnych pneumatík určených pre rýchlosti nad 240 km.h<sup>-1</sup> avšak nepresahujúce 300 km.h<sup>-1</sup>.)

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

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

4. Ak sú na vozidle namontované zimné pneumatiky (s označením M+S, M.S alebo M&S) s kategóriou rýchlosti zodpovedajúcou rýchlosti nižšej, ako je najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla, potom musí byť vo vnútri vozidla v zornom poli vodiča umiestnené dodatkové označenie formou nálepky s povolenou najväčšou rýchlosťou zimných pneumatík. Upozornenie formou nálepky môže byť nahradené zariadením trvale nainštalovaným vo vozidle, napríklad palubným počítačom zobrazujúcim upozornenie.
5. Na vozidle nesmú byť s výnimkou núdzového dojazdu súčasne použité pneumatiky rôznych rozmerov a konštrukcií, pokiaľ v predloženej doklade o evidencii vozidla nie je určené inak. Na rovnakej náprave musia byť použité iba zhodné pneumatiky. Konštrukciu pneumatiky sa rozumie konštrukcia diagonálna (BIAS-PLY), radiálna (PLY) a zmiešaná (BIAS BELTED). Zhodnou pneumatikou sa rozumie pneumatika rovnakého rozmeru, konštrukcie, kategórie použitia, názvu výrobcu alebo obchodnej značky, indexu nosnosti, kategórie rýchlosti a prierezu. Na účel tohto metodického pokynu sa za rovnaké považujú prierezy takých pneumatík, ktoré sa zhodujú v šírke a profilovom čísle. Kategóriu použitia sa rozumie:
- normálna cestná pneumatika,
  - špeciálna pneumatika
    - pneumatika na špeciálne použitie, napríklad na zmiešané použitie na cestu a mimo nej,
    - pneumatika s obmedzenou rýchlosťou,
  - pneumatika na jazdu na snehu („M+S“, „M.S.“ alebo „M & S“),
  - náhradné pneumatiky na dočasné použitie.
6. Vzájomný rozdiel vonkajších priemerov jednotlivých nezaťažených pneumatík na rovnakej náprave alebo na zdvojennej montáži nesmie byť väčší ako 1,5 % vonkajšieho priemeru.
7. Drážky dezénu pneumatík s možnosťou ich prehlbovania, určených pre vozidlá kategórie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> a N a ich prípojné vozidlá, môžu byť dodatočne prehlbené. V takom prípade musí byť na oboch stranách bočnice pneumatiky vyznačený symbol Θ s priemerom najmenej 20 mm alebo nápis „REGROOVABLE“. Prehlbovanie drážok dezénu pneumatík vozidiel kategórie M<sub>1</sub> je zakázané.
8. Použitie pneumatík s protisklzovými hrotmi je zakázané pre všetky vozidlá okrem vozidiel záchranej služby.
9. Ak je pre bežné použitie pneumatiky predpísaný smer jej rotácie, potom musí byť pri montáži na vozidlo dodržaný.
10. Ak sú pneumatiky alebo vozidlo vybavené systémom sledovania tlaku v pneumatikách, tento systém musí pracovať správne.

#### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Vozidlo je vybavené pneumatikami rôznych rozmerov alebo konštrukcií, pričom tento stav nezodpovedá stavu, v akom bolo vozidlo schválené. <sup>18)</sup>	C
2.	Na tej istej náprave vozidla sú použité pneumatiky, ktoré nie sú zhodné (sú rôznych typov). <sup>19)</sup>	C
3.	Systém sledovania tlaku v pneumatikách nepracuje správne alebo je zjavne nefunkčný. <sup>20)</sup>	A
4.	Namiesto niektorého kolesa je namontované náhradné koleso určené na dočasné použitie.	A
5.	Niektorá pneumatika nie je označená predpísanou schvaľovacou alebo homologizačnou značkou. <sup>18)</sup>	C
6.	Index nosnosti niektorej pneumatiky je príliš nízky. <sup>18)</sup>	C
7.	Katégoria rýchlosti niektorej pneumatiky je príliš nízka. <sup>18)</sup>	C
8.	Prehĺbené drážky dezénu na pneumatike, na ktorej to nie je povolené. <sup>21)</sup>	C
9.	Pneumatika s prehĺbenými drážkami na vozidle, pre ktoré to nie je povolené.	C
10.	Rozdiel vonkajších priemerov pneumatík v zdvojenej montáži je zjavne väčší než prípustný. <sup>19)</sup>	C
11.	Rozdiel vonkajších priemerov pneumatík na jednej náprave zjavne väčší než prípustný. <sup>19)</sup>	C
12.	Pneumatika s protisklzovými hrotmi na vozidle, pre ktoré to nie je povolené.	C
13.	Nedodržaný predpísaný smer rotácie pneumatiky.	C

## Pneumatiky – poškodenie

407

### Predpísané podmienky

- Plášť pneumatiky nesmie mať na svojom vonkajšom obvode (oblasť koruny, ramena, boku a pätky plášt'a) trhliny ani poškodenia, ktoré obnažujú kordovú vrstvu, alebo ju narušujú. Pneumatika sa nesmie driať o iné súčasti vozidla.
- Ak sa v prípade drobných prepichov s následnou stratou tesnosti použije bezdušová pneumatika po oprave s dušou, musí byť označenie „TUBELESS“ na oboch bočniciach pneumatiky odstránené.
- Obnovené (protektorované) plášte musia byť označené slovom „RETREAD“ (na pneumatikách obnovených pred rokom 1999 mohlo byť použité tiež označenie „REMOULD“). Prehľad označení používaných na obnovených (protektorovaných) pneumatikách a obmedzenia v ich používaní je uvedený v tabuľke.

Trieda kvality	Možnosť použitia na vozidlách
I.A	bez obmedzenia
II.A	do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 100 km.h <sup>-1</sup> len na zadné nápravy motorových vozidiel a na prípojné vozidlá
C	do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 30 km.h <sup>-1</sup> okrem vozidiel na hromadnú dopravu osôb a na prepravu nebezpečných nákladov

- Protektorované pneumatiky sa nesmú používať na prednej náprave:
  - autobusov triedy II a III vozidiel kategórie M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>,
  - na vozidlách na prepravu nebezpečných vecí definovaných v časti 9 bodu 9.1.2 dohody ADR<sup>22)</sup>.
- Na obnovenom (protektorovanom) plášti sa nesmie oddeľovať kord, kordová vrstva alebo protektor.

### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Plášť niektorej pneumatiky má na vonkajšom obvode alebo na boku trhlinu alebo iné poškodenie, ktoré obnažuje alebo narušuje kordovú vrstvu. <sup>23)</sup>	C
2.	Plášť niektorej pneumatiky má na vonkajšom obvode alebo na boku trhlinu alebo iné poškodenie, ktoré zatiaľ neobnažuje ani narušuje kordovú vrstvu. <sup>23)</sup>	A
3.	Pneumatika sa drie o iné súčasti vozidla. <sup>24)</sup>	B
4.	Bezdušový plášť s drobným poškodením je použitý s dušou a nie je z neho odstránený nápis „TUBELESS“.	A
5.	Na vozidle je namontovaná jedna alebo viaceré pneumatiky, na ktorých je vyznačený kvalitatívny symbol nezodpovedajúci konštrukcii alebo spôsobu používania vozidla.	B
6.	Na obnovenom (protektorovanom) plášti sa zjavne oddeľuje kord, kordová vrstva alebo protektor. <sup>23)</sup>	C
7.	Obnovený (protektorovaný) plášť nie je označený slovom „RETREAD“ (prípadne „REMOULD“).	C

## Pneumatiky – hĺbka dezénovej drážky

408

### Predpísané podmienky

Hĺbka hlavných drážok v stredovej časti povrchu dezénu pneumatiky, ktorý pokrýva približne tri štvrtiny šírky povrchu dezénu jazdnej plochy pneumatiky, nesmie byť menej ako:

- 1 mm na vozidlách kategórie L<sub>1e</sub>,

<sup>18)</sup> Položka 5.2.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>19)</sup> Položka 5.2.3. písm. b) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>20)</sup> Položka 5.2.3. písm. h) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>21)</sup> Položka 5.2.3. písm. g) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>22)</sup> Vyhláška č. 64/1987 Zb. o Európskej dohode o medzinárodnej preprave nebezpečných vecí (ADR) v znení neskorších predpisov.

<sup>23)</sup> Položka 5.2.3. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>24)</sup> Položka 5.2.3. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

b) 1,6 mm na vozidlách ostatných kategórií.

*Poznámka: Splnenie požiadavky na hĺbku dezénových drážok zimných pneumatík aspoň 3 mm, ak sú používané v cestnej premávke v istom období a za istého stavu povrchu vozovky, sa pri technickej kontrole nepreveruje.*

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Hĺbka drážok alebo zárezov dezénu je menšia, ako je predpísaná. <sup>25)</sup>	C
----	--	---

### Zadná náprava (vidlica)

414

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Náprava (vidlica) je deformovaná alebo inak vážne poškodená (napr. viditeľnými prasklinami, únnavými lomami, alebo je koróziou narušená pevnosť spojov alebo nosných dielov). <sup>4)</sup>	C
2.	Niektoré spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené. <sup>5)</sup>	B
3.	Konštrukčné časti nápravy alebo pripevňovacie body na ráme alebo samonosnej karosérii sú zjavne deformované alebo neprimerane modifikované oproti schválenému vyhotoveniu. <sup>6)</sup>	B
4.	Z rozvodovky poháňanej zadnej nápravy uniká mazivo, ktoré neodkvapkáva na vozovku. <sup>7)</sup>	A
5.	Z rozvodovky poháňanej zadnej nápravy uniká mazivo, ktoré zjavne odkvapkáva na vozovku. <sup>7)</sup>	C

### Hnacie reťaze, ozubené remene a ich kryty

415

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

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

### Pruženie prednej nápravy (náprav)

416

#### Predpísané podmienky

1. Vozidlá okrem traktorov, pracovných strojov samohybných s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 km.h<sup>-1</sup> a pracovných strojov prípojných musia byť odpružené.
2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou poškodené natoľko, že by mohlo prísť k zlomeniu niektorého dielu pružiacej sústavy.
3. Žiadne diely pruženia nesmú byť neprimerane modifikované alebo nahradené nevhodnými.
4. Vankúše pneumatického pruženia nesmú mať mechanické poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť ich prasknutie. Príslušné potrubia musia byť tesné a nepoškodené.

#### Spôsob kontroly

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

<sup>25)</sup> Položka 5.2.3. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.



## Chyby

1.	Niektorý diel pruženia chýba, je prasknutý, deformovaný alebo opotrebovaný natoľko, že je zjavne porušená geometria náprav, alebo sa koleso dotýka iných dielov vozidla. <sup>26)</sup>	C
2.	Záves (ukotvenie) niektorého dielu pruženia je uvoľnený, prasknutý alebo nadmerne poškodený koróziou tak, že hrozí jeho vytrhnutie. <sup>26)</sup>	C
3.	Na niektorej listovej pružine chýba spona alebo je poškodený svorník tak, že je možný vzájomný posuv jednotlivých listov pružiny, alebo záves pružiny je nadmerne uvoľnený. <sup>26)</sup>	B
4.	Niektorý diel pneumatického pruženia alebo prívodného potrubia nie je tesný, je viditeľne poškodený, nadmerne opotrebovaný alebo modifikovaný spôsobom, ktorý nepriaznivo ovplyvňuje funkčnosť systému. <sup>27)</sup>	B
5.	Dorazy (obmedzovače) pruženia chýbajú.	B
6.	Niektorý diel pruženia je neprimerane modifikovaný alebo nahradený nevhodným. <sup>28)</sup>	B
7.	Niektoré spoje sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť prevádzky vozidla. <sup>26)</sup>	A

## Pruženie zadnej nápravy (náprav)

417

### Predpísané podmienky

1. Vozidlá okrem traktorov, pracovných strojov samohybných s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 km.h<sup>-1</sup> a pracovných strojov prípojných musia byť odpružené.
2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou poškodené natoľko, že by mohlo prísť k zlomeniu niektorého dielu pružiacej sústavy.
3. Žiadne diely pruženia nesmú byť neprimerane modifikované alebo nahradené nevhodnými.
4. Vankúše pneumatického pruženia nesmú mať mechanické poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť ich prasknutie. Príslušné potrubia musia byť tesné a nepoškodené.

### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Niektorý diel pruženia chýba, je prasknutý, deformovaný alebo opotrebovaný natoľko, že je zjavne porušená geometria náprav, alebo sa koleso dotýka iných dielov vozidla. <sup>26)</sup>	C
2.	Záves (ukotvenie) niektorého dielu pruženia je uvoľnený, prasknutý alebo nadmerne poškodený koróziou tak, že hrozí jeho vytrhnutie. <sup>26)</sup>	C
3.	Na niektorej listovej pružine chýba spona alebo je poškodený svorník tak, že je možný vzájomný posuv jednotlivých listov pružiny, alebo záves pružiny je nadmerne uvoľnený. <sup>26)</sup>	B
4.	Niektorý diel pneumatického pruženia alebo prívodného potrubia nie je tesný, je viditeľne poškodený, nadmerne opotrebovaný alebo modifikovaný spôsobom, ktorý nepriaznivo ovplyvňuje funkčnosť systému. <sup>27)</sup>	B
5.	Dorazy (obmedzovače) pruženia chýbajú.	B
6.	Niektorý diel pruženia je neprimerane modifikovaný alebo nahradený nevhodným. <sup>28)</sup>	B
7.	Niektoré spoje sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť prevádzky vozidla. <sup>26)</sup>	A

## Tlmiče pruženia - stav

418

### Predpísané podmienky

1. Tlmiče pruženia alebo hydraulické, pneumatické, prípadne kombinované tlmičové sústavy nesmú byť viditeľne poškodené.
2. Všetky tlmiče pruženia musia byť riadne upevnené a spojené s príslušnými časťami vozidla. Pružné uloženia nesmú byť opotrebené.
3. Z tlmičov pruženia a tlmičových sústav nesmie unikať tlmiace médium.
4. Na tlmiči pruženia nesmie chýbať ochranný plášť piestnice. Nesmú byť poškodené prachovky piestnice.

### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Niektorý tlmič pruženia chýba.	B
2.	Niektorý úchyt tlmiča pruženia je prasknutý alebo inak mechanicky alebo koróziou narušený natoľko, že môže prísť k jeho odlomeniu. <sup>29)</sup>	B
3.	Tlmič pruženia nie je dostatočne pripevnený, alebo na niektorom závesnom oku alebo podpornom mieste tlmiča pruženia je poškodené alebo nadmerne opotrebované pružné uloženie. <sup>29)</sup>	B
4.	Niektorá časť hydraulickej, pneumatikovej alebo kombinovanej tlmičovej sústavy je mechanicky poškodená natoľko, že je narušená funkcia tlmičov. <sup>30)</sup>	B
5.	Z niektorého tlmiča pruženia, zásobníka alebo zdroja média využívaného na funkciu tlmičov uniká médium. <sup>30)</sup>	B
6.	Na tlmiči chýba ochranný plášť piestnice alebo je poškodené tesnenie piestnice (prachovka).	A

<sup>26)</sup> Položka 5.3.1. písm. a), b) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>27)</sup> Položka 5.3.5. písm. a), b) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>28)</sup> Položka 5.3.1. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>29)</sup> Položka 5.3.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>30)</sup> Položka 5.3.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

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

**Spôsob kontroly**

Kontrola účinku tlmičov pruženia sa vykonáva iba vtedy, ak je kontrolná linka vybavená vhodným skúšobným zariadením. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu výrobcu skúšobného zariadenia. Kontrola sa nevykoná, ak kontrolný technik so súhlasom vodiča alebo prevádzkovateľa vozidla kontrolný úkon z rozsahu technickej kontroly vypustí.

**Chyby**

1.	Účinnosť niektorého tlmiča je menšia, ako je predpísaná alebo odporúčaná medzná hodnota. <sup>31)</sup>	A
2.	Účinnosť protiahlých tlmičov na tej istej náprave sa navzájom líši o väčšiu hodnotu, než je prípustná alebo odporúčaná. <sup>32)</sup>	A

**Stabilizátor****Predpísané podmienky**

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

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Stabilizátor a jeho súčasti, s ktorými bolo vozidlo schválené, chýbajú alebo sú neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými. <sup>26),28)</sup>	B
2.	Skrutná tyč stabilizátora je poškodená natoľko, že stabilizátor neplní svoju funkciu. <sup>26)</sup>	B
3.	Puzdrá lôžok alebo vložiek v uložení stabilizátora a koncov jeho ramien sú natoľko opotrebované alebo popraskané, že hrozí ich rozpadnutie, alebo stabilizátor má možnosť voľného pohybu. <sup>26)</sup>	B

**Spojovacie hriadele a kĺby****Predpísané podmienky**

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

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	V niektorých kĺboch alebo žliabkovaných spojoch sú nadmerné vôle. <sup>33)</sup>	B
2.	Niektoré skrutkové spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené. <sup>33)</sup>	B
3.	Spojovací hriadeľ je deformovaný, prasknutý alebo inak mechanicky vážne poškodený. <sup>34)</sup>	B
4.	Niektoré hriadele alebo kĺby majú mierne väčšie vôle.	A
5.	Spojovacie hriadele alebo kĺby sú neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými. <sup>35)</sup>	B

**Náhradné koleso - stav****Predpísané podmienky**

1. Vozidlá kategórií M, N, T, C a Ps musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu<sup>36)</sup> vybavené náhradným kolesom s diskom a s pneumatikou predpísaného druhu a rozmeru. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na:
  - a) vozidlá, ktoré majú vybavené všetky kolesá pneumatikami zvláštnej konštrukcie umožňujúcej dočasné použitie po defekte s indikáciou defektu v ktorejkoľvek z pneumatík,
  - b) vozidlá, ktoré sú vybavené prostriedkami na bezdemontážnu opravu poškodenej pneumatiky umožňujúcej dočasné použitie, pri vozidlách kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> môže byť vybavenie prostriedkami na bezdemontážnu opravu nahradené zmluvným vzťahom, na základe ktorého bude zabezpečená oprava poškodenej pneumatiky nepretržite na celom území Slovenskej republiky,

<sup>31)</sup> Položka 5.3.2.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>32)</sup> Položka 5.3.2.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>33)</sup> Položka 5.3.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>34)</sup> Položka 5.3.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>35)</sup> Položka 5.3.3. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>36)</sup> § 16 ods. 1 písm. c) vyhlásky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

- c) mestské autobusy, nákladné vozidlá špeciálne a špeciálne vozidlá, ktoré sú prevádzkované na obmedzenom území v operatívnom dosahu servisných služieb svojho prevádzkovateľa.
- Vozidlá kategórií O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>, Rb<sub>2</sub>, Rb<sub>3</sub> a Rb<sub>4</sub> musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu<sup>37)</sup> vybavené náhradným kolesom s diskom a s pneumatikou predpísaného druhu a rozmeru. Jazdná súprava zložená z ťahača a prípojného vozidla môže mať pri rovnakých rozmeroch pneumatík a pri rovnakom vyhotovení kolies jedno spoločné náhradné koleso.
  - Plášť pneumatiky náhradného kolesa nesmie mať trhliny alebo iné poškodenia, ktoré obnažujú alebo narušujú kordovú vrstvu.
  - Na hĺbku dezénovej drážky pneumatiky náhradného kolesa sa vzťahujú predpísané podmienky kontrolného úkonu č. 408.
  - Disk a ráfik náhradného kolesa nesmie byť deformovaný alebo inak nadmerne poškodený alebo prasknutý. Pneumatika náhradného kolesa musí byť nahustená na potrebný tlak.
  - Náhradné koleso alebo jeho pneumatika môžu byť iného vyhotovenia ako ostatné kolesá vozidla, ak sú určené výrobcom vozidla alebo pneumatiky len na dočasné použitie.

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je náhradné koleso predpísané, ním nie je vybavené.	B
2.	Náhradné koleso nie je vhodné na použitie na danom vozidle z dôvodu nesprávneho rozmeru pneumatiky alebo vyhotovenia disku.	B
3.	Disk alebo ráfik náhradného kolesa je deformovaný, má praskliny alebo iné mechanické poškodenia. <sup>15)</sup>	B
4.	Hĺbka drážok alebo zárezov dezénu je menšia ako predpísaná. <sup>25)</sup>	B
5.	Pneumatika náhradného kolesa zjavne nie je nahustená.	A

#### Náhradné koleso - pripevnenie

423

#### Predpísané podmienky

- Náhradné koleso musí byť riadne uložené a upevnené v držiaku určenom na tento účel.
- Skrutky alebo matice upevňujúce náhradné koleso v držiaku musia byť riadne dotiahnuté.
- Držiak so zariadením na sklápanie alebo zdvíhanie ťažkého náhradného kolesa musí byť spoľahlivo zaistený proti možnému samovoľnému sklopeniu alebo spusteniu náhradného kolesa.
- Ťahač návesu môže mať náhradné koleso umiestnené na pripojenom návese.

#### Spôsob kontroly

Vizuálnou prehliadkou sa zistí stav pripevňovacieho zariadenia v príslušnom držiaku, stav zaist'ovacieho a sklápacieho alebo spúšťacieho mechanizmu ťažkého náhradného kolesa. V prípade podozrenia na nefunkčnosť sa zariadenie aj odskúša.

#### Chyby

1.	Náhradné koleso nie je v držiaku riadne upevnené. <sup>38)</sup>	B
2.	Držiak náhradného kolesa chýba. <sup>39)</sup>	B
3.	Držiak náhradného kolesa je uvoľnený, prasknutý alebo tak poškodený, že neplní svoju funkciu. <sup>39)</sup>	B
4.	Zariadenie na pripevnenie, sklápanie alebo spúšťanie ťažkého náhradného kolesa je poškodené a neplní svoju funkciu. <sup>39)</sup>	B
5.	Zariadenie na pripevnenie, sklápanie alebo spúšťanie ťažkého náhradného kolesa je poškodené, avšak svoju funkciu plní. <sup>39)</sup>	A

### Článok IV Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

**Ing. Milín Kaňuščák, v.r.**  
generálny riaditeľ

<sup>37)</sup> § 16 ods. 3 vyhlášky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>38)</sup> Položka 6.1.5. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>39)</sup> Položka 6.1.5. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**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 staniách technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

- a) predpísané podmienky,
- b) spôsob kontroly,
- c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia<sup>1)</sup>.

**Článok II  
Všeobecné ustanovenia**

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 500 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojiciferným 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 reprodukovávaná 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 predpisom<sup>2)</sup> 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 predpisu<sup>1)</sup> 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 jednotlivého vyrobeného vozidla alebo schválenia jednotlivého 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 predpisu<sup>3)</sup> predložené osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II, prípadne predložená 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 prehľadne zosposu vozidla i zvonku, pričom sa zisťuje, či nie sú niektoré nosné časti narušené lomami alebo prasklinami, prípadne deformované.

---

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

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

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

## 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. <sup>4)</sup>	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. <sup>4)</sup>	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 zvarané 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 zvarané 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 zvarané spoje sú narušené tak, že pevnosť (tuhosť) rámu (nosnej konštrukcie) je natoľko zmenšená, že bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla.	C
4.	Časti upevnenia motora alebo pružné spojenia chýbajú, sú uvoľnené, poškodené alebo opotrebované tak, že pevnosť takýchto spojení zatiaľ nie je podstatne zmenšená. <sup>4)</sup>	A
5.	Časti upevnenia motora alebo pružné spojenia chýbajú, sú uvoľnené, poškodené alebo opotrebované tak, že pevnosť takýchto spojení je podstatne zmenšená. <sup>4)</sup>	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. <sup>4)</sup>	C

### Rám (nosná konštrukcia) - korózia

**503**

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

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

## Chyby

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

### Sklopný stojan (motocykle)

**504**

#### Predpísané podmienky

1. Jednostopové motorové vozidlá musia byť vybavené stojanom alebo iným zariadením, ktoré umožní bezpečné postavenie vozidla.
2. Všetky stojany musia byť vybavené zadržiavacím systémom, ktorý ich udrží v zatahutej alebo jazdnej polohe.
3. Jednostopové vozidlá schválené počnúc 15.2.2006 musia z hľadiska vybavenia stojanom plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>5)</sup>; okrem iného:
  - a) musia byť vybavené aspoň jedným stojanom opierkového alebo stredového typu, prípadne oboma typmi, ktorý ich udrží v stálej polohe,
  - b) ak majú zdvojené kolesá, nemusia byť vybavené stojanom, parkovacia brzda však musí byť pri odstavení vozidla v činnosti,
  - c) ak sa stojan sklápa okolo dolnej časti alebo pod vozidlo, vonkajší okraj sa musí natáčať k zadnej časti vozidla.

#### Spôsob kontroly

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

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

<sup>5)</sup> Nariadenie vlády SR č. 73/2006 Z. z.

## Chyby

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

## Nárazníky

505

### Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M a N<sub>1</sub> musia byť vybavené predným a zadným nárazníkom, ak karoséria nie je vyhotovená tak, že plní funkciu nárazníkov. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> musia byť vybavené predným nárazníkom. Nárazníkom nemusia byť vybavené vozidlá uvedených kategórií schválené do 30.6.1972. Vozidlá kategórie T môžu byť vybavené nárazníkom.
2. Nárazníky nesmú byť nadmerne poškodené alebo deformované. Nárazníky nesmú mať ostré hrany alebo výstupky, ktoré by mohli zraniť chodcov alebo ostatných účastníkov cestnej premávky. Vonkajšie hrany nárazníkov alebo klov, pokiaľ nie sú zakryté gumou alebo iným mäkkým materiálom, musia byť zaoblené s polomerom najmenej 5 mm. Konce nárazníkov musia byť zahnuté dovnútra k vonkajšiemu povrchu. Táto požiadavka sa považuje za splnenú, ak je nárazník zapustený alebo integrovaný s karosériou. Ak sú nárazníky vozidla alebo časti karosérie, ktoré plnia funkciu nárazníkov, vyrobené z plastov a splňajú podmienky ustanovené pre nárazníky, potom nemusia byť pokryté gumou alebo iným podobným materiálom.
3. Nárazníky musia byť riadne upevnené.
4. Na vozidlách kategórie M<sub>1</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t a na vozidlách kategórie N<sub>1</sub>, 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 predpisu<sup>6)</sup> 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. <sup>7)</sup>	A
2.	Vyhotovenie nárazníka nezodpovedá schválenému alebo predpísaným podmienkam. <sup>8)</sup>	B
3.	Nárazník je nadmerne poškodený alebo deformovaný, má ostré hrany alebo výstupky, čo bezprostredne ohrozuje bezpečnosť premávky. <sup>7)</sup>	C
4.	Nárazník chýba. <sup>8)</sup>	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 N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ktoré dostatočným spôsobom ochráni vozidlá kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> pred podbehnutím pri ich náraze na zadnú časť týchto vozidiel.
2. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> schválené po 30.4.1997 a ich zadné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>9)</sup>.
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 M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>. Ak svetlá výška v celej zadnej časti podvozku alebo hlavných častí karosérie vozidla nepresahuje 55 cm, potom vozidlo nemusí byť vybavené osobitným zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu. Ak vozidlo túto podmienku neplní, potom musí byť vybavené zadným ochranným zariadením plniacim podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>10)</sup>.
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 N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> alebo O<sub>4</sub> prepravujú normalizované kontajnery alebo podobné náklady, horizontálna vzdialenosť medzi zadným koncom kontajnera alebo tohto nákladu a zadnou časťou zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie presiahnuť 400 mm.
  - c) Spodný okraj zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie na nezaťaženom vozidle ležať vyššie ako 55 cm nad rovinou vozovky.
  - d) Šírka zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie presahovať šírku zadnej nápravy, ani nesmie byť o viac ako 10 cm kratšia na každej strane, pričom sa neberie do úvahy deformácia bokov pneumatík od styku s vozovkou. V prípade viacerých zadných náprav sa berie do úvahy najširšia.
  - e) Výška profilu priečnika zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmie byť menšia než 10 cm. Bočné konce priečnika zadného ochranného zariadenia proti podbehnutiu nesmú byť zahnuté dozadu, alebo mať ostré vonkajšie hrany, pričom táto podmienka sa považuje za splnenú, ak sú zaoblené s polomerom aspoň 2,5 mm.
  - f) Zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu môže byť konštruované ako prestaviteľné do viacerých polôh, pričom v prevádzkovej polohe musí byť zaistiteľné proti neúmyselnej zmene polohy, prestavovanie medzi jednotlivými polohami musí byť možné silou menšou ako 400 N.

<sup>6)</sup> Nariadenie vlády SR č. 517/2006 Z. z. v znení nariadenia vlády SR č. 167/2007 Z. z.

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

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

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

<sup>10)</sup> Nariadenie vlády SR č. 371/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

- g) Zariadenie musí byť dostatočne odolné proti pozdĺžnej pôsobiacej sile a v prevádzkovej polohe musí byť spojené s pozdĺžnymi nosníkmi rámu vozidla alebo s inými časťami, ktoré plnia ich funkciu.
- 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 cm<sup>2</sup>.
5. Predpísané podmienky č. 1, 2 a 3 sa nevzťahujú na:
- řahače návesov,
  - oplenové prívesy a iné podobné prívesy na prepravu kmeňov alebo iných veľmi dlhých nákladov,
  - 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 predpisanej podmienky č. 4.
7. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> 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 predpisom<sup>11)</sup>. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> schválené počnúc 31.5.2006 a ich bočné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>12)</sup>.
8. Bočné ochranné zariadenie musí okrem iných plniť nasledovné požiadavky:
- 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.
  - Vonkajší povrch bočného ochranného zariadenia musí byť hladký, plochý, prípadne horizontálne zvlhnutý, a spojitý. Povolené však je
    - preplátovanie, hrana plátu na povrchu však musí smerovať dozadu alebo dole,
    - pláty na povrchu s medzerou najviac o veľkosti 25 mm v pozdĺžnom smere, zadný plát však nesmie byť voči prednému presadený smerom von,
    - 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.
  - 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 N<sub>2</sub> a O<sub>3</sub>, alebo nižšie než 100 mm v prípade vozidiel kategórie N<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>. V prípade použitia kombinácie plochého povrchu a profilov musí konštrukcia bočnej ochrany spĺňať podmienky stanovené v písm. b).
  - Pre polohu prednej hrany bočného ochranného zariadenia je predpísané:
    - 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).
    - Na prívese môže ležať vo vzdialenosti maximálne 500 mm od zadného okraja kolesa pred bočnou ochranou.
    - 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.
  - 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:
    - na vozidlách kategórie N<sub>2</sub> a O<sub>3</sub> široký aspoň 50 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm,
    - na vozidlách kategórie N<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> široký aspoň 100 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm.
  - 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.
  - Spodná hrana nesmie byť na žiadnom mieste vyššie ako 550 mm nad vozovkou.
  - 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:
    - 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.
    - 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.
    - 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.
  - Bočné ochranné zariadenie musí byť dostatočne tuhé, bezpečne pripevnené a musí byť vyrobené z kovu alebo iného vhodného materiálu {okrem výnimiek podľa písm. 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.
  - Bočné ochranné zariadenie nesmie byť použité na upevnenie brzdových, vzduchových alebo hydraulických hadíc.
  - Výnimky z vyššie uvedených ustanovení sa pripúšťajú v týchto prípadoch:
    - Prívesy s meniteľnou celkovou dĺžkou musia plniť všetky uvedené podmienky v stave skrátenej na minimálnu dĺžku. V roziahnutom 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.
    - Cisternové vozidlo (vozidlo určené na prepravu tekutého substrátu v uzavretej nádrži trvalo pripevnenej na vozidle a opatrenej hadicovými či rúrovými spojkami pre plnenie a vyprázdňovanie) musí plniť všetky požiadavky v takej miere,

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

<sup>12)</sup> Nariadenie vlády SR č. 152/2006 Z. z.

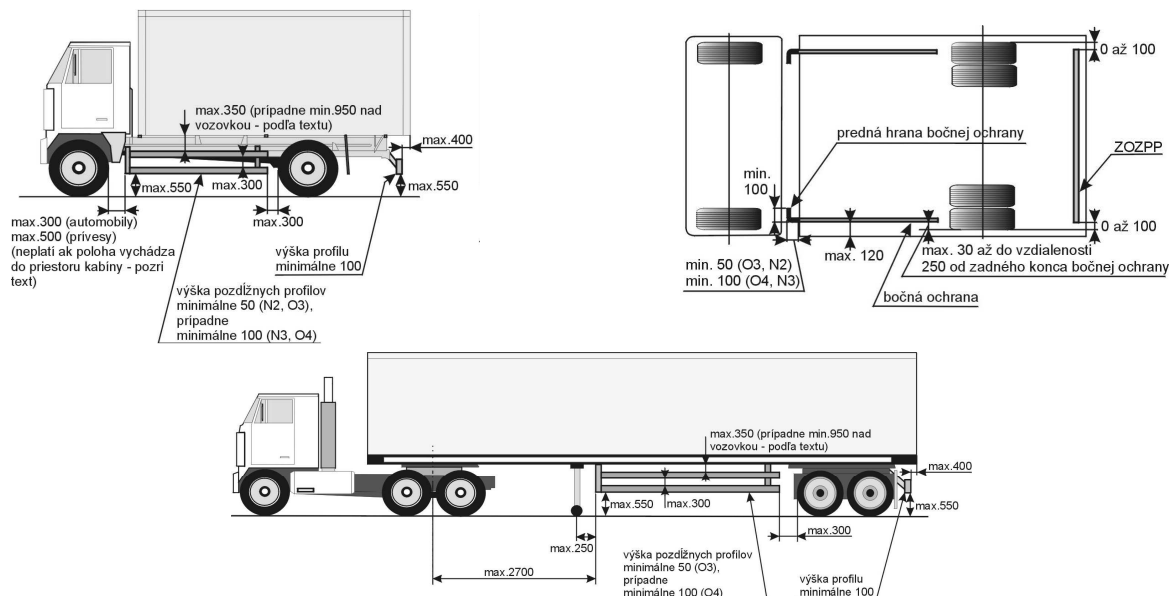
v akej to je uskutočniteľné. Prísne plnenie môže byť vyžadované len ak je to nevyhnutné z dôvodov prevádzkových požiadaviek.

- III. Pri vozidlách so zatiahnuteľnými nohami na zaistenie prídavnej stability môže mať bočné ochranné zariadenie medzery potrebné pre rozťahnutie a zatahnutie 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<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> schválené počnúc 1.4.1998 musia byť vybavené predným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ktoré dostatočným spôsobom ochráni vozidlá kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> pred podbehnutím pri ich náraze na prednú časť týchto vozidiel. Predné ochranné zariadenie týchto vozidiel musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>13)</sup>. Vozidlá uvedených kategórií, ktoré boli schválené počnúc 31.5.2006, a ich predné ochranné zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>14)</sup>. Motorové vozidlá kategórie N<sub>2</sub>, 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<sub>2</sub>G a N<sub>3</sub>G 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. <sup>8)</sup>	B
2.	Ochranné zariadenie namontované na vozidle, pre ktoré je predpísané, nezodpovedá schválenému typu alebo predpísaným podmienkam. <sup>8)</sup>	B
3.	Ochranné zariadenie je deformované, značne poškodené alebo nedostatočne upevnené. <sup>7)</sup>	B
4.	Ochranné zariadenie je tak deformované alebo poškodené, že môže spôsobiť zranenie alebo zachytenie ostatných účastníkov premávky. <sup>7)</sup>	C

#### Kapota, veko batožinového priestoru

507

#### 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.

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

<sup>14)</sup> Nariadenie vlády SR č. 303/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.



### 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 sťažené 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)

508

### Predpísané podmienky

1. Vozidlá s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 25 km.h<sup>-1</sup> 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 N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> schválené počnúc 31.5.2006 musia byť vyrobené so zariadením zabraňujúcim rozstreku alebo ním musia byť vybavené, a to s výnimkou terénnych vozidiel, vozidiel bez karosérie alebo vozidiel, na ktorých by prítomnosť takýchto zariadení nebola zúčiteľná 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 rozstreku; časť zabraňujúca rozstreku 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. <sup>15)</sup>	B
2.	Kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku je deformované, inak mechanicky poškodené alebo skorodované natoľko, že nemôže dostatočne plniť svoju funkciu. <sup>15)</sup>	B
3.	Niektorý kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku je uvoľnené. <sup>15)</sup>	B
4.	Použitý kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku nie je schváleného vyhotovenia alebo neplní predpísané podmienky. <sup>16)</sup>	B
5.	Niektorý kryt kolesa (blatník) alebo zariadenie zabraňujúce rozstreku nie je dostatočne vzdialené od kolesa. <sup>17)</sup>	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 takýmto 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.

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

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

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

### 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 narušajúce 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 (búdke vodiča) sú koróziou, deformáciou alebo inak nadmerne narušené miesta dôležité pre jej funkciu alebo pevnosť a tento stav by mohol zapríčiniť poranenie. <sup>18)</sup>	C
2.	Do vnútorného priestoru kabíny prenikajú motorové alebo výfukové plyny. <sup>19)</sup>	C
3.	Pevnosť skrine karosérie (búdky vodiča), stĺpikov karosérie alebo upevňovacích bodov je koróziou, deformáciou alebo inak nadmerne narušená. <sup>20)</sup>	B
4.	Spoje jednotlivých dielov alebo spoje upevňujúce skríňu karosérie (búdku vodiča) na rám alebo na nosnú konštrukciu sú uvoľnené alebo chýbajú alebo niektorý stĺpik karosérie nie je dobre upevnený. <sup>21)</sup>	B
5.	Je vykonaná neprimeraná oprava alebo modifikácia skrine karosérie. <sup>22)</sup>	B
6.	Karoséria je zjavne zle vycentrovaná na podvozku. <sup>23)</sup>	B
7.	Na skrini karosérie (búdke vodiča) sú poškodenia narušujúce jej estetický vzhľad, nie však jej pevnosť alebo funkciu.	A

### Schodíky (stúpačky)

511

#### Predpísané podmienky

1. Schodíky do kabíny vodiča alebo do karosérie vozidla na prepravu osôb, prípadne iné zariadenia na nastupovanie a vystupovanie (výsuvné stupienky, rampy, výťahy a pod.) musia byť v takom stave, aby neohrozilo 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.
2. 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.
3. Schodíky (stúpačky) vozidiel schválených počnúc 15.3.2006 musia plniť podmienky podľa osobitného predpisu<sup>24)</sup>, okrem iného:
  - a) ak je na vozidlách kategórií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> alebo N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 7,5 t dlážka na vstupe do priestoru kabíny pre pasažierov vo výške väčšej ako 600 mm nad rovinou vozovky (pre terénne vozidlá 700 mm), potom musia mať jednu alebo viac stúpačiek alebo schodíkov,
  - b) na vozidlách kategórie N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 7,5 t a N<sub>3</sub> nesmie byť vzdialenosť od roviny vozovky k hornej ploche najnižšieho schodíka väčšia ako 600 mm (pre terénne vozidlá 700 mm).Priečky kruhového prierezu nie sú povolené. Horný povrch schodíkov musí byť nešmykľavý. Schodíky musia mať dostatočný odtok. Na uľahčenie vstupu do kabíny musí byť na vozidle jedno alebo viacero vhodných hmatadiel a držiadiel. Volant sa môže na tento účel pokladať za držadlo.
4. Jednostopové vozidlá musia byť vybavené stúpačkami (oporami pre nohy). Stúpačky pre vodiča musia byť namontované na pevných častiach vozidla na oboch jeho stranách. Ak je vozidlo vybavené sedadlom alebo miestom pre spolujazdca, musí byť vybavené i stúpačkami pre neho.
5. Držadlá na dvojkolesových motorových vozidlách schválených počnúc 15.2.2006 musia spĺňať požiadavky podľa osobitného predpisu<sup>25)</sup>, podľa ktorých musia byť vozidlá vybavené držadlovým systémom pre spolucestujúceho (popruh alebo rukoväť). Popruh musí byť namontovaný na sedadlo alebo iné časti spojené s rámom. Rukoväť musí byť umiestnená v blízkosti sedadla, symetricky k strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak sú na vozidle dve rukoväte, musia byť umiestnené symetricky, každá na jednej strane.

### Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí prítomnosť, stav a upevnenie schodíkov (stúpačiek), prípadne iných zariadení pre nastupovanie a vystupovanie, hmatadiel, držiadiel, popruhov a rukovätí.

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

<sup>19)</sup> Položka 6.2.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>20)</sup> Položka 6.2.2. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

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

<sup>22)</sup> Položka 6.2.1. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>23)</sup> Položka 6.2.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>24)</sup> Nariadenie vlády SR č. 137/2006 Z. z.

<sup>25)</sup> Nariadenie vlády SR č. 74/2006 Z. z.

2. Predpísané umiestnenie zariadení sa meraním overí iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.

### Chyby

1.	Schodíky, stúpačky alebo výsuvné stupienky sú nadmerne poškodené, opotrebené, nedostatočne pripevnené, prípadne neplnia predpísané podmienky alebo nefungujú správne. <sup>26),27)</sup>	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. <sup>26),27)</sup>	B
4.	Schodíky, stúpačky alebo výsuvné stupienky sú v stave, ktorý môže užívateľovi spôsobiť poranenie. <sup>28)</sup>	C
5.	Stúpačky na jednostopových vozidlách chýbajú. <sup>27)</sup>	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. <sup>29)</sup>	B

### Dvere

512

#### Predpísané podmienky

- 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.
- Závesy, zámky dverí a kľúčiky 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 M<sub>1</sub> a N schválených počnúc 15.3.2006 musia plniť podmienky podľa osobitného predpisu<sup>27)</sup>. 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.
- 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.
- 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.
- Motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou prevyšujúcou 25 km.h<sup>-1</sup> 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 predpisu<sup>30)</sup>. Zariadenie musí plniť okrem iného nasledovné požiadavky:
  - Vozidlá kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> 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.
  - Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> musia byť vybavené imobilizérom. Ide o zariadenie určené na zabránenie použitiu vozidla a samovoľnému pohybu vozidla poháňaného vlastným motorom.
  - Vozidlové poplachové systémy upozorňujúce na vniknutie do vozidla alebo zásah do vozidla sú určené na trvalú montáž na vozidlá kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> 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.)
  - 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 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.
- Dvojkolesové a trojkolesové motorové vozidlá schválené počnúc 31.5.2006 okrem mopedov musia byť vybavené ochranným zariadením podľa osobitného predpisu<sup>31)</sup> brániacim neoprávnenému použitiu. Ochranné zariadenie má byť také, aby ho muselo byť nutné 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

<sup>26)</sup> Položka 9.7. písm. a), b) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>27)</sup> Položka 6.2.8. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>28)</sup> Položka 6.2.8. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>29)</sup> Položka 9.11.1. písm. a), b), c) a e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>30)</sup> Nariadenie vlády SR č. 293/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>31)</sup> Nariadenie vlády SR č. 294/2006 Z. z.

korózie dverí alebo závesov dverí možno použiť inšpekčné kladivo. Vizuálne 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. <sup>32)</sup>	B
3.	Závesy, zámky alebo kľučky dverí sú natoľko opotrebené alebo poškodené, že je nebezpečenstvo samovoľného otvorenia dverí za jazdy. <sup>33)</sup>	C
4.	Dvere, závesy dverí, zámky alebo kľučky sú uvoľnené, nadmerne opotrebované, poškodené alebo skorodované. <sup>34)</sup>	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. <sup>35)</sup>	B
6.	Ochranné zariadenie proti neoprávnenému použitiu vozidla nefunguje tak, aby zabránilo vedeniu vozidla. <sup>36)</sup>	A
7.	Ochranné zariadenie proti neoprávnenému použitiu vozidla je chybné alebo spôsobuje neúmyselné zamykanie alebo blokovanie. <sup>37)</sup>	B

#### Okná - otváranie a zatváranie

513

##### Predpísané podmienky

- 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.
- 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

#### Okno - zasklenie

514

##### Predpísané podmienky

- Všetky okná vrátane strešných a medzistien motorových a prípojných vozidiel musia byť zasklené schváleným bezpečnostným sklom<sup>38)</sup>. Na vozidlách schválených pred 1.1.1953, okrem autobusov, osobných autobusových prívesov a osobných taxi, je prípustné, ak majú bezpečnostné sklo len v čelnom okne.
- Na vozidlách schválených po núc 1.7.1972 môžu byť použité bezpečnostné sklá z plastických materiálov len na zasklenie:
  - vnútorných stien a prepážok,
  - otváracích strešných okien vozidiel určených na prepravu osôb okrem vozidiel kategórie M<sub>1</sub>,
  - okien skladacích dverí (napr. na autobusoch),
  - okien prípojných vozidiel kategórií O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub>,
  - ochranných čelných krytov jednostopových vozidiel a ich modifikácií bez kabíny vodiča,
  - okien obytných nadstavieb, ak nie sú určené na prepravu osôb,
  - vonkajších protiprievanových krytov bočných skiel vozidla.
- Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> vyrobené alebo dovezené po núc 1.1.1987 musia byť vybavené zariadením na elektrické vyhrievanie zadného okna.
- Čelné, bočné a zadné okná musia byť pre výhľad dokonale priehľadné.
- Na zasklené plochy vozidla možno pripieňovať fólie, ktoré sú schválené a označené schvaľovacou značkou. Doplňkové príslušenstvo a výbava na zasklené plochy vozidiel, napríklad fólie, nálepky alebo tónovanie skiel, musia spĺňať tieto požiadavky:
  - 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,
  - fólie reklamné a proti slnečnému žiareniu a tónovanie skiel na vozidlách kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> môžu byť použité na zadné bočné sklá a na zadné sklo pod podmienkou, že vozidlo je vybavené pravým vonkajším spätným zrkadlom,
  - fólie reklamné a proti slnečnému žiareniu a tónovanie skiel na vozidlách kategórie M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> 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,
  - 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,
  - bezpečnostné fólie na ochranu proti prerazeniu skla možno použiť na zasklených plochách vozidiel kategórie M<sub>1</sub> a N okrem čelného skla. (Poznámka: Na predných bočných oknách môžu byť použité len číre bezpečnostné fólie.)

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

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

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

<sup>35)</sup> 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.

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

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

<sup>38)</sup> 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.

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 predpisu<sup>38)</sup>. 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 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 poškrabanie 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. <sup>39)</sup>	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. <sup>40)</sup>	A
3.	Čelné sklo je prasknuté alebo poškodené v stieranej ploche, veľkosť poškodenia nie je väčšia ako 20 mm. <sup>40)</sup>	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. <sup>41)</sup>	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. <sup>41)</sup>	C
6.	Na zasklených oknách sú fólie neschváleného vyhotovenia, nie je predložené potvrdenie o montáži alebo zápis v doklade o evidencii vozidla chýba. <sup>39)</sup>	B
7.	Doplňkové príslušenstvo alebo výbava na zasklené plochy (napr. fólie, nálepky alebo tónovanie skiel) nespĺňa predpísané podmienky. <sup>39)</sup>	B
8.	Na zasklených plochách sú nepovolené nálepky alebo závesné ozdoby, ktoré obmedzujú výhľad z miesta vodiča. <sup>42)</sup>	B

## Ochranné kryty (motocykle)

515

### Predpísané podmienky

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

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

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

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

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

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

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

**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 odmrazovacím 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 odmrazovacím 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 predpisu<sup>43)</sup>. 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 predpisu<sup>44)</sup>. 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, odmrazovačom a odhmlievacím.
- 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 odmrazovacieho a odhmlievacieho systému.

**Chyby**

1.	Stierač čelného okna chýba alebo nefunguje pred vodičom. <sup>45)</sup>	C
2.	Stierač čelného okna chýba alebo nefunguje inde než pred vodičom. <sup>45)</sup>	B
3.	Na vozidle je použitý stierač iného než schváleného vyhotovenia (napr. menšej dĺžky), lišta stierača chýba alebo je poškodená natolľko, že stierač stiera nedostatočne. <sup>46)</sup>	B
4.	Stierač zadného okna nefunguje na vozidlách, pre ktoré je predpísaný. <sup>45)</sup>	B
5.	Stierač zadného okna nefunguje na vozidlách, pre ktoré nie je predpísaný. <sup>45)</sup>	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. <sup>47)</sup>	B
8.	Ostrekovač nie je správne nastavený (striekajúca kvapalina nemá správny smer). <sup>47)</sup>	A
9.	Odmrazovací alebo odhmlievací systém je nefunkčný na vozidle, pre ktoré je predpísaný. <sup>48)+49)</sup>	B
10.	Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú cez odmrazovací alebo odhmlievací systém do priestoru pre vodiča alebo cestujúcich. <sup>50)</sup>	C

**Ostrekovače a stierače svetlometov****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 svetlomy, 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. <sup>51)</sup>	B
2.	Zariadenie na čistenie svetlometov nefunguje na vozidle, pre ktoré nie je predpísané. <sup>51)</sup>	A
3.	Ostrekovač svetlometov nie je správne nastavený (striekajúca kvapalina nemá správny smer). <sup>51)</sup>	A

<sup>43)</sup> Nariadenie vlády SR č. 289/2006 Z. z.

<sup>44)</sup> Nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

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

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

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

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

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

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

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

**Predpísané podmienky**

1. 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.
2. Bočné sklá kabíny vodiča motorových vozidiel kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> musia byť vybavené clonami alebo roletami proti slnku.
3. 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.
4. Hrany držiaka clony proti slnku zhotoveného z tuhého materiálu, ktoré by mohli prísť do styku s hlavou vodiča alebo spolujazdca, musia byť zaoblené s polomerom zakrivenia väčším ako 3,5 mm.
5. Clona musí spoľahlivo držať v nastavenej polohe.

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	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)****Predpísané podmienky**

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

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

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

**Spätné zrkadlá****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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> a N vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1985 a vozidlá kategórií L<sub>2e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub>, L<sub>7e</sub> (s karosériou) a M<sub>1</sub> vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1985 okrem vonkajších ešte jedným vnútorným zrkadlom; ak na nich nie je možný prehľad vnútorom karosérie (dozadu i do strán), nemusia mať vnútorné zrkadlo,
  - c) vozidlá kategórií L<sub>1e</sub> a L<sub>2e</sub> (bez karosérie) musia byť vybavené najmenej jedným spätným zrkadlom umiestneným na ľavej strane vozidla<sup>52)</sup>,
  - d) vozidlá kategórie N<sub>3</sub> 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 N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N<sub>3</sub> 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 N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N<sub>3</sub> 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 N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 7,5 t a vozidlá kategórie N<sub>3</sub> 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 N<sub>2</sub> 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 N<sub>2</sub> 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 predpisu<sup>53)</sup> platia nasledovné predpísané podmienky:

<sup>52)</sup> Nariadenie vlády SR 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>53)</sup> Nariadenie vlády SR č. 113/2008 Z. z.

- a) Vozidlá kategórií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>, 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 predpisu<sup>54</sup>. Požiadavky sa pri technickej kontrole vozidla považujú za splnené, ak je pri schvaľovacej značke ES vyznačená na príslušnom zrkadle uvedená 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 dvojčíslie uvedené pred číslom typového schválenia ES, oddelené od čísla typového schválenia ES hviezdíčkom, napr. 03\*0123.*)
- 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 predpisu<sup>54</sup>. 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 predpisu<sup>54</sup>. 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 N<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 7,5 t, na ktoré nie je možné namontovať zrkadlá triedy V podľa osobitného predpisu<sup>54</sup> 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 predpisu<sup>54</sup> 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 predpisu<sup>54</sup>.  
(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 predpisom<sup>55</sup>.
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 predpisom<sup>54</sup>.
8. Spätné zrkadlá dvojkolesových a trojkolesových vozidiel schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom<sup>56</sup>. Všetky zrkadlá týchto vozidiel musia byť nastaviteľné. Okraje ich vonkajšej plochy musia byť uzavreté v ochrannom puzdre. Predpísaný je nasledovný počet zrkadiel:
- a) moped bez karosérie – jedno vonkajšie spätné zrkadlo triedy L,
  - b) motocykel alebo trojkolka bez karosérie – dve vonkajšie spätné zrkadlá triedy L,
  - c) trojkolesový moped (vrátane ľahkých štvorkoliek) alebo trojkolka s karosériou - jedno vnútorné spätné zrkadlo triedy I a jedno vonkajšie spätné zrkadlo triedy L (ak je vnútorné zrkadlo) alebo dve vonkajšie spätné zrkadlá triedy L (ak nie je vnútorné zrkadlo).
- Ak je namontované jediné vonkajšie spätné zrkadlo, musí byť umiestnené na ľavej strane vozidla. Druhé vonkajšie spätné zrkadlo na vozidle, pre ktoré je predpísané jedno vonkajšie spätné zrkadlo, môže byť aj na pravej strane vozidla. Zrkadlá triedy I a III pre motorové vozidlá sú akceptovateľné aj pre mopedy, motocykle a trojkolky.
9. Spätné zrkadlá vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.3.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom<sup>57</sup>. Tieto vozidlá musia byť vybavené aspoň jedným vonkajším spätným zrkadlom pripevneným na ľavej strane traktora.
10. Základné rozdelenie zrkadiel na triedy je uvedené v tabuľke.

vnútorné		trieda I	
vonkajšie	hlavné	trieda II	vozidlá kategórií M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>
		trieda III	vozidlá kategórií M <sub>1</sub> a N <sub>1</sub>
	širokopriestorové	trieda IV	vozidlá kategórií N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub>
	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.

<sup>54</sup>) Nariadenie vlády SR č. 155/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

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

<sup>56</sup>) Nariadenie vlády SR 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>57</sup>) Nariadenie vlády SR č. 148/2006 Z. z.



12. Spätne 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 spätne zrkadlá vozidiel nesmú prečnievať cez vonkajší obrys karosérie viac než je potrebné. Ak vonkajšie spätne zrkadlá vo svojej prevádzkovej polohe presahujú najväčšiu šírku vozidla, musia byť ich držiačky sklopne dopredu i dozadu, alebo ohybné tak, aby v sklopenom alebo ohnutom stave šírku vozidla nepresahovali. Spätne zrkadlo, ktorého spodný okraj nie je pri zaťažení vozidla na najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť vyššie ako 2 m, nesmie presahovať najväčšiu šírku zaťaženého vozidla o viac než 250 mm, prípadne 200 mm na vozidlách podľa predpisanej 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. Spätne zrkadlá povinne namontované na vozidle nesmú byť poškodené a musia plniť svoju funkciu.

#### Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overí počet, umiestnenie, pripevnenie a stav všetkých spätných zrkadiel namontovaných na vozidle.
2. Predpísané umiestnenie zariadení sa meraním overí iba vtedy, ak bolo vozidlo zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.
3. Ak sa pri technickej kontrole vozidla, na ktoré sa technické požiadavky osobitného predpisu<sup>53)</sup> vzťahujú, zistí, že plní podmienky podľa predpisanej 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. <sup>58)</sup>	B
2.	Niektoré z predpísaných spätných zrkadiel alebo obdobných zariadení je nefunkčné, poškodené, alebo zle upevnené natoľko, že neplní svoju funkciu. <sup>59)</sup>	B
3.	Vyhotovenie, umiestnenie alebo pripevnenie niektorého spätného zrkadla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>58)</sup>	B
4.	Niektoré spätne zrkadlo je uvoľnené alebo mierne poškodené, ale plní svoju funkciu. <sup>59)</sup>	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. <sup>58)</sup>	B

#### Pridržiavacie tyče

521

#### 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. <sup>60)</sup>	C
2.	Niektorá z pridržiavacích tyčí alebo závesných popruhov, s ktorým bolo vozidlo schválené, zjavne chýba. <sup>61)</sup>	B

#### Sedadlá a lôžka

522

#### Predpísané podmienky

1. Počet a vyhotovenie všetkých sedadiel musí zodpovedať schválenému.
2. Všetky sedadlá musia byť v dobrom stave, neporušené a riadne upevnené, pričom sa pripúšťa primeraná prevádzková vôľa.
3. Posuvné sedadlá a sklopne operadlá musí byť nastavovacím mechanizmom možné spoľahlivo zaistiť v každej funkčnej polohe. Nastaviteľné sedadlá, ktoré sa môžu sklopiť dopredu alebo majú sklopne 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 predpisanej podmienke č. 5. Opierky hlavy môžu byť pevnou alebo výsuvnou súčasťou sedadiel, prípadne ich doplnkovým vybavením.
5. Sedadlá vozidiel kategórií M<sub>1</sub> a N, sedadlá vodiča a spolujazdca vozidiel kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> 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 M<sub>1</sub> 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 predpisanej podmienky sa nevzťahujú na nesamostatné stredné sedadlo vozidiel kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> a na núdzové sedadlo, ktoré svojimi rozmermi neplní ustanovené požiadavky a využíva sa na príležitostnú prepravu osôb.

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

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

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

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

6. Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> schválené počnúc 15.4.2006 musia plniť z hľadiska vybavenia opierkami hlavy podmienky podľa osobitného predpisu<sup>62)</sup>.
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 predpisu<sup>63)</sup>, okrem iného
  - a) vo vozidlách kategórií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> 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 zbere, Policajnom zbere a v obdobných orgánoch zodpovedajúcich za udržiavanie poriadku a vozidlá kategórie M<sub>3</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou presahujúcou 10 t, v ktorých sú sedadlá orientované v kolmom smere voči strednej pozdĺžnej rovine vozidla zoskupené v zadnej časti vozidla tak, že tvoria celistvý priestor až do 10-tich sedadiel a sú vybavené aspoň hlavovou opierkou a dvojbodovým pásom s navíjacím zariadením.
  - b) každý systém nastavenia a prestavenia sedadla musí zahŕňať zabezpečovací systém, ktorý funguje automaticky. Ovládač na odistenie zariadenia (systém prestavenia na uľahčenia vstupu cestujúcich), má byť umiestnený na vonkajšej strane sedadla blízko dverí. Má byť ľahko prístupný i pre cestujúceho za príslušným sedadlom.
8. Jednostopové motorové vozidlá schválené na prepravu spolujazdca musia byť vybavené ďalším sedadlom umiestneným za sedadlom vodiča; tejto podmienke vyhovuje i tzv. dvojsedadlo. Sedadlo musí byť pripevnené bezpečne a pevne a musí byť vhodným spôsobom odpružené.
9. Pevné lôžka v kabíne vodiča vozidiel kategórie N a vo vozidlách kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>, 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 predpisom<sup>64)</sup>, okrem iného
  - a) musia byť pevne zafixované a riadne pripevnené ku konštrukčnému prvku traktora (podvozok, zariadenie proti prevráteniu alebo plošina),
  - b) každé sedadlo pre spolujazdca musí mať priečnu podperu a ukotvené operadlo s hĺbkou aspoň 200 mm, túto podmienku nie je nutné dodržať, ak operadlo tvorí časť kabíny alebo ochranného prvku proti prevráteniu sa,
  - c) sedacia časť každého sedadla musí byť čalúnená alebo pružná,
  - d) musí byť zabezpečená vhodná opora pre nohy sediacich osôb a držadlá pre zachytenie sa rukami na prístup k sedadlám a udržanie polohy v nich,
  - e) musí byť zabezpečený voľný priestor nad každým sedadlom (800 – 920 mm),
  - f) sedadlá nesmú zväčšovať celkovú šírku traktora.
12. Sedadlo vodiča vozidiel kategórie T schválených počnúc 15.4.2006 musí spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom<sup>65)</sup>, okrem iného
  - a) sedadlo musí byť nastaviteľné v pozdĺžnom a v zvislom smere bez použitia nástroja, musí znižovať nárazy a vibrácie, byť dobre odpružené a poskytovať telu vodiča oporu vzadu aj po bokoch,
  - b) povrch sedadla, operadlo, bočné opory a opierky pre ruky musia byť čalúnené.

#### Spôsob kontroly

1. 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.
2. Predpísané umiestnenie alebo rozmery zariadení sa meraním overia iba vtedy, ak bolo vozidlo alebo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené oproti schválenému vyhotoveniu, alebo ak bolo zariadenie na vozidle premiestnené.

#### Chyby

1.	Počet alebo vyhotovenie niektorých sedadiel alebo lôžok nezodpovedá schválenému alebo nespĺňa predpísané podmienky. <sup>66),67)</sup>	B
2.	Nosná konštrukcia niektorého sedadla alebo lôžka je poškodená alebo narušená. <sup>68),69),70)</sup>	B
3.	Niektoré sedadlo alebo lôžko nie je dostatočne pripevnené na vozidlo. <sup>68),69),70)</sup>	B
4.	Nastavovací mechanizmus sedadla alebo operadla je nefunkčný, sedadlo alebo operadlo nemožno spoľahlivo zaistiť v jednotlivých funkčných polohách. <sup>71),72)</sup>	B
5.	Opierka hlavy nie je schváleného vyhotovenia. <sup>66),67)</sup>	A
6.	Opierka hlavy je poškodená alebo nesprávne pripevnená. <sup>66),67)</sup>	A
7.	Na vozidlách, pre ktoré je predpísaná, opierka hlavy chýba. <sup>66),67)</sup>	B
8.	Niektoré iná časť sedadla alebo lôžka okrem nosnej konštrukcie je poškodená. <sup>68),69),70)</sup>	A

<sup>62)</sup> Nariadenie vlády SR č. 198/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>63)</sup> Nariadenie vlády SR č. 202/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>64)</sup> Nariadenie vlády SR č. 147/2006 Z. z.

<sup>65)</sup> Nariadenie vlády SR č. 192/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>66)</sup> Položka 6.2.6. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>67)</sup> Položka 9.4.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>68)</sup> Položka 6.2.5. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>69)</sup> Položka 6.2.6. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>70)</sup> Položka 9.4.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>71)</sup> Položka 6.2.5. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>72)</sup> Položka 9.4.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**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 akejkolvek inej časti vozidla, alebo môžu byť rozdelené na viacerých z týchto častí. Kotvové úchytky musia svojim vyhotovením zodpovedať schválenému stavu.
2. Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> 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 predpisom<sup>73)</sup>. 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 M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> určené na používanie v meste a pre stojacich cestujúcich.
4. Kotvové úchytky pásov dvojkolesových a trojkolesových motorových vozidiel s karosériou schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom<sup>74)</sup>. 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. <sup>75)</sup>	B
2.	Niektorá kotvová úchytky alebo bod ukotvenia je uvoľnený. <sup>76)</sup>	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. <sup>77)</sup>	B

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

**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> 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 M<sub>1</sub> 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 M<sub>1</sub> a od nich odvodené vozidlá kategórie N<sub>1</sub> 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 chrbtom v smere jazdy, ktoré musia byť vybavené aspoň dvojbodovými bezpečnostnými pásmi a musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>78)</sup>. Vozidlá tejto kategórie môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi so štvorbodovým uchytením, ak sú splnené podmienky ustanovené týmto osobitným predpisom.
4. Vozidlá kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> 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 M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> 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 N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> a vozidiel kategórie N<sub>1</sub>, ak nie sú odvodené od vozidla kategórie M<sub>1</sub>, 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 predpisom<sup>79)</sup>. Montáž bezpečnostných pásov týchto vozidiel musí plniť podmienku zníženia rizika poškodenia popruhu stykom

<sup>73)</sup> Nariadenie vlády SR č. 204/2006 Z. z.

<sup>74)</sup> Nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>75)</sup> Položka 7.1.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>76)</sup> Položka 7.1.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>77)</sup> Položka 9.11.2. písm. a), b) a c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

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

<sup>79)</sup> Nariadenie vlády SR č. 201/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

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

8. Všetky sedadlá vozidiel kategórií M<sub>1</sub> a M<sub>2</sub> s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t, ktoré boli schválené počnúc 15.4.2006, alebo boli po prvý raz prihlásené do evidencie počnúc 20.10.2007, musia byť vybavené trojbodovým samonavíjacím bezpečnostným pásom. Vozidlá kategórie N<sub>1</sub>, 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 predpis<sup>79)</sup> ustanovuje pre vozidlá kategórie M<sub>1</sub>. 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. <sup>80)</sup>	B
2.	Bezpečnostný pás je poškodený natoľko, že je narušená jeho pevnosť, prípadne obmedzená jeho funkcia. <sup>81)</sup>	B
3.	Bezpečnostný pás nezodpovedá schválenému vyhotoveniu. <sup>82)</sup>	B
4.	Sponu pásu nemožno ľahko a spoľahlivo uzavrieť alebo otvoriť. <sup>83)</sup>	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. <sup>84),85),86)</sup>	B

#### Núdzové východy (autobusy)

525

#### Predpísané podmienky

1. Minibusy, autobusy a osobné autobusové prívesy schválené po 30.4.1997 musia byť podľa obsaditeľnosti vybavené predpísaným počtom núdzových východov.
2. 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 predpisu<sup>87)</sup> (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 klbového 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 prívесе 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. <sup>88)</sup>	A
2.	Na okennom núdzovom východe s bezpečnostným kaleným sklom chýba zariadenie na rozbitie skla. <sup>89)</sup>	A
3.	Počet núdzových východov nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>90)</sup>	B
4.	Otvárateľné núdzové východy zjavne neplnia svoju funkciu. <sup>91)</sup>	B

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

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

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

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

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

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

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

<sup>87)</sup> Bod 3.4 prílohy č. 2 k nariadeniu vlády SR č. 387/2006 Z. z.

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

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

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

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

**Predpísané podmienky**

1. Dlážka karosérie vozidiel musí byť zhotovená bez špár.
2. Dlážka karosérie vozidiel kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> 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, masť 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 prenikáť 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. <sup>61)</sup>	C
3.	Dlážka autobusu (uličky medzi sedadlami, plochy na státie) nie je protišmyková, je poškodená, prešľapaná. <sup>92)</sup>	B
4.	Dlážka vozidla je nadmerne poškodená, deravá, netesná, veká v dlážke dostatočne nepriliehajú, pohyblivé orgány prechádzajúce dlážkou nie sú dostatočne utesnené. <sup>93)</sup>	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.). <sup>93)</sup>	C
8.	Dlážka samonosnej karosérie (predovšetkým nosné časti, prahové nosníky a pod.) je nadmerne poškodená alebo skorodovaná natoľko, že je ohrozená bezpečnosť prevádzky vozidla. <sup>93)</sup>	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. <sup>93)</sup>	B

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

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

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

<sup>92)</sup> Položka 9.6. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>93)</sup> Položka 6.2.4. prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

1. Vozidlo kategórie N s nedelenou skriňovou karosériou musí byť pri preprave nákladu, ktorý by počas prevádzky vozidla v cestnej premávke mohol ohroziť vodiča alebo prepravovaných cestujúcich, vybavené za posledným radom sedadiel priečkovým systémom, ktorý oddeľuje priestor pre vodiča a cestujúcich od ložného priestoru. V prípade vozidiel s uzavretým ložným priestorom vybavených v stenách a vo dverách oknami, musia byť tieto okná zo strany ložného priestoru, okrem zasklenia v zadných dverách či na zadnej stene, chránené proti náhodnému poškodeniu prepravovaným nákladom tuhou a pevnou zábranou, napríklad mrežami s najväčšími rozmermi otvorov 50 mm x 50 mm alebo schválenou bezpečnostnou fóliou. Inštalácia zábrany nemusí byť na posuvných dverách vozidla, pokiaľ to konštrukčné riešenie vozidla nedovoľuje. Priečkový systém na ochranu osôb pred nebezpečenstvom vyplývajúcim z posunu batožiny do priestoru pre vodiča a cestujúcich pri čelnom náraze vo vozidle kategórie M<sub>1</sub> prihlásenom do evidencie vozidiel od 1. júla 2010 musí spĺňať podmienky podľa osobitného predpisu<sup>94)</sup>. Motorové vozidlá kategórie N<sub>1</sub>, ktorým bolo udelené typové schválenie ES podľa osobitného predpisu<sup>95)</sup>, nemusia byť vybavené deliacou priečkou za posledným radom sedadiel, ak s ňou neboli schválené. V priestore pre náklad môžu byť dvere s oknami.
2. 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.
3. Vozidlá kategórií N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> so sklápacou karosériou musia mať priestor medzi kabínou vodiča a korbou chránený ochranným zariadením. Vozidlá kategórie N<sub>3</sub> určené na prácu pod rýpadlom, na nakladanie kamenia a pod. musia mať chránenú aj kabínu vodiča. Ustanovenia tejto predpísanej podmienky sa nevzťahujú na vozidlá, ktoré majú v tomto priestore umiestnené zariadenie na zdvíhanie bremena.
4. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vybavené ochrannou konštrukciou alebo kabínou vodiča s rovnakými vlastnosťami z hľadiska bezpečnosti, ako má ochranná konštrukcia.
5. Predpísané ochranné zariadenie musí byť na vozidle riadne upevnené a nesmie byť nadmerne poškodené natoľko, že by neplnilo určenú funkciu.

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

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

**Nafukovací vankúš (airbag)****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 nenahradené 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). <sup>96)</sup>	B
2.	Niektorý nafukovací vankúš (airbag) alebo súvisiaci komponent zadržiavacieho systému zjavne chýba, je poškodený, či nefunkčný. <sup>97)</sup>	B

**Nebezpečné vonkajšie a vnútorné dielce****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 M<sub>1</sub> schválené počnúc 15.3.2006, musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu<sup>98)</sup>, okrem iného
  - a) otváracie a obsluhacie zariadenia otvárajacej strechy musia byť skonštruované tak, aby sa čo najviac vylúčila ich náhodná činnosť, plochy majú byť zakončené hranami s polomerom zaoblenia najmenej 5 mm,

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

<sup>95)</sup> Nariadenie vlády SR č. 140/2009 Z. z.

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

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

<sup>98)</sup> Nariadenie vlády SR č. 140/2006 Z. z.

- 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 jednopostopových 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 dvojkolesových a trojkolesových motorových vozidiel bez karosérie schválených počnúc 5.6.2006 musia spĺňať požiadavky ustanovené osobitným predpisom<sup>99)</sup>. Horná hrana čelného skla aerodynamického krytu týchto vozidiel musí mať polomer zaoblenia najmenej 2 mm alebo byť pokrytá ochranným materiálom. Konce a vonkajšia hrana páky spojky a brzdy musia byť zjavne guľové s polomerom najmenej 7 mm. Čelná hrana predného blatníka musí mať polomer najmenej 2 mm. Zadná hrana plniaceho uzáveru umiestneného na povrchu palivovej nádrže nesmie presahovať o viac než 15 mm nad základný povrch, spojenie má byť hladké alebo zjavne guľové. Kľúč od zapalovania musí mať ochranný kryt (neplatí pre sklopné kľúče alebo kľúče v jednej rovine s povrchom). Vonkajšie výčnelky pred zadnou priečkou kabíny vozidla s karosériou určeného na prepravu tovaru musia plniť nasledovné podmienky:
- 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 M<sub>1</sub>, ktoré boli schválené počnúc 15.3.2006, a dvojkolesových a trojkolesových vozidiel s karosériou určených na prepravu osôb, ktoré boli schválené počnúc 5.6.2006, musia plniť požiadavky podľa osobitného predpisu<sup>100)</sup>, 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, rozstrekováčoch živice, sypáčoch 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 predpisu<sup>101)</sup>, 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 predpisu<sup>102)</sup>.
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 predpisu<sup>102)</sup>. Nosiče batožiny musia umožňovať spoľahlivé upevnenie prepravovaných predmetov. Nosiče batožiny a nosiče lyží musia z hľadiska vonkajších výčnelkov spĺňať technické požiadavky podľa osobitného predpisu<sup>102)</sup>.

### 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.

### 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

<sup>99)</sup> Nariadenie vlády SR č. 372/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>100)</sup> Nariadenie vlády SR č. 141/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>101)</sup> Nariadenie vlády SR č. 197/2006 Z. z.

<sup>102)</sup> 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.

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

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

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

#### Článok IV Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

**Ing. Milín Kaňuščák, v.r.**  
generálny riaditeľ

<sup>103)</sup> Položka 8.4.1. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.



**Metodický pokyn č. 75/2011,  
ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidla  
(Kontrolné úkony skupiny 600)**

**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 (ďalej len „zákon“) vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa stanovujú pre kontrolné úkony týkajúce sa osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 600“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniách technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

- a) predpísané podmienky
- b) spôsob kontroly,
- c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia<sup>1)</sup>.

**Článok II  
Všeobecné ustanovenia**

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 600 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojciferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „6“ (napr. kontrolný úkon Svetlomety - počet a umiestnenie má kód 601).

(2) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolný úkon odvoláva, nie je priamo reprodukovávaná 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 predpisom<sup>2)</sup> alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač).

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

(6) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných úkonoch zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu<sup>1)</sup> 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 jednotlivého vyrobeného vozidla alebo schválenia jednotlivého 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 predpisu<sup>3)</sup> predložené osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II, prípadne predložená 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  
Všeobecné predpísané podmienky kontrolných úkonov skupiny 600**

(1) Na účel tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) svietidlom zariadenie na osvetlenie vozovky alebo na vyžarovanie svetelného signálu pre ostatných užívateľov cesty; zadná tabuľka s evidenčným číslom vyžarujúca svetlo pri zapnutí osvetlení vozidla<sup>4)</sup> sa nepovažuje za svietidlo,
- b) samostatným svietidlom zariadenie, ktoré má samostatnú viditeľnú svietiacu plochu, samostatný zdroj svetla a samostatné puzdro,
- c) skupinovým svietidlom zariadenie plniace viaceré funkcie vonkajšieho osvetlenia, ktoré má samostatné viditeľné svietiace plochy, samostatné zdroje svetla a spoločné puzdro,
- d) združeným svietidlom zariadenie plniace viaceré funkcie vonkajšieho osvetlenia, ktoré má samostatné viditeľné svietiace plochy, avšak spoločný zdroj svetla a spoločné puzdro,
- e) zlúčeným svietidlom zariadenie plniace viaceré funkcie vonkajšieho osvetlenia, ktoré má samostatné zdroje svetla alebo jediný zdroj svetla pracujúci v rôznych podmienkach, úplne alebo čiastočne spoločné viditeľné svietiace plochy a spoločné puzdro,
- f) zakrývateľným svietidlom svietidlo, ktoré sa môže sčasti alebo úplne zasunúť (napr. do karosérie), ak nie je používané,
- g) systémom samostatných svietidiel zostava dvoch alebo troch samostatných svietidiel s rovnakou funkciou; samostatné svietidlá tvoriace systém sú v prevádzke súčasne, keď sú aktivované, majú samostatné viditeľné svietiace plochy, samostatné puzdrá a môžu mať samostatný zdroj svetla.

(2) Nasledovné predpísané podmienky platia pre všetky zariadenia na osvetlenie a svetelnú signalizáciu, ak v jednotlivých kontrolných úkonoch podľa čl. IV nie je uvedené inak:

- a) Na vozidlách sa môžu používať iba také zariadenia, ktoré sú pre druh a kategóriu vozidla predpísané alebo povolené.

<sup>1)</sup> § 48 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.  
<sup>2)</sup> § 34 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.  
<sup>3)</sup> § 46 ods. 9 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.  
<sup>4)</sup> § 35 ods. 5 vyhlášky MV SR č. 9/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

- b) Za zariadenia plniace podmienky stanovené osobitnými predpismi<sup>5),6)</sup> sa považujú zariadenia podľa nich schválené. Za schválené zariadenia sa na účel kontrolných úkonov skupiny 600 považujú také, ktoré sú označené schvaľovacou značkou. Schválenia udelené podľa osobitných predpisov<sup>5),6)</sup> sa na účel kontrolných úkonov skupiny 600 považujú za navzájom rovnocenné a schvaľovacie značky za navzájom alternatívne. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2.
- c) Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórie L uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>7)</sup>. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórií M, N a O uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>8)</sup>. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórií T a R uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>9)</sup>. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórie L schválených počnúc 5.6.2006 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>10)</sup>. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórií M, N a O schválených počnúc 15.3.2006 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>11)</sup>. Počet, umiestnenie a geometrická viditeľnosť jednotlivých zariadení na vozidlách kategórie T schválených počnúc 15.4.2006 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom<sup>12)</sup>.
- d) Zariadenia musia byť na vozidle namontované tak, aby sa ich poloha a referenčné osi pri normálnych podmienkach používania vozidla samovoľne nemenili.
- e) Zariadenia musia byť umiestnené tak, aby červené svetlo nebolo viditeľné spredu a biele svetlo zozadu vozidla, s výnimkou spätného svetla. Neberú sa pri tom do úvahy svetelné zariadenia vo vnútri vozidla.
- f) Dodatočne možno na vozidlá montovať povolené zariadenia. Dodatočne namontované zariadenia musia byť umiestnené tak, aby boli splnené predpísané podmienky pre ich počet a umiestnenie, a aby nenarušovali výhľad z miesta vodiča, ani stanovenú geometrickú viditeľnosť ostatných svetiel.
- g) Všetky vonkajšie svetelné zariadenia, pokiaľ sú v činnosti, musia svietiť stálym a neprerušovaným svetelným tokom s výnimkou smerových svetiel a zvláštnych výstražných svetiel.
- h) Každá dvojica toho istého druhu vonkajšieho svetelného zariadenia musí byť umiestnená súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla v rovnakej výške nad vozovkou (vzťahuje sa na vonkajší geometrický tvar svetidla a nie na okraje svietiacej plochy) a musí mať rovnaké fotometrické vlastnosti a farbu vyžarovaného svetla (nevzťahuje sa na použitie dvojice predných svetlomietov do hmly triedy F3), pokiaľ nie je stanovené inak.
- i) Pokiaľ sa v predpísaných podmienkach uvádzajú podmienky pre umiestnenie niektorého zariadenia, vzťahuje sa dĺžkový údaj vždy k okrajovému bodu jeho svietiacej plochy. Pri údajoch minimálnej výšky nad rovinou vozovky je to spodný bod a maximálnej výšky horný bod svietiacej plochy zariadenia. Pri údajoch bočných vzdialeností sa vzdialenosťou od obrysu vozidla rozumie vzdialenosť najvzdialenejšieho bodu svietiacej plochy od strednej pozdĺžnej roviny a roviny vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla, pričom sa neprihliada k prečnievaniu spätných zrkadiel, smerových svetiel a podobných častí vozidla za túto rovinu. Vzájomnou vzdialenosťou dvojice zariadení namontovaných súmerne k strednej pozdĺžnej rovine vozidla sa rozumie vzdialenosť dvoch najbližších bodov ich svietiacich plôch.
- j) Za ekvivalentné samostatnému svetidlu sa považuje:
- zostava tvorená dvojicou navzájom nezávislých svetiel s rovnakou funkciou, ak sú obe svetidlá tvoriace zostavu označené symbolom „D“ pri schvaľovacej značke, a ich vzdialenosť nie je väčšia ako 15 mm; svetidlá tvoriace takúto zostavu nemusia byť úplne identické, môžu sa líšiť napr. geometrickým tvarom,
  - zostava tvorená dvojicou odrazových skiel, ak ich vzdialenosť nie je väčšia ako 15 mm; odrazové sklá nemusia byť označené symbolom „D“ a nemusia byť úplne identické, môžu sa líšiť napr. geometrickým tvarom,
  - systém samostatných svetiel so vzdialenosťou susediacich svietiacich plôch nie väčšou ako 75 mm.
- k) Ak je na zariadeniach označená ich predpísaná orientácia slovom (napr. TOP, OBEN - hore) alebo symbolom (šípkou, trojuholníkom), musí ich umiestnenie zodpovedať tomuto označeniu.
- l) S výnimkou odrazových skiel sa svetidlo označené schvaľovacou značkou považuje za nenamontované, pokiaľ nemôže byť uvedené do činnosti iba samotnou montážou žiarovky a/alebo poistky.
- m) Viaceré funkcie vonkajšieho osvetlenia môžu byť zabezpečené skupinovým, združeným alebo zlúčeným svetidlom, ak sú splnené všetky požiadavky na farbu vyžarovaného svetla, umiestnenie a orientáciu svetidla, jeho geometrickú viditeľnosť a systém zapojenia.
- n) Ako zakrývateľné môžu byť vyhotovené len stretávacie svetlomety, diaľkové svetlomety a predné svetlomety do hmly.

#### Článok IV Kontrolné úkony skupiny 600

##### Svetlomety - počet a umiestnenie

601

##### Predpísané podmienky

- Motorové vozidlá musia byť vybavené stretávacími svetlometmi podľa týchto podmienok:
  - Vozidlá kategórií M a N musia byť vybavené dvomi stretávacími svetlometmi.
  - Vozidlá kategórií L<sub>1e</sub>, L<sub>2e</sub> so šírkou najviac 1300 mm, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub> so šírkou najviac 1300 mm, L<sub>6e</sub> a L<sub>7e</sub> musia byť vybavené jedným alebo dvomi stretávacími svetlometmi. Vozidlá kategórie L<sub>2e</sub> širšie ako 1300 mm a L<sub>5e</sub> širšie ako 1300 mm musia byť vybavené dvomi stretávacími svetlometmi.
  - Vozidlá kategórie T musia byť vybavené dvomi stretávacími svetlometmi. Vozidlá kategórie T, ktoré sú vybavené na montáž vpredu nesených zariadení, môžu byť vybavené aj doplnkovou dvojicou stretávacích svetlomietov.
  - Stretávacie svetlomety musia byť umiestnené na prednej časti vozidla a orientované smerom vpred.
  - Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť stretávacích svetlomietov upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.

<sup>5)</sup> Smernice EÚ (ES/EHS) upravujúce technické požiadavky na zariadenia osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidiel.

<sup>6)</sup> Predpisy EHK upravujúce technické požiadavky na zariadenia osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidiel.

<sup>7)</sup> Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpisy EHK č. 53 a 74).

<sup>8)</sup> Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 48).

<sup>9)</sup> Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 86).

<sup>10)</sup> Nariadenie vlády SR č. 373/2006 Z. z.

<sup>11)</sup> Nariadenie vlády SR č. 144/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

<sup>12)</sup> Nariadenie vlády SR č. 199/2006 Z. z. v znení účinnom ku dňu schválenia vozidla.

2. Motorové vozidlá musia byť vybavené diaľkovými svetlometmi podľa týchto podmienok:
  - a) Vozidlá kategórií M a N musia byť vybavené dvomi alebo štyrmi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórie N<sub>3</sub> môžu byť vybavené aj ďalšou dvojicou diaľkových svetlometov. Ak je vozidlo kategórie M alebo N vybavené štyrmi zakrývateľnými diaľkovými svetlometmi, potom je prípustná montáž dvoch prídavných diaľkových svetlometov len na účel svetelného výstražného zariadenia.
  - b) Vozidlá kategórií L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub> so šírkou najviac 1300 mm a L<sub>7e</sub> musia byť vybavené jedným alebo dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórie L<sub>5e</sub> širšie ako 1300 mm musia byť vybavené dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórií L<sub>1e</sub>, L<sub>2e</sub> so šírkou najviac 1300 mm a L<sub>6e</sub> môžu byť vybavené jedným alebo dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórie L<sub>2e</sub> širšie ako 1300 mm môžu byť vybavené dvomi diaľkovými svetlometmi. Vozidlá kategórií L<sub>2e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> a L<sub>7e</sub>, ktorých šírka presahuje 1300 mm, a ktoré boli schválené pred 1.3.2005, môžu byť vybavené aj štyrmi diaľkovými svetlometmi.
  - c) Vozidlá kategórie T môžu byť vybavené dvomi alebo štyrmi diaľkovými svetlometmi.
  - d) Vozidlá schválené pred 1.7.1972 musia byť vybavené diaľkovými svetlometmi len ak s nimi boli schválené. *Poznámka: Spravidla ide o vozidlá s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou vyššou ako 40 km.h<sup>-1</sup>.*
  - e) Diaľkové svetlomety musia byť umiestnené na prednej časti vozidla a orientované smerom vpred.
  - f) Ak sú na vozidlo dodatočne namontované diaľkové svetlomety, musia byť umiestnené tak, aby svetlo nimi vyžarované nepôsobilo rušivo na vodiča priamo ani nepriamo odrazom v spätných zrkadlách alebo na iných plochách vozidla odrážajúcich svetlo.
  - g) Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť diaľkových svetlometov upravujú osobitné predpisy<sup>7),9),10),12)</sup>. *Poznámka: Pre vozidlá kategórií M a N nie sú osobitnými predpismi určené žiadne ďalšie podmienky pre ich umiestnenie, ako napr. výška nad vozovkou alebo vzdialenosť od bočného okraja vozidla.*
3. Na vozidlách kategórií M a N môže plniť funkciu stretávacích a diaľkových svetlometov adaptívny systém predného osvetlenia (AFS).
4. Vozidlá kategórie L<sub>3e</sub> môžu byť vybavené systémom nastavenia horizontálneho sklonu (HIAS) pre stretávacie a diaľkové svetlomety.
5. Vozidlá kategórií M a N môžu byť vybavené dvojicou uhlových (rohových) svetiel. Podmienky pre ich umiestnenie a geometrickú viditeľnosť upravuje osobitný predpis<sup>8),11)</sup>.
6. Prípojné vozidlá nesmú byť vybavené stretávacími svetlometmi, diaľkovými svetlometmi, ani adaptívnymi systémami predného osvetlenia (AFS).

### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet svetlometov na vozidle. Umiestnenie a geometrická viditeľnosť sa kontrolujú iba v prípade zjavného premiestnenia svetlometov z miest, na ktorých boli pôvodne pri schválení vozidla osadené, alebo v prípade dodatočnej montáže prídavných svetlometov (napr. diaľkových).

### Chyby

1.	Počet stretávacích svetlometov nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>13)</sup>	B
2.	Umiestnenie, orientácia alebo geometrická viditeľnosť stretávacích svetlometov nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>14)</sup>	B
3.	Počet diaľkových svetlometov nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>13)</sup>	B
4.	Umiestnenie, orientácia alebo geometrická viditeľnosť diaľkových svetlometov nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>14)</sup>	B
5.	Počet uhlových (rohových) svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Umiestnenie, orientácia alebo geometrická viditeľnosť uhlových (rohových) svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

## Svetlomety - vyhotovenie

602

### Predpísané podmienky

1. Stretávacie a diaľkové svetlomety, uhlové (rohové) svetidlá a adaptívne systémy predného osvetlenia (AFS) namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje:
  - a) na stretávacie a diaľkové svetlomety vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972,
  - b) na stretávacie svetlomety vozidiel kategórie L<sub>1e</sub> s motorom s výkonom najviac 0,5 kW a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 25 km.h<sup>-1</sup>.
2. Vozidlá kategórií M a N uvedené do prevádzky po 1.7.1972 musia mať stretávacie svetlomety s asymetrickým rozhraním svetla a tieňa.
3. Svetlo vyžarované diaľkovými a stretávacími svetlometmi, uhlovými (rohovými) svetlometmi a adaptívnymi systémami predného osvetlenia (AFS) musí byť bielej farby. Na vozidlách kategórie T schválených pred 15.4.2006 a na vozidlách ostatných kategórií schválených pred 1.7.1972 môže byť svetlo diaľkových a stretávacích svetlometov bielej alebo žltej farby.
4. Na každej strane motorového vozidla kategórie M, N a T sa môže na účel vytvorenia osvetlenia v zákrutách natáčať len jeden diaľkový svetlomet. Motorové vozidlá kategórie L môžu mať natáčavý stretávací i diaľkový svetlomet.
5. Na stretávacom alebo diaľkovom svetlomete, uhlovom (rohovom) svetle alebo na adaptívnom systéme predného osvetlenia (AFS) nesmú byť vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla (napr. zafarbenie povrchu svietiacej plochy alebo prelepenie farebnou alebo transparentnou fóliou).

### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či sú svetelné zariadenia na vozidle predpísaného vyhotovenia a druhu.

### Chyby

1.	Stretávací svetlomet namontovaný na vozidle nie je schválený.	B
2.	Diaľkový svetlomet namontovaný na vozidle nie je schválený.	B
3.	Uhlové (rohové) svetidlo namontované na vozidle nie je schválené.	B
4.	Adaptívny systém predného osvetlenia (AFS) namontovaný na vozidle nie je schválený.	B

<sup>13)</sup> Položka 4.1.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>14)</sup> Položka 4.1.4. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

5.	Stretávací svetlomet je zjavne osadený svetelným zdrojom nezodpovedajúcim schválenému vyhotoveniu (napr. výbojka namiesto vláknovej žiarovky). <sup>15)</sup>	B
6.	Diaľkový svetlomet je zjavne osadený svetelným zdrojom nezodpovedajúcim schválenému vyhotoveniu (napr. výbojka namiesto vláknovej žiarovky). <sup>15)</sup>	B
7.	Na vozidle, pre ktoré nie je povolený, je použitý stretávací svetlomet so symetrickým rozhraním svetla a tieňa. <sup>14)</sup>	B
8.	Svetlo vyžarované niektorým stretávacím svetlometom nemá predpísanú farbu. <sup>14)</sup>	B
9.	Svetlo vyžarované niektorým diaľkovým svetlometom nemá predpísanú farbu. <sup>14)</sup>	B
10.	Svetlo vyžarované niektorým uhlovým (rohovým) svietidlom nemá predpísanú farbu.	B
11.	Svetlo vyžarované adaptívnym systémom predného osvetlenia (AFS) nemá predpísanú farbu. <sup>14)</sup>	B
12.	Diaľkový svetlomet, pre ktorý to nie je povolené, je vyhotovený ako natáčavý. <sup>14)</sup>	B
13.	Na stretávacom svetlomete sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>16)</sup>	B
14.	Na diaľkovom svetlomete sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>16)</sup>	B
15.	Na uhlovom (rohovom) svietidle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla.	B
16.	Na adaptívnom systéme predného osvetlenia (AFS) sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>16)</sup>	B

## Svetlomety - stav

603

### Predpísané podmienky

1. Stretávacie a diaľkové svetlomety, uhlové (rohové) svietidlá a adaptívne systémy predného osvetlenia (AFS) musia byť riadne pripevnené, aby sa za jazdy nemohla samovoľne zmeniť ich poloha, orientácia alebo nastavenie. *Poznámka: Nevzťahuje sa na zmeny potrebné na správnu funkciu zariadenia, napr. automatické prispôsobenie sklonu stretávacieho svetlometu alebo prepínanie režimov adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS).*
2. Krycie alebo rozptylové sklá, zrkadlové plochy alebo iné časti stretávacích a diaľkových svetlometov, uhlových (rohových) svietidiel a adaptívnych systémov predného osvetlenia (AFS) nesmú byť poškodené.
3. Nesmie byť indikovaná porucha svetlometov, adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS) alebo motocyklového systému nastavenia horizontálneho sklonu (HIAS).

### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav svetelných zariadení a ich pripevnenie. Preverí sa stav skiel a zrkadlových plôch (ak sú viditeľné), prípadne iných častí, ak sú prístupné. Preverí sa, či nie je na palubnej doske indikovaná porucha svetlometov, adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS), prípadne motocyklového systému nastavenia horizontálneho sklonu (HIAS).

### Chyby

1.	Stretávací svetlomet je poškodený, poškodenie môže ovplyvniť jeho funkciu (skorodovaný, má prasknuté rozptylové alebo krycie sklo, vystupujúci zväzok lúčov je tieneny, chýba projekčný systém alebo jeho časť a pod.). <sup>17)</sup>	B
2.	Diaľkový svetlomet je poškodený, poškodenie môže ovplyvniť jeho funkciu (skorodovaný, má prasknuté rozptylové alebo krycie sklo, vystupujúci zväzok lúčov je tieneny, chýba projekčný systém alebo jeho časť a pod.). <sup>17)</sup>	B
3.	Uhlové (rohové) svietidlo je poškodené, poškodenie môže ovplyvniť jeho funkciu (skorodované, má prasknuté rozptylové alebo krycie sklo, vystupujúci zväzok lúčov je tieneny, chýba projekčný systém alebo jeho časť a pod.).	B
4.	Adaptívny systém predného osvetlenia (AFS) je poškodený, poškodenie môže ovplyvniť jeho funkciu (skorodovaný, má prasknuté rozptylové alebo krycie sklo, vystupujúci zväzok lúčov je tieneny, chýba projekčný systém alebo jeho časť a pod.). <sup>17)</sup>	B
5.	Stretávací svetlomet je poškodený, jeho funkcia však nie je ovplyvnená (napr. povrchové poškodenie krycieho skla mimo svietiacej plochy).	A
6.	Diaľkový svetlomet je poškodený, jeho funkcia však nie je ovplyvnená (napr. povrchové poškodenie krycieho skla mimo svietiacej plochy).	A
7.	Uhlové (rohové) svietidlo je poškodené, jeho funkcia však nie je ovplyvnená (napr. povrchové poškodenie krycieho skla mimo svietiacej plochy).	A
8.	Adaptívny systém predného osvetlenia (AFS) je poškodený, jeho funkcia však nie je ovplyvnená (napr. povrchové poškodenie krycieho skla mimo svietiacej plochy).	A
9.	Zrkadlová plocha stretávacieho svetlometu je zjavne poškodená (deformovaná, skorodovaná, prasknutá alebo matná). <sup>17)</sup>	B
10.	Zrkadlová plocha diaľkového svetlometu je zjavne poškodená (deformovaná, skorodovaná, prasknutá alebo matná). <sup>17)</sup>	B
11.	Zrkadlová plocha uhlového (rohového) svietidla je zjavne poškodená (deformovaná, skorodovaná, prasknutá alebo matná).	B
12.	Zrkadlová plocha adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS) je zjavne poškodená (deformovaná, skorodovaná, prasknutá alebo matná). <sup>17)</sup>	B
13.	Stretávací svetlomet nie je dostatočne pripevnený, takže môže nastať samovoľná zmena jeho polohy, orientácie alebo nastavenia. <sup>18)</sup>	B
14.	Diaľkový svetlomet nie je dostatočne pripevnený, takže môže nastať samovoľná zmena jeho polohy, orientácie alebo nastavenia. <sup>18)</sup>	B

<sup>15)</sup> Položka 4.1.4. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>16)</sup> Položka 4.1.4. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>17)</sup> Položka 4.1.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>18)</sup> Položka 4.1.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

15.	Uhlové (rohové) svetidlo nie je dostatočne pripevnené, takže môže nastať samovoľná zmena jeho polohy, orientácie alebo nastavenia.	B
16.	Súčasť adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS) nie je dostatočne pripevnená, takže môže nastať samovoľná zmena jej polohy, orientácie alebo nastavenia. <sup>18)</sup>	B
17.	Je indikovaná porucha svetlometov. <sup>13)</sup>	B
18.	Je indikovaná porucha adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS). <sup>13)</sup>	B
19.	Je indikovaná porucha systému nastavenia horizontálneho sklonu (HIAS) na motocykli. <sup>13)</sup>	B

## Prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel

604

### Predpísané podmienky

- Rozsvietiť stretávacie svetlomety alebo diaľkové svetlomety nesmie byť možné, ak nie sú v činnosti obrysové svetidlá a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom. Táto podmienka sa nevzťahuje na použitie stretávacích alebo diaľkových svetlometov ako svetelného výstražného zariadenia podľa predpisanej podmienky č. 8. *Poznámka: Stretávacie svetlomety alebo diaľkové svetlomety môžu nahrádzať funkciu predných obrysových svetiel, ak tak bolo vozidlo schválené; v takom prípade nemusia spolu so stretávacími alebo diaľkovými svetlometmi svietiť predné obrysové svetidlá vozidla.*
- Stretávacie svetlomety sa môžu zapínať a vypínať automaticky. Musí však vždy byť možné zapnúť a vypnúť stretávacie svetlomety manuálne.
- Diaľkové svetlomety môžu svietiť len vtedy, ak je hlavný vypínač svetlometov v polohe ON (zapnuté), alebo ak je v polohe AUTO (automatická funkcia) a existujú podmienky pre automatickú aktiváciu stretávacieho svetla. V druhom z oboch prípadov, ak prestanú existovať podmienky pre automatickú aktiváciu stretávacieho svetla, musia sa vypnúť aj diaľkové svetlomety. Podmienka sa nevzťahuje na prípad použitia diaľkových svetlometov ako svetelného výstražného zariadenia podľa predpisanej podmienky č. 8.
- Diaľkové svetlomety sa môžu zapínať všetky súčasne alebo vo dvojiciach. Ak je na vozidle kategórie N<sub>3</sub> namontovaná aj ďalšia (tretia) dvojica diaľkových svetlometov, potom môžu naraz svietiť len dve dvojice (jedna dvojica z troch nesvieti).
- Po prepnutí zo stretávacieho svetla na diaľkové sa musí zapnúť aspoň jeden pár diaľkových svetlometov; stretávacie svetlá môžu ostať svietiť súčasne s diaľkovými. Po prepnutí z diaľkových svetiel na stretávacie sa musia vypnúť všetky diaľkové svetlomety. Pri prepínaní nesmie dôjsť k súčasnému vypnutiu diaľkových aj stretávacích svetiel.
- Požiadavky na stretávacie a diaľkové svetlomety sa vzťahujú aj na príslušnú funkciu adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS).
- Ak je na vozidle kategórie T vybavenom na montáž vpredu nesených zariadení doplnková dvojica stretávacích svetlometov, musí byť systém zapojenia vyhotovený tak, aby nebolo možné rozsvietiť obe dvojice stretávacích svetlometov súčasne.
- Motorové vozidlá schválené počnúc 1.1.1985, okrem motorových vozidiel kategórií L<sub>1e</sub>, L<sub>2e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub>, L<sub>7e</sub> a T, musia byť vybavené svetelným výstražným zariadením (tzv. „svetelnou húkačkou“) zhotoveným tak, aby sa aj pri vypnutom vonkajšom osvetlení zapínal diaľkový alebo stretávací svetlomet, a to len na čas, pokiaľ vodič pôsobí na jeho ovládacie orgány; pritom sa nesmie vypnúť alebo zapnúť ostatné osvetlenie vozidla. Ak je takýmto zariadením vybavené vozidlo schválené pred 1.1.1985, alebo iné vozidlo, ktoré takéto zariadenie mať nemusí, potom zariadenie musí spĺňať uvedené podmienky.
- Uhlové (rohové) svetidlá musia byť zapojené tak, aby sa nemohli rozsvietiť, ak nie sú súčasne rozsvietené diaľkové alebo stretávacie svetlomety. Uhlové (rohové) svetidlo na jednej strane vozidla sa môže automaticky zapnúť len vtedy, ak svietia súčasne smerové svetidlá na rovnakej strane a/alebo je volant vychýlený z neutrálnej polohy na rovnakú stranu. Uhlové (rohové) svetidlo sa musí automaticky vypnúť, keď sa vypne smerové svetidlo a/alebo sa volant vrátil do neutrálnej polohy. Obe uhlové (rohové) svetidlá môžu byť rozsvietené súčasne, nezávisle od otočenia volantu alebo rozsvietenia smerových svetiel, ak je rozsvietený spätný svetlomet. V takom prípade sa uhlové (rohové) svetidlá vypnú vtedy, keď sa vypne spätný svetlomet. Uhlové (rohové) svetidlá sa nesmú aktivovať pri rýchlosti nad 40 km.h<sup>-1</sup>.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Niektoré diaľkové svetlomety alebo príslušná časť adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS) nesvieti. <sup>13)</sup>	B
2.	Niektoré stretávacie svetlomety alebo príslušná časť adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS) nesvieti. <sup>13)</sup>	B
3.	Zapojenie diaľkových svetlometov alebo príslušnej časti adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS) nezodpovedá predpisu. <sup>19)</sup>	B
4.	Zapojenie stretávacích svetlometov alebo príslušnej časti adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS) nezodpovedá predpisu. <sup>19)</sup>	B
5.	Svetelné výstražné zariadenie nefunguje, alebo nie je zapojené v súlade s predpísanými podmienkami na vozidle, pre ktoré je povinné.	B
6.	Svetelné výstražné zariadenie nefunguje, alebo nie je zapojené v súlade s predpísanými podmienkami na vozidle, pre ktoré nie je povinné.	A
7.	Niektoré uhlové (rohové) svetidlá nesvieti.	A
8.	Zapojenie uhlového (rohového) svetidla nezodpovedá predpisu.	A
9.	Funkcia niektorého ovládacieho zariadenia je narušená, avšak zariadenie plní svoju funkciu. <sup>20)</sup>	A

## Stretávacie svetlá - nastavenie

605

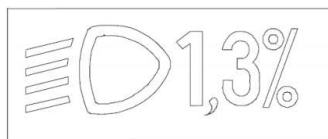
### Predpísané podmienky

- Sklon lúčov stretávacieho svetla sa nesmie líšiť od základného nastavenia o viac než 1 % smerom nadol a o viac než 0,5 % smerom nahor.

<sup>19)</sup> Položka 4.1.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>20)</sup> Položka 4.1.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

2. Veľkosť základného nastavenie sklonu lúčov stretávacieho svetla stanovuje výrobca vozidla. Ak nie je k dispozícii informácia o výrobcovi stanovenej veľkosti základného nastavenia sklonu lúčov stretávacích svetiel, potom sa základným nastavením na účel tohto kontrolného úkonu rozumie:
  - a) na motorových vozidlách okrem vozidiel kategórie T rozmedzie sklonu 1 % až 2 % smerom nadol,
  - b) na vozidlách kategórie T rozmedzie sklonu 0,5 % až 4 % smerom nadol, ak sú svetlomety umiestnené vo výške od 500 mm do 1200 mm, alebo rozmedzie sklonu 0,5 % až 6 % smerom nadol, ak sú svetlomety umiestnené vo výške od 1200 mm do 1500 mm.
3. Posunutie zlomu asymetrického rozhrania svetla a tieňa stretávacieho svetla v horizontálnom smere od referenčnej osi svetlometu (bočné posunutie) nesmie prekročiť hodnotu ( $\pm 20$ ) cm / 10 m.
4. Natočenie rozhrania svetla a tieňa stretávacieho svetla je možné len proti smeru chodu hodinových ručičiek (pri pohľade z vozidla) najviac o 7,5°; natočenie v opačnom smere je neprípustné.
5. Vozidlá vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1985, ktoré boli schválené so zariadením upravujúcim sklon stretávacieho svetla podľa zaťaženia vozidla, musia mať toto zariadenie funkčné. Takéto zariadenie musí byť ovládateľné z miesta vodiča, alebo musí pracovať samočinne. Vozidlá so svetlometmi, 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 vybavené automatickým (statickým alebo dynamickým) zariadením upravujúcim sklon stretávacieho svetla podľa zaťaženia vozidla. *Poznámka: Tieto vozidlá musia byť súčasne vybavené zariadením na čistenie svetlometov. Ak zariadenie na čistenie svetlometov chýba, vyznačí sa vážna chyba v kontrolnom úkone č. 517.*
6. Na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1984, okrem vozidiel kategórie T, musí byť hodnota základného nastavenia sklonu lúčov stretávacích svetiel uvedená v blízkosti svetlometov, priamo na niektorej súčasti svetlometu alebo na výrobnom štítku vozidla. Príklad označenia je na obr. č. 1.



Obr. č. 1.: Príklad označenia základného nastavenia sklonu lúčov stretávacieho svetla.

### Spôsob kontroly

Postupuje sa podľa ustanovení osobitného metodického pokynu<sup>21)</sup>. Splnenie predpísaných podmienok č. 5 a 6 sa posúdi prehliadkou relevantných častí vozidla.

### Chyby

1.	Sklon lúčov stretávacieho svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>22)</sup>	B
2.	Bočné posunutie rozhrania svetla a tieňa asymetrického stretávacieho svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>22)</sup>	B
3.	Natočenie rozhrania svetla a tieňa stretávacieho svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>22)</sup>	B
4.	Zariadenie upravujúce sklon stretávacieho svetla podľa zaťaženia vozidla nie je funkčné na vozidle, ktoré s ním bolo schválené. <sup>23)</sup>	B
5.	Zariadenie upravujúce sklon stretávacieho svetla podľa zaťaženia vozidla nie je automatické na vozidle, pre ktoré je to predpísané.	B
6.	Údaj s hodnotou základného nastavenia sklonu lúčov stretávacích svetiel chýba, alebo nie je čitateľný na vozidle, pre ktoré je predpísaný.	A
7.	Ručne ovládané zariadenie upravujúce sklon stretávacieho svetla nie je ovládané z miesta vodiča na vozidle, ktoré bolo schválené so zariadením ovládaným z miesta vodiča. <sup>24)</sup>	A

## Diaľkové svetlá - nastavenie

606

### Predpísané podmienky

1. Nastavenie diaľkového svetla musí zodpovedať základnému nastaveniu predpísanému výrobcovi vozidla; to platí aj pre svetlomety pohyblivé v závislosti na riadení vozidla a svetlomety dodatočne namontované na vozidlo.
2. Ak nie je k dispozícii informácia o výrobcovi stanovenej základnej nastavení diaľkového svetla, tak sa predpokladá, že základným nastavením diaľkového svetla je, ak pri matnici zariadenia na kontrolu nastavenia svetlometov (regloskopu) v polohe zodpovedajúcej základnému nastaveniu sklonu lúčov stretávacieho svetla (podľa kontrolného úkonu č. 605) smeruje stred zväzku lúčov diaľkového svetla na horný kríž, ktorý je vyznačený na matnici.
3. Povolené je posunutie stredu zväzku lúčov diaľkového svetla oproti základnému nastaveniu v horizontálnom smere (bočné posunutie) v rozmedzí ( $\pm 20$ ) cm / 10 m a vo vertikálnom smere v rozmedzí ( $\pm 2$ ) %.

### Spôsob kontroly

1. Postupuje sa podľa ustanovení osobitného metodického pokynu<sup>21)</sup>.
2. Ak je diaľkové a stretávacie svetlo zlúčené do jedného svetlometu s jediným svetelným zdrojom (napr. dvojlúčková žiarovka) a predpísaným podmienkam nezodpovedá nastavenie stretávacieho ani diaľkového svetla, vyznačí sa zodpovedajúca chyba v kontrolnom úkone č. 605 i č. 606. Ak nastavenie stretávacieho svetla zodpovedá predpísaným podmienkam a nastavenie diaľkového svetla nie, vyznačí sa chyba len v kontrolnom úkone č. 606.
3. Ak je doplnkový diaľkový svetlomet umiestnený mimo dosahu zariadenia na kontrolu nastavenia svetlometov (regloskopu), napr. na streche bŕdky vodiča nákladného automobilu, kontrola jeho nastavenia sa nevykoná.

<sup>21)</sup> Metodický pokyn č. j. 11522 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006 na kontrolu nastavenia stretávacích svetlometov, diaľkových svetlometov a svetlometov do hmlý vozidiel kategórií M, N a L pri technických kontrolách.

<sup>22)</sup> Položka 4.1.2. prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>23)</sup> Položka 4.1.5. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>24)</sup> Položka 4.1.5. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

## Chyby

1.	Nastavenie diaľkového svetla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>22)</sup>	B
----	---	---

## Diaľkové svetlá - intenzita osvetlenia

607

### Predpísané podmienky

1. Súčet referenčných značiek maximálnej svetivosti diaľkových svetlometov, ktoré môžu byť na vozidle kategórie M, N alebo L<sub>3e</sub> zapnuté súčasne, nesmie byť väčší ako 100.
2. Súčet referenčných značiek maximálnej svetivosti diaľkových svetlometov, ktoré môžu byť na vozidle kategórie T, L<sub>4e</sub> alebo L<sub>5e</sub> zapnuté súčasne, nesmie byť väčší ako 75.

### Spôsob kontroly

Pri prehliadke diaľkových svetlometov sa zistia ich referenčné značky maximálnej svetivosti. Umiestnenie referenčnej značky maximálnej svetivosti v schvaľovacej značke svetlometu je popísané v prílohe č. 1. Ak na diaľkovom svetlomete (s označením R alebo CR) nie je vyznačená referenčná značka, predpokladá sa preň referenčná značka 10.

## Chyby

1.	Súhrnná svetivosť naraz svietiacich diaľkových svetlometov nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>14)</sup>	B
----	---	---

## Predné obrysové svietidlá motorového vozidla

608

### Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M a N musia byť vybavené dvomi prednými obrysovými svietidlami.
2. Vozidlá kategórie L<sub>2e</sub> so šírkou najviac 1300 mm, L<sub>3e</sub>, L<sub>5e</sub> so šírkou najviac 1300 mm, L<sub>6e</sub> a L<sub>7e</sub> musia byť vybavené jedným alebo dvomi prednými obrysovými svietidlami. Vozidlá kategórie L<sub>2e</sub> širšie ako 1300 mm a L<sub>5e</sub> širšie ako 1300 mm musia byť vybavené dvomi prednými obrysovými svietidlami. Vozidlá kategórie L<sub>1e</sub> môžu byť vybavené jedným alebo dvomi prednými obrysovými svetlami. Vozidlá kategórie L<sub>4e</sub> musia byť vybavené dvomi alebo tromi prednými obrysovými svetlami, len jedno z nich môže byť na postrannom vozíku.
3. Vozidlá kategórie T musia byť vybavené dvomi alebo štyrmi prednými obrysovými svietidlami. Štyrmi obrysovými svietidlami môžu byť vybavené v prípade, ak sú usporiadané na montáž vpred nesených zariadení, ktoré by mohli zakrývať povinné predné obrysové svietidlá.
4. Vozidlá s čelne neseným strojom alebo čelne namontovanou výmennou nadstavbou, napríklad čelnou radlicou na odhŕňanie snehu zakrývajúcou predné osvetlenie vozidla, musia byť vybavené doplnkovými prednými obrysovými svietidlami na činnosť počas nesenia stroja alebo pri namontovanej výmennej nadstavbe.
5. Predné obrysové svietidlá motorových vozidiel musia byť orientované smerom vpred a svietiť svetlom bielej farby. Ak je predné obrysové svietidlo na vozidle kategórie T schválenom pred 15.4.2006 zlúčené so svetlometom svietiacim svetlom selektívnej žltej farby, potom môže tiež svietiť svetlom selektívnej žltej farby.
6. Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť predných obrysových svietidiel upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
7. Súčasne s prednými obrysovými svietidlami musia svietiť ostatné obrysové svietidlá a osvetlenie tabuľky so zadným evidenčným číslom. Ak je predné obrysové svietidlo zlúčené so smerovým svietidlom, potom môže byť zapojené tak, že sa vypne počas celej doby aktivácie smerového svietidla (to znamená počas oboch cyklov prerušovanej činnosti smerového svietidla).
8. Stretávacie svetlomety a/alebo diaľkové svetlomety a/alebo predné svetlomety do hmly môžu nahradiť funkciu predných obrysových svietidiel, ak tak bolo vozidlo schválené.
9. Predné obrysové svietidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svietidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

### Spôsob kontroly

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

## Chyby

1.	Predné obrysové svietidlo chýba.	B
2.	Predné obrysové svietidlo nesvieti.	B
3.	Systém zapojenia predných obrysových svietidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>25)</sup>	B
4.	Počet predných obrysových svietidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Umiestnenie predných obrysových svietidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>26)</sup>	B
6.	Predné obrysové svietidlo nie je schváleného vyhotovenia. <sup>26)</sup>	B
7.	Predné obrysové svietidlo nesvieti predpísanou farbou svetla. <sup>26)</sup>	B
8.	Predné obrysové svietidlo je poškodené, ale svieti.	A
9.	Chybný svetelný zdroj, svietidlo neplní svoju funkciu. <sup>27)</sup>	B
10.	Chybná šošovka (krycie sklo), svietidlo neplní svoju funkciu. <sup>28)</sup>	B
11.	Svietidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>29)</sup>	B

<sup>25)</sup> Položka 4.2.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>26)</sup> Položka 4.2.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>27)</sup> Položka 4.2.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>28)</sup> Položka 4.2.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

12.	Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená, avšak zariadenie plní svoju funkciu. <sup>30)</sup>	A
13.	Na obrysovom svetidle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>31)</sup>	B

### Predné obrysové svetidlá prípojného vozidla

609

#### Predpísané podmienky

1. Prípojné vozidlá širšie ako 1600 mm musia byť vybavené dvomi prednými obrysovými svetidlami.
2. Predné obrysové svetidlá prípojných vozidiel musia byť orientované smerom vpred a svietiť svetlom bielej farby.
3. Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť predných obrysových svetidiel upravuje osobitný predpis<sup>8),9),11)</sup>.
4. Súčasne s prednými obrysovými svetidlami musia svietiť ostatné obrysové svetidlá a osvetlenie tabuľky so zadným evidenčným číslom ťažného aj prípojného vozidla.
5. Predné obrysové svetidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Predné obrysové svetidlo chýba.	B
2.	Predné obrysové svetidlo nesvieti.	B
3.	Systém zapojenia predných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>25)</sup>	B
4.	Počet predných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Umiestnenie predných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>26)</sup>	B
6.	Predné obrysové svetidlo nie je schváleného vyhotovenia. <sup>26)</sup>	B
7.	Predné obrysové svetidlo nesvieti predpísanou farbou svetla. <sup>26)</sup>	B
8.	Predné obrysové svetidlo je poškodené, ale svieti.	A
9.	Chybný svetelný zdroj, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>27)</sup>	B
10.	Chybná šošovka (krycie sklo), svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>28)</sup>	B
11.	Svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>29)</sup>	B
12.	Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená, avšak zariadenie plní svoju funkciu. <sup>30)</sup>	A
13.	Na obrysovom svetidle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>31)</sup>	B

### Doplňkové a bočné obrysové svetidlá

610

#### Predpísané podmienky

1. Vozidlá musia byť vybavené doplnkovými obrysovými svetidlami podľa týchto podmienok:
  - a) Vozidlá kategórií M, N a O širšie ako 2100 mm, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1985, okrem podvozkov s kabínou, musia byť vybavené dvomi doplnkovými obrysovými svetidlami viditeľnými spredu a dvomi doplnkovými obrysovými svetidlami viditeľnými zozadu. Vozidlá širšie ako 1800 mm takto môžu byť vybavené, prípadne môžu byť vybavené len dvomi doplnkovými obrysovými svetidlami viditeľnými spredu alebo len dvomi doplnkovými obrysovými svetidlami viditeľnými zozadu.
  - b) Vozidlá kategórie T širšie ako 2100 mm môžu byť vybavené dvomi doplnkovými obrysovými svetidlami viditeľnými spredu a dvomi doplnkovými obrysovými svetidlami viditeľnými zozadu. Vozidlá kategórie T s menšou šírkou takto vybavené nesmú byť.
  - c) Doplnkové obrysové svetidlá musia svietiť vpred svetlom bielej farby a vzadu svetlom červenej farby.
  - d) Doplnkové obrysové svetidlá viditeľné spredu a doplnkové obrysové svetidlá viditeľné zozadu môžu byť na tej istej strane vozidla (vpravo alebo vľavo) združené do jediného zariadenia.
  - e) Dve doplnkové obrysové svetidlá viditeľné zozadu môžu byť skupinové, združené alebo zlúčené.
  - f) Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť doplnkových obrysových svetidiel upravuje osobitný predpis<sup>8),9),11),12)</sup>.
  - g) Súčasne s doplnkovými obrysovými svetidlami musia svietiť ostatné obrysové svetidlá a osvetlenie tabuľky so zadným evidenčným číslom.
  - h) Doplnkové obrysové svetidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2.
2. Vozidlá musia byť vybavené bočnými obrysovými svetidlami podľa týchto podmienok:
  - a) Vozidlá kategórií M, N a O dlhšie ako 6 m (na prípojných vozidlách vrátane ťažnej tyče - oja), ktoré boli schválené po 9.2.1998, s výnimkou podvozkov určených na dostavbu, musia byť vybavené bočnými obrysovými svetidlami. Ostatné vozidlá týchto kategórií takto môžu byť vybavené.
  - b) Bočné obrysové svetidlá musia svietiť svetlom oranžovej farby. Farba svetla najzadnejšieho bočného obrysového svetidla môže byť červená, ak je zoskupené, združené alebo zlúčené so zadným obrysovým svetidlom, zadným svetidlom do hmly alebo brzdovým svetidlom, alebo ak je v skupine alebo má časť plochy výstupu svetla spoločnú so zadným odrazovým sklom.

<sup>29)</sup> Položka 4.2.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>30)</sup> Položka 4.2.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>31)</sup> Položka 4.2.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.



- c) Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť bočných obrysových svetidiel upravuje osobitný predpis<sup>(8),(9),(11),(12)</sup>. *Poznámka: Počet bočných obrysových svetidiel musí byť taký, aby boli splnené požiadavky na ich umiestnenie na dĺžku: Aspoň jedno bočné obrysové svetidlo musí byť umiestnené v strednej tretine vozidla, najprednejšie bočné obrysové svetidlo nesmie byť ďalej ako 3000 mm od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla vpredu (na prípojných vozidlách vrátane dĺžky ťažnej tyče - oja). Vzďialenosť medzi dvomi susednými bočnými obrysovými svetidlami nesmie prevyšovať 3000 mm, prípadne 4000 mm, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Vzďialenosť najzadnejšieho svetidla od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla zozadu nesmie byť väčšia ako 1000 mm. Ak dĺžka vozidla nepresahuje 6000 mm, alebo ak ide o podvozok s kabínou, potom stačí, ak je na každej strane namontované jedno bočné obrysové svetidlo v prvej tretine a/alebo jedno v poslednej tretine dĺžky vozidla. Na vozidlách kategórie M<sub>1</sub> s dĺžkou od 6 m do 7 m stačia dve bočné obrysové svetidlá na každej strane vozidla.*
- d) Súčasne s bočnými obrysovými svetidlami musia svietiť ostatné obrysové svetidlá a osvetlenie tabuľky so zadným evidenčným číslom, okrem prípadu podľa písm. e).
- e) Na vozidlách kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> s dĺžkou menšou ako 6 m môžu byť oranžové bočné obrysové svetidlá zapojené tak, aby svietili prerušovane, pričom prerušovanie musí byť vo fáze a so zhodnou frekvenciou so smerovými svetidlami na tej istej strane vozidla.
- f) Bočné obrysové svetidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>(5),(6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Bočné obrysové svetidlá typu SM1 môžu byť použité na všetkých kategóriách vozidiel. Vozidlá kategórie M<sub>1</sub> a od nich odvodené vozidlá kategórie N<sub>1</sub> môžu byť vybavené bočnými obrysovými svetidlami typu SM2.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Povinné doplnkové obrysové svetidlo chýba.	B
2.	Povinné doplnkové obrysové svetidlo nesvieti.	B
3.	Systém zapojenia doplnkových obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>25)</sup>	B
4.	Počet doplnkových obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
5.	Umiestnenie doplnkových obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>26)</sup>	A
6.	Doplnkové obrysové svetidlo nie je schváleného vyhotovenia. <sup>26)</sup>	A
7.	Doplnkové obrysové svetidlo nesvieti predpísanou farbou svetla. <sup>26)</sup>	B
8.	Doplnkové obrysové svetidlo je poškodené, ale svieti.	A
9.	Nepovinné doplnkové obrysové svetidlo nesvieti.	A
10.	Chybný svetelný zdroj doplnkového obrysového svetidla, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>27)</sup>	B
11.	Chybná šošovka (krycie sklo) doplnkového obrysového svetidla, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>28)</sup>	B
12.	Doplnkové obrysové svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>29)</sup>	B
13.	Na doplnkovom obrysovom svetidle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>31)</sup>	B
14.	Povinné bočné obrysové svetidlo chýba.	B
15.	Povinné bočné obrysové svetidlo nesvieti.	B
16.	Systém zapojenia bočných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>25)</sup>	B
17.	Počet bočných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
18.	Umiestnenie bočných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>26)</sup>	A
19.	Bočné obrysové svetidlo nie je schváleného vyhotovenia. <sup>26)</sup>	A
20.	Bočné obrysové svetidlo nesvieti predpísanou farbou svetla. <sup>26)</sup>	B
21.	Bočné obrysové svetidlo je poškodené, ale svieti.	A
22.	Nepovinné bočné obrysové svetidlo nesvieti.	A
23.	Chybný svetelný zdroj bočného obrysového svetidla, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>27)</sup>	B
24.	Chybná šošovka (krycie sklo) bočného obrysového svetidla, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>28)</sup>	B
25.	Bočné obrysové svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>29)</sup>	B
26.	Na bočnom obrysovom svetidle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>31)</sup>	B

### Parkovacie svetidlá

611

#### Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórií M, N a O, ktoré nie sú dlhšie ako 6000 mm a nie sú širšie ako 2000 mm, môžu byť vybavené parkovacími svetidlami; ostatné vozidlá kategórií M, N a O taktó vybavené nesmú byť. Parkovacie svetidlá môžu byť buď dve predné a dve zadné, alebo po jednom na každej strane vozidla (vľavo a vpravo).
- Vozidlá kategórie L môžu byť vybavené parkovacími svetidlami. Jednostopové motorové vozidlá kategórie L môžu mať jedno parkovacie svetidlo v pozdĺžnej strednej rovine vozidla viditeľné spredu i zozadu.
- Vozidlá kategórií T a R môžu byť vybavené parkovacími svetidlami.
- Parkovacie svetidlá motorových vozidiel musia svietiť vpredu svetlom bielej farby a vzadu svetlom červenej farby. Parkovacie svetidlo môže svietiť svetlom oranžovej farby, ak je zlúčené s bočným smerovým alebo bočným obrysovým svetidlom.
- Funkcia parkovacieho svetidla môže byť zabezpečená súčasným zapnutím predných a zadných obrysových svetidiel na tej istej strane vozidla (vľavo alebo vpravo). V takom prípade sa predné a zadné obrysové svetidlá súčasne považujú aj za parkovacie svetidlá.
- Parkovacie svetidlo musí byť možné rozsvietiť na tej istej strane vozidla (vľavo alebo vpravo) pomocou príslušného ovládacieho prvku alebo kombinácie ovládacích prvkov na palubnej doske vozidla nezávisle na akomkoľvek inom svetidle. Parkovacie svetidlá musia byť schopné svietiť aj vtedy, keď zariadenie, ktoré spúšťa motor, je v polohe znemožňujúcej činnosť motora. Parkovacie

svietidlá sa nesmú samočinne vypínať po určitom čase. So samostatným parkovacím svetidlom (svietidlami) nemusí svietiť žiadne iné svetelné zariadenie vozidla.

7. Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť parkovacích svetidiel upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
8. Parkovacie svetidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Parkovacie svetidlo nesvieti.	A
2.	Systém zapojenia parkovacích svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
3.	Počet parkovacích svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
4.	Umiestnenie parkovacích svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
5.	Parkovacie svetidlo nie je schváleného vyhotovenia.	A
6.	Parkovacie svetidlo nesvieti svetlom predpísanej farby.	B
7.	Parkovacie svetidlo je poškodené, ale svieti.	A

### Osvetlenie smerových tabuliek

612

#### Predpísané podmienky

1. Predné a postranné smerové tabuľky na autobusoch určených na verejnú dopravu musia byť osvetlené dopadajúcim alebo prechádzajúcim svetlom.
2. Svetlo musí byť bielej alebo slabo žltej farby a nesmie oslňovať vodiča vozidla ani ostatných účastníkov premávky.
3. Osvetlenie smerových tabuliek musí mať osobitný spínač a jeho zapínanie nesmie byť viazané na ostatné svetlá vozidla.

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Smerové tabuľky vozidla nie sú vybavené osvetlením.	A
2.	Systém zapojenia osvetlenia nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
3.	Osvetlenie smerových tabuliek alebo niektorá jeho časť nesvieti.	A
4.	Osvetlenie smerových tabuliek je poškodené, ale svieti.	A
5.	Osvetlenie smerových tabuliek oslňuje vodiča vozidla alebo ostatných účastníkov cestnej premávky.	B

### Predné svetlomety do hmly - počet a umiestnenie

613

#### Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M a N môžu byť vybavené dvomi prednými svetlometmi do hmly.
2. Vozidlá kategórií L<sub>2e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> a L<sub>7e</sub> môžu byť vybavené jedným alebo dvomi prednými svetlometmi do hmly.
3. Vozidlá kategórie T môžu byť vybavené dvomi prednými svetlometmi do hmly.
4. Predné svetlomety do hmly musia byť umiestnené na prednej časti vozidla a orientované smerom vpred. Svetlo nimi vyžarované nesmie pôsobiť rušivo na vodiča priamo ani nepriamo odrazom v spätných zrkadlách alebo na iných plochách vozidla odrážajúcich svetlo. Na vozidlách kategórie L sa môžu natáčať s riadením.
5. Ak sú na vozidlách kategórií M a N dodatočne namontované predné svetlomety do hmly, potom nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla, musia byť umiestnené vo výške najmenej 250 mm nad rovinou vozovky a najviac:
  - a) 800 mm nad rovinou vozovky v prípade vozidiel kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>,
  - b) 1200 mm nad rovinou vozovky v prípade vozidiel kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> okrem kategórie N<sub>3</sub>G,
  - c) 1500 mm nad rovinou vozovky v prípade vozidiel kategórie N<sub>3</sub>G,
 pričom žiaden bod svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako najvyšší bod svietiacej plochy stretávacieho svetlometu.
6. Ak sú na vozidlách kategórií L<sub>2e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> a L<sub>7e</sub> dodatočne namontované predné svetlomety do hmly, potom musia byť splnené tieto podmienky:
  - a) Predný svetlomet do hmly môže byť namontovaný nad alebo pod, alebo na jednu či druhú stranu iného predného svetidla; ak sú tieto dve svetidlá nad sebou, potom musí byť predný svetlomet do hmly umiestnený v strednej pozdĺžnej rovine vozidla; ak sú tieto dve svetidlá vedľa seba, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla. (Poznámka: To znamená, že svetlomet do hmly môže tvoriť dvojicu súmerne umiestnenú oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla aj s iným svetlometom vozidla.)
  - b) Predný svetlomet do hmly musí byť umiestnený vo výške najmenej 250 mm nad rovinou vozovky. Žiaden bod svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako najvyšší bod svietiacej plochy stretávacieho svetlometu.
  - c) Svetlomety do hmly nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od vonkajšieho obrysu vozidla; táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá kategórií L<sub>3e</sub> a L<sub>4e</sub>.
7. Na vozidlách kategórie T musia byť predné svetlomety do hmly umiestnené vo výške najmenej 250 mm nad rovinou vozovky, pričom najvyšší bod svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako najvyšší bod svietiacej plochy stretávacieho svetlometu.
8. Predné svetlomety do hmly namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

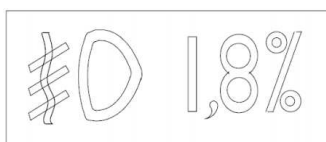
1.	Počet predných svetlometov do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Umiestnenie predných svetlometov do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>32)</sup>	B
3.	Na vozidle je namontovaný predný svetlomet do hmly neschváleného vyhotovenia.	B

## Predné svetlomety do hmly - činnosť

614

### Predpísané podmienky

1. Predné svetlomety do hmly sa musia dať zapnúť alebo vypnúť nezávisle od diaľkových a stretávacích svetiel alebo od akejkoľvek kombinácie diaľkových a stretávacích svetiel, pokiaľ sa predné svetlomety do hmly nepoužijú ako časť inej osvetľovacej funkcie v adaptívnom systéme predného osvetlenia (AFS); zapnutie predných svetlometov do hmly však musí mať prednosť pred funkciou, na ktorú sa predné svetlomety do hmly použili ako súčasť AFS.
2. Predné svetlomety do hmly musí byť možné zapnúť len ak sú rozsvietené obrysové svetidlá a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom.
3. Predné svetlomety do hmly musia svietiť svetlom bielej alebo selektívnej žltej farby.
4. Sklon lúčov predného svetlometu do hmly sa nesmie líšiť od základného nastavenia o viac než 0,5 % smerom nahor. Veľkosť základného nastavenie sklonu lúčov v prípade niektorých predných svetlometov do hmly stanovil výrobca vozidla. Ak nie je k dispozícii informácia o výrobcovi stanovenej veľkosti základného nastavenia, potom sa základným nastavením na účel tohto kontrolného úkonu rozumie sklon 1 % smerom nadol. *Poznámka: Prípustný nameraný minimálny sklon zväzku lúčov je preto v prípade, ak nie je známa informácia výrobcu, po zohľadnení tolerancie 0,5 % smerom nadol.*
5. Ak výrobca stanovil veľkosť základného nastavenie sklonu lúčov predného svetlometu do hmly, potom musí byť uvedená v blízkosti svetlometu, priamo na niektorej súčasti svetlometu alebo na výrobnom štítku vozidla. Príklad označenia je na obr. č. 2.



Obr. č. 2.: Príklad označenia základného nastavenia sklonu lúčov predného svetlometu do hmly.

6. Predný svetlomet do hmly môže byť vybavený zariadením na automatické prispôsobenie sklonu zaťaženi vozidla. *Poznámka: Použitie takého zariadenia je podmienkou schválenia svetlometu s celkovým reálnym svetelným tokom presahujúcim 2000 lm. Činnosť zariadenia sa pri technickej kontrole neskúša.*

### Spôsob kontroly

Vyskúša sa činnosť svetlometov do hmly. Pri kontrole nastavenia svetlometov do hmly sa postupuje podľa ustanovení osobitného metodického pokynu<sup>21)</sup>.

### Chyby

1.	Systém zapojenia predných svetlometov do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>33),34)</sup>	B
2.	Niektorý predný svetlomet do hmly je nesprávne nastavený. <sup>35)</sup>	B
3.	Svetlo predného svetlometu do hmly nemá predpísanú farbu. <sup>32)</sup>	B
4.	Predný svetlomet do hmly je poškodený, ale svieti.	A
5.	Jeden z dvojice predných svetlometov do hmly nesvieti.	B
6.	Nesvieti dvojica namontovaných predných svetlometov do hmly.	A
7.	Chybný svetelný zdroj, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>36)</sup>	B
8.	Chybná šošovka (krycie sklo), svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>37)</sup>	B
9.	Svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>38)</sup>	B
10.	Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená, avšak zariadenie plní svoju funkciu. <sup>33)</sup>	A
11.	Na svetlomete do hmly sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla.	B

<sup>32)</sup> Položka 4.5.4. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>33)</sup> Položka 4.5.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>34)</sup> Položka 4.5.4. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>35)</sup> Položka 4.5.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>36)</sup> Položka 4.5.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>37)</sup> Položka 4.5.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>38)</sup> Položka 4.5.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá kategórií M a N musia byť vybavené trojicou smerových svetidiel na každej strane, to znamená dvomi prednými, dvomi zadnými a dvomi bočnými smerovými svetidlami. Vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> môžu byť vybavené aj ďalšou dvojicou zadných smerových svetidiel. Vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> dlhšie ako 9 m môžu byť vybavené aj najviac tromi ďalšími dvojicami bočných smerových svetidiel, ak sa použije kategória svetidla 5, alebo jednou ďalšou dvojicou bočných smerových svetidiel, ak sa použije kategória svetidla 6. Ak sú namontované svetidlá združujúce funkciu predných a bočných smerových svetidiel, potom môžu byť namontované dve doplnkové bočné smerové svetidlá.
2. Vozidlá kategórií O a R musia byť vybavené jedným zadným smerovým svetidlom na každej strane. Vozidlá kategórií O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> môžu byť vybavené aj ďalšou dvojicou zadných smerových svetidiel. Vozidlá kategórií O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> dlhšie ako 9 m môžu byť vybavené aj najviac tromi ďalšími dvojicami bočných smerových svetidiel, ak sa použije kategória svetidla 5, alebo jednou ďalšou dvojicou bočných smerových svetidiel, ak sa použije kategória svetidla 6.
3. Vozidlá kategórie T musia byť vybavené dvomi prednými a dvomi zadnými smerovými svetidlami a môžu byť vybavené dvomi bočnými smerovými svetidlami. Vozidlá kategórie T schválené pred 1.7.1985 nemusia byť vybavené smerovými svetidlami.
4. Vozidlá s čelne neseným strojom alebo čelne namontovanou výmennou nadstavbou, napríklad čelnou radlicou na odhŕňanie snehu zakrývajúcou predné osvetlenie vozidla, musia byť vybavené doplnkovými prednými smerovými svetidlami na činnosť počas nesenia stroja alebo pri namontovanej výmennej nadstavbe.
5. Vozidlá kategórie L musia byť okrem ďalej uvedených výnimiek vybavené dvojicou smerových svetidiel na každej strane, to znamená dvomi prednými a dvomi zadnými smerovými svetidlami. Jednostopové vozidlá kategórie L môžu byť okrem uvedeného usporiadania vybavené jedným smerovým svetidlom na každej strane, ak je zabezpečená ich viditeľnosť zozadu aj z príslušnej strany. Vozidlá kategórií L<sub>5c</sub> a L<sub>7e</sub> môžu byť okrem dvojice smerových svetidiel na každej strane vybavené navyše aj jedným bočným smerovým svetidlom. Vozidlá kategórie L<sub>1e</sub> nemusia byť vybavené smerovými svetidlami. Vozidlá kategórií L<sub>2c</sub> a L<sub>6e</sub>, ktoré nemajú uzatvorenú karosériu, nemusia byť vybavené smerovými svetidlami.
6. Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť predných smerových svetidiel upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
7. Motorové vozidlá schválené pred 1.10.1985 musia z hľadiska počtu smerových svetidiel plniť nasledujúce podmienky:
  - a) jednostopové motorové vozidlá môžu mať buď na každej strane vozidla po jednom bočnom smerovom svetidle umiestnenom tak, aby bolo viditeľné spredu i zozadu, alebo na každej strane dve smerové svetidlá, jedno čo najviac vpredu, druhé čo najviac vzadu,
  - b) dvojstopové a trojstopové motorové vozidlá okrem ťahačov prívesov a návesov s dĺžkou menšou ako 4 m a šírkou menšou ako 1,6 m buď symetricky po jednom smerovom svetidle na ľavej aj pravej strane strednej pozdĺžnej roviny vozidla, alebo podľa písm. c) a d),
  - c) dvojstopové a trojstopové motorové vozidlá okrem ťahačov prívesov a návesov s dĺžkou aspoň 4 m a súčasne nepresahujúcou 6 m buď symetricky po dvoch smerových svetidlách na ľavej aj pravej strane strednej pozdĺžnej roviny vozidla, alebo podľa písm. d),
  - d) dvojstopové a trojstopové motorové vozidlá s dĺžkou aspoň 6 m a ťahače prívesov a návesov buď symetricky po troch smerových svetidlách na ľavej aj pravej strane strednej pozdĺžnej roviny vozidla, alebo symetricky po dvoch smerových svetidlách na ľavej aj pravej strane strednej pozdĺžnej roviny vozidla,
  - e) jednostopové motorové vozidlá so zdvihovým objemom valcov motora neprevyšujúcim 50 cm<sup>3</sup>, prípojné vozidlá so šírkou najviac 800 mm a dvoj alebo viacstopové motorové vozidlá bez karosérie alebo bŕdky vodiča do najväčšej konštrukčnej rýchlosti 8 km.h<sup>-1</sup> nemusia byť vybavené smerovými svetidlami.
8. Smerové svetidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.
9. Ako predné smerové svetidlá môžu byť použité smerové svetidlá kategórií 1, 1a a 1b. Ako zadné smerové svetidlá môžu byť použité smerové svetidlá kategórií 2, 2a a 2b. Ako bočné smerové svetidlá môžu byť použité smerové svetidlá kategórií 3, 4, 5 a 6. Smerové svetidlá musia byť označené symbolom príslušajúcim svojej kategórii pri schvaľovacej značke (podľa prílohy č. 1).
10. Ak je na smerovom svetidle predpísaná orientácia symbolom šípky, potom musí byť dodržaná. Na predných a zadných smerových svetidlách musí šípka smerovať od strednej pozdĺžnej roviny vozidla smerom k jeho okraju. Na bočných smerových svetidlách musí šípka smerovať vpred. Smerové svetidlá kategórie 6 s označením „R“ môžu byť použité len na pravej strane vozidla a s označením „L“ len na ľavej strane vozidla.

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Počet smerových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Umiestnenie smerových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>39)</sup>	B
3.	Niektoré smerové svetidlo nie je schváleného vyhotovenia. <sup>39)</sup>	B
4.	Orientácia niektorého smerového svetidla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>39)</sup>	A

**Smerové svetidlá – činnosť****Predpísané podmienky**

1. Smerové svetidlá musia svietiť prerušovaným svetlom oranžovej farby. Na vozidlách schválených pred 1.7.1972 môže byť farba svetla vyžarovaného prednými smerovými svetidlami biela a zadnými smerovými svetidlami červená.
2. Smerové svetidlo musí byť možné uviesť do činnosti nezávisle od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla. Ak je motorové vozidlo prispôbené na ťahanie prípojného vozidla, musia sa ovládacím zariadením smerových svetidiel ťažného vozidla dať uviesť do činnosti aj smerové svetidlá prípojného vozidla. Všetky smerové svetidlá na tej istej strane vozidla sa musia zapínať a vypínať tým

<sup>39)</sup> Položka 4.4.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

istým ovládačom a musia svietiť prerušovaným svetlom v rovnakej fáze. *Poznámka: Spolu so smerovými svetidlami môžu prerušovane v rovnakej fáze svietiť aj bočné obrysové svetidlá podľa predpísanej podmienky č. 2 písm. e) kontrolného úkonu č. 610.*

- Prerušovanie svetla smerových svetiel vozidiel schválených počnúc 1.7.1972 musí mať frekvenciu  $(1,5 \pm 0,5)$  Hz (60 až 120 cyklov za minútu); prvý raz sa musia rozsvietiť najneskôr za 1 s po zapnutí a prvý raz zhasnúť najneskôr za 1,5 s po vypnutí.

#### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav smerových svetiel a vyskúša sa ich činnosť. Frekvencia prerušovania, doba rozsvietenia a doba zhasnutia smerových svetiel sa posudzuje len odhadom.

#### Chyby

1.	Smerové svetidlá nesvietia svetlom predpísanej farby. <sup>39)</sup>	B
2.	Zapojenie smerových svetiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>40)</sup>	B
3.	Nesvieti niektoré z predných alebo zadných smerových svetiel.	B
4.	Nesvieti niektoré z bočných smerových svetiel.	A
5.	Niektoré zo smerových svetiel je poškodené, ale svieti.	A
6.	Prerušovanie smerového svetla vozidla schváleného počnúc 1.7.1972 zjavne nemá predpísanú frekvenciu. <sup>41)</sup>	A
7.	Doba potrebná na rozsvietenie alebo zhasnutie smerových svetiel je zjavne dlhšia ako predpísaná.	A
8.	Chybný svetelný zdroj, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>42)</sup>	B
9.	Chybná šošovka (krycie sklo), svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>43)</sup>	B
10.	Svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>44)</sup>	B
11.	Na obrysovom svetle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla.	B

### Výstražná činnosť smerových svetiel

617

#### Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórií M, N, L<sub>5e</sub>, L<sub>7e</sub> a T, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1985, musia byť vybavené osobitným zariadením (spínačom) umožňujúcim výstražnú funkciu všetkých smerových svetiel motorového i prípojného vozidla. Zariadením môžu byť vybavené tiež vozidlá kategórií L<sub>2e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub> a L<sub>6e</sub>. *Poznámka: Spolu so smerovými svetidlami môžu prerušovane v rovnakej fáze svietiť aj bočné obrysové svetidlá podľa predpísanej podmienky č. 2 písm. e) kontrolného úkonu č. 610.*
- Osobitné zariadenie umožňujúce výstražnú činnosť smerových svetiel musí byť možné uviesť do činnosti samostatným ručným ovládačom nezávisle od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla a zariadenia na spúšťanie alebo vypínanie motora. Ak je motorové vozidlo prispôbené na ťahanie prípojného vozidla, musia sa ovládacím zariadením výstražnej činnosti smerových svetiel ťažného vozidla dať uviesť do činnosti aj smerové svetidlá prípojného vozidla.
- Smerové svetidlá musia pri výstražnej činnosti svietiť prerušovaným svetlom oranžovej farby. Prerušovanie svetla smerového svetla musí mať frekvenciu  $(1,5 \pm 0,5)$  Hz; rozsvietiť sa prvý raz najneskôr za 1 s po zapnutí a zhasnúť prvý raz najneskôr za 1,5 s po vypnutí.

#### Spôsob kontroly

Vyskúša sa výstražná činnosť smerových svetiel. Frekvencia prerušovania, doba rozsvietenia a doba zhasnutia pri výstražnej činnosti smerových svetiel sa posudzuje len odhadom.

#### Chyby

1.	Povinné zariadenie pre výstražnú činnosť smerových svetiel chýba alebo nefunguje.	B
2.	Nepovinné zariadenie pre výstražnú činnosť smerových svetiel nefunguje.	A
3.	Pri zapnutí zariadenia na výstražnú činnosť smerových svetiel jedno alebo viac svetiel nesvieti. <sup>40)</sup>	B
4.	Prerušovanie výstražnej činnosti smerových svetiel nemá predpísanú frekvenciu. <sup>41)</sup>	A
5.	Doba potrebná na rozsvietenie alebo zhasnutie smerových svetiel pri výstražnej činnosti je dlhšia ako predpísaná.	A

### Hľadací svetlomet

618

#### Predpísané podmienky

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

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

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

<sup>40)</sup> Položka 4.4.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>41)</sup> Položka 4.4.4. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>42)</sup> Položka 4.4.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>43)</sup> Položka 4.4.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>44)</sup> Položka 4.4.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

1. Vozidlá kategórií M, N a O musia byť vybavené dvomi zadnými obrysovými svetidlami. Okrem prípadu, keď sú na vozidle namontované zadné doplnkové obrysové svetidlá podľa predpísanej podmienky č. 1 kontrolného úkonu č. 610, môžu byť na vozidlách kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> namontované aj ďalšie dve zadné obrysové svetidlá.
2. Vozidlá kategórií L<sub>1e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>5e</sub> so šírkou do 1300 mm a L<sub>7e</sub> musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými obrysovými svetidlami. Vozidlá kategórií L<sub>2e</sub>, L<sub>5e</sub> širšie ako 1300 mm a L<sub>6e</sub> musia byť vybavené dvomi zadnými obrysovými svetidlami. Vozidlá kategórie L<sub>4e</sub> musia byť vybavené dvomi alebo tromi zadnými obrysovými svetidlami, z toho len jedným na postrannom vozíku. Jedným zadným obrysovým svetidlom musí byť vybavený i príviesny vozík za motocykel.
3. Vozidlá kategórií T a R musia byť vybavené dvomi zadnými obrysovými svetidlami.
4. Zadné obrysové svetidlá musia byť orientované smerom dozadu a svietiť svetlom červenej farby.
5. Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť zadných obrysových svetidiel upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
6. Súčasne s prednými obrysovými svetidlami musia svietiť ostatné obrysové svetidlá a osvetlenie tabuľky so zadným evidenčným číslom. Ak je zadné obrysové svetidlo zlúčené so smerovým svetidlom, potom môže byť zapojené tak, že sa vypne počas celej doby aktivácie smerového svetidla (to znamená počas oboch cyklov prerušovanej činnosti smerového svetidla).
7. Zadné obrysové svetidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel:
  - a) uvedených do prevádzky pred 1.7.1972,
  - b) kategórie L<sub>1e</sub> s motorom s výkonom najviac 0,5 kW a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 25 km.h<sup>-1</sup>.

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Zadné obrysové svetidlo chýba.	B
2.	Zadné obrysové svetidlo nesvieti.	B
3.	Systém zapojenia zadných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>25)</sup>	B
4.	Počet zadných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
5.	Umiestnenie zadných obrysových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>26)</sup>	B
6.	Zadné obrysové svetidlo nie je schváleného vyhotovenia. <sup>26)</sup>	B
7.	Zadné obrysové svetidlo nesvieti predpísanou farbou svetla. <sup>26)</sup>	B
8.	Zadné obrysové svetidlo je poškodené, ale svieti.	A
9.	Chybný svetelný zdroj, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>27)</sup>	B
10.	Chybná šošovka (krycie sklo), svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>28)</sup>	B
11.	Svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>29)</sup>	B
12.	Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená, avšak zariadenie plní svoju funkciu. <sup>30)</sup>	A
13.	Na obrysovom svetidle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla. <sup>31)</sup>	B

**Brzdové svetidlá – počet a umiestnenie****Predpísané podmienky**

1. Vozidlá kategórie M<sub>1</sub>, ktoré boli schválené pred 9.2.1998, alebo boli po prvýkrát prihlásené do evidencie pred 9.2.1999, musia byť vybavené dvomi (kategórie S1 alebo S2) alebo tromi brzdovými svetidlami (dvojicou kategórie S1 alebo S2 a tretím kategórie S3 alebo S4). Ostatné vozidlá kategórie M<sub>1</sub> musia byť vybavené tromi brzdovými svetidlami (dvojicou kategórie S1 alebo S2 a tretím kategórie S3 alebo S4).
2. Vozidlá kategórie N<sub>1</sub> musia byť vybavené tromi brzdovými svetidlami (dvojicou kategórie S1 alebo S2 a tretím kategórie S3 alebo S4), ak tak boli schválené. Ostatné vozidlá kategórie N<sub>1</sub> musia byť vybavené dvomi (kategórie S1 alebo S2) alebo tromi brzdovými svetidlami (dvojicou kategórie S1 alebo S2 a tretím kategórie S3 alebo S4).
3. Vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> a O musia byť vybavené dvomi (kategórie S1 alebo S2) alebo tromi brzdovými svetidlami (dvojicou kategórie S1 alebo S2 a tretím kategórie S3 alebo S4). Vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, ktoré nie sú vybavené tretím brzdovým svetidlom, môžu byť okrem dvojice povinných brzdových svetidiel vybavené doplnkovou dvojicou brzdových svetidiel (kategórie S1 alebo S2).
4. Vozidlá kategórie L okrem ďalej uvedených prípadov musia byť vybavené jedným alebo dvomi brzdovými svetidlami. Vozidlá kategórií L<sub>2e</sub> širšie ako 1300 mm a L<sub>5e</sub> širšie ako 1300 mm musia byť vybavené dvomi brzdovými svetidlami. Vozidlá kategórie L<sub>4e</sub> musia byť vybavené jedným alebo tromi brzdovými svetlami, v prípade troch len jedným z nich na postrannom vozíku. Jedným brzdovým svetidlom musí byť vybavený i príviesny vozík za motocykel. Vozidlá kategórie L<sub>1e</sub> s výkonom motora najviac 0,5 kW a najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nepresahujúcou 25 km.h<sup>-1</sup> a vozidlá kategórie L<sub>1e</sub> schválené pred 1.3.2005 nemusia byť vybavené brzdovým svetidlom.
5. Vozidlá kategórií T a R musia byť vybavené dvomi brzdovými svetidlami. Vozidlá kategórie T schválené do 30.6.2000 nemusia, ale môžu byť vybavené dvomi brzdovými svetidlami.
6. Brzdové svetidlá vozidiel musia byť orientované smerom dozadu.
7. Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť brzdových svetidiel upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
8. Ak je na vozidle kategórie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> alebo O<sub>4</sub> dodatočne namontovaná doplnková dvojica brzdových svetidiel (kategórie S1 alebo S2), potom musia byť umiestnené aspoň 600 mm nad povinnými brzdovými svetidlami.
9. Ak je vozidlo, pre ktoré je to prípustné, dodatočne vybavené tretím brzdovým svetidlom (kategórie S3 alebo S4), potom musia byť dodržané tieto podmienky:

- a) Vzťažný stred tretieho brzdového svetidla musí ležať v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak neprechádza stredná pozdĺžna rovina vozidla pevným panelom karosérie, alebo oddeľuje časti vozidla (napr. dvere) tak, že nie je dostatočný priestor na montáž jedného tretieho brzdového svetidla v strednej pozdĺžnej rovine, môže byť vykonaná montáž:
- buď jedného tretieho brzdového svetidla vysunutého vľavo alebo vpravo od pozdĺžnej strednej roviny vozidla; posunutie vzťažného stredného svetidla môže byť najviac 150 mm,
  - alebo dvoch tretích brzdových svetidiel typu umožňujúceho zdvojenú montáž (s označením „D“ pri schvaľovacej značke), umiestnených po jednom na oboch stranách strednej pozdĺžnej roviny vozidla čo najbližšie k nej,
  - alebo systému samostatných svetidiel kategórie S3 alebo S4.
- b) Horizontálna rovina, ktorá sa dotýka spodného okraja viditeľnej svietiacej plochy:
- nesmie byť viac ako 150 mm pod horizontálnou rovinou dotýkajúcou sa spodnej časti činného povrchu skla alebo zasklenia zadného okna, alebo nižšie než 850 mm nad rovinou vozovky,
  - musí však prechádzať najmenej nad horizontálnou rovinou dotýkajúcou sa horného okraja viditeľnej plochy dvojice svetidiel kategórie S1 alebo S2.
- c) Tretie brzdové svetidlo nemôže byť zlúčené s ktorýmkoľvek iným svetidlom.
- d) Tretie brzdové svetidlo môže byť namontované na vonkajšej strane vozidla alebo vo vozidle. V prípade montáže vo vozidle nesmie vodiča rušiť odraz svetla v spätnom zrkadle alebo z iných častí vozidla (napr. zadného okna).
10. Brzdové svetidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Počet brzdových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
2.	Umiestnenie brzdových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>45)</sup>	B
3.	Niektoré brzdové svetidlo nie je schváleného vyhotovenia.	B

## Brzdové svetidlá – činnosť

621

### Predpísané podmienky

- Brzdové svetidlá jednotlivého vozidla i všetkých vozidiel súpravy sa musia rozsvietiť pri pôsobení vodiča na ovládací orgán prevádzkového brzdzenia. Ak je na vozidlách, ktoré boli schválené počnúc 1.1.1972, ovládací mechanizmus núdzového brzdzenia oddelený od ovládacieho mechanizmu parkovacieho brzdzenia, potom sa táto podmienka vzťahuje i na pôsobenie na ovládací orgán núdzového brzdzenia.
- Brzdové svetidlá nemusia fungovať, ak zariadenie, ktoré spúšťa a vypína motor, je v polohe znemožňujúcej činnosť motora.
- Brzdové svetidlá sa môžu rozsvietiť aj ak sa uvedie do činnosti odľahčovacia brzda.
- Brzdové svetidlá musia svietiť svetlom červenej farby.
- Brzdové svetidlá nesmú byť poškodené.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Systém zapojenia brzdových svetidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>46)</sup>	C
2.	Niektoré brzdové svetidlo kategórie S1 alebo S2 nesvieti; v prípade vozidla so štyrmi brzdovými svetidlami nesvieti niektoré zo spodnej dvojice brzdových svetidiel.	C
3.	Nesvieti brzdové svetidlo kategórie S3 alebo S4, prípadne jedno alebo obe svetidlá (hornej) doplnkovej dvojice brzdových svetidiel na vozidle so štyrmi brzdovými svetidlami.	B
4.	Niektoré brzdové svetidlo kategórie S1 alebo S2 nesvieti predpísanou farbou svetla; v prípade vozidla so štyrmi brzdovými svetidlami nesvieti predpísanou farbou svetla niektoré zo spodnej dvojice brzdových svetidiel.	C
5.	Brzdové svetidlo kategórie S3 alebo S4, prípadne jedno alebo obe svetidlá (hornej) doplnkovej dvojice brzdových svetidiel na vozidle so štyrmi brzdovými svetidlami nesvieti predpísanou farbou.	B
6.	Niektoré brzdové svetidlo je poškodené, ale svieti.	A
7.	Chybný svetelný zdroj, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>47)</sup>	B
8.	Chybná šošovka (krycie sklo), svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>48)</sup>	B
9.	Svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>49)</sup>	B
10.	Na svetidle sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla.	B

<sup>45)</sup> Položka 4.3.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>46)</sup> Položka 4.3.2. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>47)</sup> Položka 4.3.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>48)</sup> Položka 4.3.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>49)</sup> Položka 4.3.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**Predpísané podmienky**

- Vozidlá, ktoré majú evidenčné číslo, musia byť vybavené zariadením na osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom. Táto povinnosť sa nevzťahuje na:
  - vozidlá kategórií L<sub>1e</sub>, L<sub>2e</sub> a L<sub>6e</sub>,
  - vozidlá ostatných kategórií schválené pred 1.7.1972.
- Zariadenie musí osvetľovať tabuľku so zadným evidenčným číslom svetlom bielej farby. *Poznámka: Ak je zariadenie zlúčené s brzdoým svetidlom alebo so zadným svetidlom do hmly, môže tým byť farba svetla pri rozsvietení týchto svetiel ovplyvnená. Tento stav sa nepovažuje za chybu.*
- Zariadenie musí svietiť súčasne s obrysovými svetidlami.
- Osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom namontované na vozidle musí byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

**Spôsob kontroly**

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

**Chyby**

1.	Na vozidle, pre ktoré je osvetlenia zadného evidenčného čísla predpísané, nesvieti žiadna jeho časť.	B
2.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla nesvieti na vozidle, pre ktoré nie je predpísané.	A
3.	Časť osvetlenia zadného evidenčného čísla nesvieti.	A
4.	Systém zapojenia osvetlenia zadného evidenčného čísla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>50)</sup>	B
5.	Umiestnenie osvetlenia zadného evidenčného čísla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla nie je schváleného vyhotovenia.	A
7.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla nemá predpísanú farbu svetla.	A
8.	Osvetlenie zadného evidenčného čísla je poškodené, ale svieti.	A
9.	Chybný svetelný zdroj, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>51)</sup>	B
10.	Svetidlo vysiela priame svetlo dozadu. <sup>52)</sup>	B
11.	Svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>53)</sup>	B

**Spätné svetlomety****Predpísané podmienky**

- Vozidlá kategórie M<sub>1</sub>, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1985, a vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> a N, ktoré boli schválené počnúc 1.10.1986, musia byť vybavené jedným alebo dvomi spätnými svetlometmi. Vozidlá kategórií O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>, ktoré boli schválené s jedným alebo dvomi spätnými svetlometmi, nimi musia byť vybavené. Ostatné vozidlá kategórií M, N a O môžu byť vybavené jedným alebo dvomi spätnými svetlometmi. Vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> a O dlhšie ako 6 m môžu byť okrem základnej dvojice spätných svetlometov vybavené aj ďalšou doplnkovou dvojicou spätných svetlometov.
- Vozidlá kategórií T, R, L<sub>2e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> a L<sub>7e</sub> môžu byť vybavené jedným alebo dvomi spätnými svetlometmi.
- Spätné svetlomety musia byť na vozidle umiestnené na jeho zadnej strane, byť orientované smerom dozadu a musia svietiť svetlom bielej farby. Doplnková dvojica spätných svetlometov podľa predpísanej podmienky č. 1 musí byť namontovaná na vozidle vzadu alebo na boku.
- Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť spätných svetlometov upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
- Spätné svetlomety musia byť zapojené tak, aby sa mohli rozsvietiť len vtedy, ak je zaradený spätný prevod a ak je zariadenie ovládajúce spúšťanie alebo zastavenie motora v takej polohe, že je možný chod motora. Musia sa vypnúť, ak nie je splnená niektorá z týchto podmienok.
- Doplnková dvojica spätných svetlometov podľa predpísanej podmienky č. 1 musí byť zapojená tak, aby sa mohla rozsvietiť len spolu s obrysovými svetidlami a osvetlením zadnej tabuľky s evidenčným číslom. Zariadenia môžu byť zapnuté aj pri pohybe vpred rýchlosťou nižšou ako 10 km.h<sup>-1</sup>, ak sú splnené podmienky:
  - zariadenia sa aktivujú a deaktivujú ručne samostatným vypínačom,
  - zariadenia sa aktivujú aj vtedy, ak je zaradený spätný chod,
  - zariadenia sa automaticky vypnú pri jazde vpred rýchlosťou vyššou ako 10 km.h<sup>-1</sup> bez ohľadu na polohu samostatného vypínača a ostanú vypnuté až kým sa úmyselne nezapnú.
- Spätné svetlomety namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na svetidlá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

**Spôsob kontroly**

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

1.	Spätné svetlomety nesvietia na vozidle, pre ktoré sú predpísané. <sup>54)</sup>	B
2.	Spätné svetlomety nesvietia na vozidle, pre ktoré nie sú predpísané.	A
3.	Vozidlo, pre ktoré je spätný svetlomet predpísaný, ním nie je vybavené.	B

<sup>50)</sup> Položka 4.7.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>51)</sup> Položka 4.7.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>52)</sup> Položka 4.7.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>53)</sup> Položka 4.7.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>54)</sup> Položka 4.6.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.



4.	Jeden z dvojice alebo štvorice spätných svetlometov nesvieti.	A
5.	Systém zapojenia spätného svetlometu nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>55)</sup>	B
6.	Umiestnenie spätného svetlometu nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>56)</sup>	B
7.	Spätný svetlomet nie je schváleného vyhotovenia. <sup>56)</sup>	B
8.	Spätný svetlomet nesvieti predpísanou farbou svetla. <sup>56)</sup>	B
9.	Spätný svetlomet je poškodený, ale svieti.	A
10.	Chybný svetelný zdroj, svietidlo neplní svoju funkciu. <sup>57)</sup>	B
11.	Chybná šošovka (krycie sklo), svietidlo neplní svoju funkciu. <sup>58)</sup>	B
12.	Svietidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>59)</sup>	B

## Odrážkové sklá a zadné označovacie tabuľky

624

### Predpísané podmienky

1. Vozidlá musia byť vybavené odrazovými sklami podľa týchto podmienok:

a) Vozidlá kategórie L<sub>1e</sub>

- I. musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu,
- II. musia byť vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla orientovanými smerom do boku, ak boli schválené počnúc 5.6.2006; vozidlá schválené skôr takto môžu byť vybavené,
- III. ak sú vybavené nesklopnými pedálmi, potom musia byť vybavené dvomi pedálovými odrazovými sklami na každom pedáli,
- IV. môžu byť vybavené jedným predným odrazovým sklom iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovaným smerom dopredu.

b) Vozidlá kategórií L<sub>2e</sub> a L<sub>6e</sub>

- I. musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu, pričom vybavenie dvomi zadnými odrazovými sklami je povinné pre vozidlá kategórie L<sub>2e</sub> širšie ako 1000 mm,
- II. ak sú vybavené nesklopnými pedálmi, potom musia byť vybavené dvomi pedálovými odrazovými sklami na každom pedáli,
- III. môžu byť vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla orientovanými smerom do boku.

c) Vozidlá kategórie L<sub>3e</sub>

- I. musia byť vybavené jedným zadným odrazovým sklom iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovaným smerom dozadu,
- II. môžu byť vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla orientovanými smerom do boku.

d) Vozidlá kategórie L<sub>4e</sub>

- I. musia byť vybavené dvomi zadnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu,
- II. môžu byť vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla orientovanými smerom do boku.

e) Vozidlá kategórií L<sub>5e</sub> a L<sub>7e</sub>

- I. musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu, pričom vybavenie dvomi zadnými odrazovými sklami je povinné pre vozidlá kategórie L<sub>5e</sub> širšie ako 1000 mm,
- II. môžu byť vybavené jedným alebo dvomi bočnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka na každej strane vozidla orientovanými smerom do boku.

f) Vozidlá kategórií M a N

- I. musia byť vybavené dvomi zadnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu,
- II. musia byť vybavené potrebným počtom bočných odrazových skiel iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom do boku, ak sú dlhšie ako 6 m; ostatné vozidlá takto vybavené môžu byť, (Poznámka.: Počet bočných odrazových skiel musí byť taký, aby boli splnené požiadavky na ich umiestnenie na dĺžku: Aspoň jedno odrazové sklo musí byť umiestnené v strednej tretine vozidla, najprednejšie bočné odrazové sklo nesmie byť ďalej ako 3000 mm od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla vpredu. Vzďialenosť medzi dvomi susednými bočnými odrazovými sklami na vozidlách okrem vozidiel kategórií M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> nesmie prevyšovať 3000 mm, prípadne 4000 mm, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Vzďialenosť najzadnejšieho odrazového skla od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla zozadu nesmie byť väčšia ako 1000 mm. Ak dĺžka vozidla nepresahuje 6000 mm, potom stačí, ak je na každej strane namontované jedno bočné odrazové sklo v prvej tretine alebo v poslednej tretine dĺžky vozidla. Na vozidlách kategórie M<sub>1</sub> s dĺžkou od 6 m do 7 m stačia dve odrazové sklá na každej strane vozidla.)
- III. musia byť vybavené dvomi prednými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dopredu, ak majú všetky predné svetlomety zakrývateľné a boli s týmito odrazovými sklami schválené; ostatné vozidlá takto vybavené môžu byť.

g) Vozidlá kategórie O, okrem príviesných vozíkov za motocykel schválených pred 1.3.2005, a R

- I. musia byť vybavené dvomi zadnými odrazovými sklami tvaru rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu,

<sup>55)</sup> Položka 4.6.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>56)</sup> Položka 4.6.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

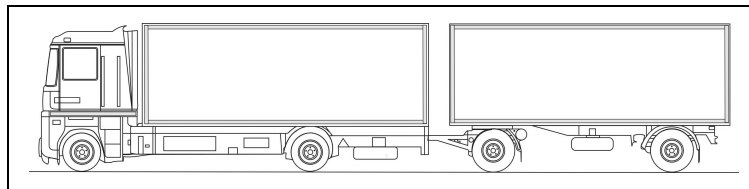
<sup>57)</sup> Položka 4.6.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>58)</sup> Položka 4.6.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

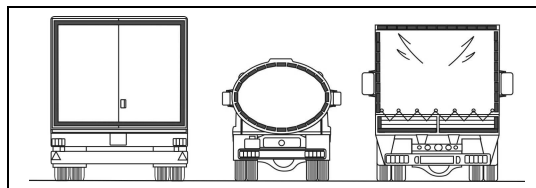
<sup>59)</sup> Položka 4.6.1. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

- II. musia byť vybavené potrebným počtom bočných odrazových skiel iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom do boku, (*Poznámka: Počet bočných odrazových skiel musí byť taký, aby boli splnené požiadavky na ich umiestnenie na dĺžku: Aspoň jedno odrazové sklo musí byť umiestnené v strednej tretine vozidla, najprednejšie bočné odrazové sklo nesmie byť ďalej ako 3000 mm od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla vpredu. Vzdialenosť medzi dvomi susednými bočnými odrazovými sklami nesmie prevyšovať 3000 mm, prípadne 4000 mm, ak to konštrukcia vozidla vyžaduje. Vzdialenosť najzadnejšieho odrazového skla od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla zozadu nesmie byť väčšia ako 1000 mm. Ak dĺžka vozidla nepresahuje 6000 mm, potom stačí, ak je na každej strane namontované jedno bočné odrazové sklo v prvej tretine alebo v poslednej tretine dĺžky vozidla.*)
  - III. musia byť vybavené dvomi prednými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dopredu.
  - h) Príviesné vozíky za motocykel schválené pred 1.3.2005
    - I. musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými odrazovými sklami tvaru rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu,
    - II. musia byť vybavené dvomi prednými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dopredu.
  - i) Vozidlá kategórie T
    - I. musia byť vybavené dvomi alebo štyrmi zadnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom dozadu,
    - II. môžu byť vybavené dvomi alebo štyrmi bočnými odrazovými sklami iného tvaru než rovnostranného trojuholníka orientovanými smerom do boku.
  - j) Zadné odrazové sklá tvaru rovnostranného trojuholníka a zadné odrazové sklá tvaru iného než rovnostranného trojuholníka musia byť červenej farby.
  - k) Predné odrazové sklá tvaru iného než rovnostranného trojuholníka musia byť farby dopadajúceho svetla (biele alebo bezfarebné).
  - l) Bočné odrazové sklá tvaru iného než rovnostranného trojuholníka musia byť oranžovej farby; avšak najzadnejšie bočné odrazové sklo môže byť červené, ak je zoskupené alebo má časť plochy výstupu svetla spoločnú so zadným obrysovým svetidlom, zadným hmlovým svetidlom, brzdovým svetidlom, červeným najzadnejším bočným obrysovým svetidlom alebo zadným odrazovým sklom iného tvaru než rovnostranného trojuholníka. Pedálové odrazové sklá musia byť oranžovej farby.
  - m) Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť odrazových skiel upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
  - n) Nepovinné odrazové sklá podľa vyššie uvedených podmienok sú na vozidle prípustné len vtedy, ak nenarúšajú účinnosť povinných svetelných zariadení.
  - o) Odrazové sklá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na odrazové sklá vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.
2. Vozidlá musia byť vybavené zadnými označovacími tabuľkami pre ťažké a dlhé vozidlá podľa týchto podmienok:
- a) Vozidlá kategórie N s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 7,5 t s výnimkou ťahačov návesov musia byť vybavené jednou, dvomi alebo štyrmi zadnými označovacími tabuľkami pre ťažké vozidlá.
  - b) Vozidlá kategórií O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub> a O<sub>3</sub>, ktorých celková dĺžka presahuje 8000 mm (vrátane oja), a všetky vozidlá kategórie O<sub>4</sub> musia byť vybavené jednou, dvomi alebo štyrmi zadnými označovacími tabuľkami pre dlhé vozidlá. Vozidlá kategórie R musia byť označené zadnou označovacou tabuľkou pre dlhé vozidlá rovnako, ako vozidlá kategórie O.
  - c) Tabuľky pripojných vozidiel sú obdĺžnikového tvaru so žltým poľom uprostred a červeným ohraničením. Tabuľky motorových vozidiel sú obdĺžnikového tvaru so striedavými šikmými žltými a červenými pruhmi.
  - d) Zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá musia byť umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm (spodná hrana) až 2100 mm (horná hrana) nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Súčet dĺžok všetkých zadných označovacích tabuliek pre ťažké a dlhé vozidlá umiestnených na vozidle musí byť najmenej 1130 mm a najviac 2300 mm.
  - e) Zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá musia byť na vozidlo pripevnené stabilne a trvanlivo za pomoci skrutiek alebo nitov, prípadne prilepené.
  - f) Zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 1.
  - g) Na vozidlách schválených počnúc 1.1.2007 môžu byť použité len označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá s označením série zmien pri schvaľovacej značke aspoň 01.
3. Vozidlá musia byť vybavené zadnými označovacími tabuľkami pre pomalé vozidlá podľa týchto podmienok:
- a) Vozidlá kategórií L<sub>7e</sub> (nákladná štvorkolka), M, N, O, T, C, R, S a P, ktorých najväčšia konštrukčná rýchlosť nepresahuje 40 km.h<sup>-1</sup>, musia byť vybavené aspoň jednou zadnou označovacou tabuľkou pre pomalé vozidlá.
  - b) Tabuľky majú tvar rovnostranného trojuholníka s odseknutými vrcholmi a sú tvorené červeným poľom uprostred s červeným ohraničením.
  - c) Označovacie tabuľky pre pomalé vozidlá musia byť umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm (spodná hrana) až 1500 mm (vrchol) nad rovinou vozovky a orientované smerom dozadu. Vrchol trojuholníka tvoriaceho dosku musí smerovať nahor. Ak je na vozidle namontovaná len jedna doska zadného značenia pomalých vozidiel, potom musí byť umiestnená na ľavej polovici vozidla.
  - d) Zadné označovacie tabuľky pre pomalé vozidlá musia byť na vozidlo pripevnené stabilne a trvanlivo za pomoci skrutiek alebo nitov, prípadne prilepené.
  - e) Zadné označovacie tabuľky pre pomalé vozidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohe č. 1.
  - f) Na vozidlách schválených počnúc 1.1.2007 môžu byť použité len označovacie tabuľky pre pomalé vozidlá s označením série zmien pri schvaľovacej značke aspoň 01.
4. Vozidlá musia byť označené odrazovým označením na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti podľa týchto podmienok:
- a) Vozidlá kategórie N s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 7,5 t a všetky vozidlá kategórie O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> musia byť označené odrazovým označením na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti, ak boli prvýkrát prihlásené do evidencie vozidiel od 1.1.2000. Vozidlá so šírkou nepresahujúcou 2100 mm nemusia byť vybavené zadným odrazovým označením. Vozidlá s dĺžkou nepresahujúcou 6000 mm (vrátane oja v prípade príviesov) nemusia byť vybavené bočným odrazovým označením. Podvozky s kabínou, nedokončené vozidlá a ťahače návesov nemusia byť vybavené bočným ani zadným odrazovým označením.

- b) Vozidlá vybavené zvláštnymi výstražnými svetidlami vyžarujúcimi modrú farbu svetla uvedené do cestnej premávky v Slovenskej republike po 1.1.2011 musia byť vybavené odrazovým označením na zvýšenie viditeľnosti a rozoznatelnosti; to neplatí pre vozidlá vybavené zvláštnymi výstražnými svetidlami upevnenými na karosériu vozidla pomocou magnetu alebo vákuovej prísavky.
- c) Vozidlá kategórií M<sub>1</sub>, okrem vozidiel vybavených zvláštnymi výstražnými svetidlami vyžarujúcimi modrú farbu, a O<sub>1</sub> nesmú byť vybavené takýmto odrazovým označením. Ostatné vozidlá môžu byť vybavené bočným alebo zadným označením. Predným označením môžu byť vybavené len vozidlá kategórií O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>.
- d) Na boku vozidla možno použiť biele alebo žlté odrazové označenie a na zadnej strane vozidla červené alebo žlté odrazové označenie. Na prednej strane vozidla možno použiť biele odrazové označenie.
- e) Odrazové označenie musí byť na vozidle umiestnené tak, aby pásy, z ktorých sa skladá, boli pokiaľ možno vodorovné alebo zvislé, v súlade s tvarom, konštrukciou a použitím vozidla; ak to nie je možné, potom označenie musí čo najpresnejšie sledovať obrys vonkajšieho tvaru vozidla. Okrem toho musí byť označenie rozmiestnené čo najrovnomernejšie po celej dĺžke a šírke vozidla, aby vyznačovalo celkovú dĺžku a šírku vozidla.
- f) Odrazové označenie môže byť tvorené jednou časťou, alebo zložené z viacerých častí. Ak nie je označenie pásmi spojené, musia byť medzery medzi jednotlivými časťami čo najmenšie a nemali by byť väčšie ako polovica dĺžky najkratšej časti.
- g) Bočné odrazové označenie musí byť orientované pokiaľ možno rovnobežne so strednou pozdĺžnou rovinou vozidla, v súlade s tvarom, konštrukciou a použitím vozidla; ak to nie je možné, potom označenie musí čo najpresnejšie sledovať obrys vonkajšieho tvaru vozidla. Zadné a prípadne aj predné odrazové označenie musí byť orientované pokiaľ možno rovnobežne s priečnou rovinou vozidla, v súlade s tvarom, konštrukciou a použitím vozidla; ak to nie je možné, potom označenie musí čo najpresnejšie sledovať obrys vonkajšieho tvaru vozidla.
- h) Úplným odrazovým označením sa rozumie označenie tvorené odrazovým materiálom umiestneným pozdĺž celého obrysu vozidla tak, ako to umožňuje usporiadanie alebo konštrukcia vozidla. Príklad bočného úplného odrazového označenia je na obr. č. 3 a zadného úplného odrazového označenia je na obr. č. 4.

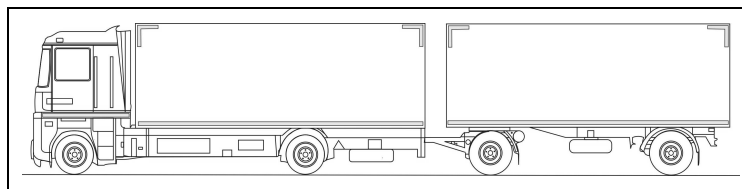


Obr. č. 3.: Bočné úplné odrazové označenie



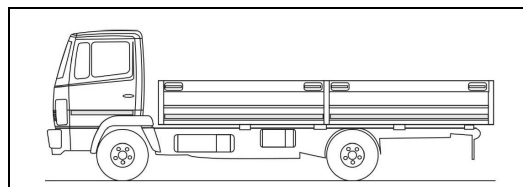
Obr. č. 4.: Zadné úplné odrazové označenie

- i) Čiastočným odrazovým označením sa rozumie označenie tvorené spodnou vodorovnou líniou pozdĺž celého vozidla a vyznačením horných rohov obrysu vozidla z odrazového materiálu. Príklad bočného čiastočného odrazového označenia je na obr. č. 5.

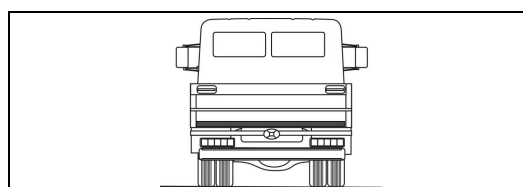


Obr. č. 5.: Bočné čiastočné odrazové označenie

- j) Líniovým odrazovým označením sa rozumie označenie tvorené spodnou vodorovnou líniou z odrazového materiálu pozdĺž celého vozidla. Príklad bočného líniového odrazového označenia je na obr. č. 6 a zadného líniového odrazového označenia je na obr. č. 7.



Obr. č. 6.: Bočné líniové odrazové označenie



Obr. č. 7.: Zadné líniové odrazové označenie

- k) Zadné odrazové označenie musí byť úplné {podľa písm. h)} a bočné odrazové označenie čiastočné {podľa písm. i)} alebo úplné {podľa písm. h)}. Ak však tvar, usporiadanie, konštrukcia alebo použitie vozidla neumožňujú použiť predpísanú formu odrazového označenia, môže byť namiesto neho použité líniové označenie {podľa písm. j)}. Predné odrazové označenie môže byť len líniové (úplné alebo čiastočné nemožno použiť).
- l) Zadné odrazové označenie musí byť umiestnené čo najbližšie k bočným okrajom vozidla. Súčet dĺžok jeho vodorovne orientovaných častí musí pokrývať najmenej 80% šírky vozidla, prípadne 60%, ak na vozidle nie je možné dodržať podmienku 80%. Pri posudzovaní súčtu dĺžok sa dĺžky úsekov, v ktorých sú časti označenia vedené paralelne, zohľadňujú len raz.
- m) Bočné odrazové označenie musí byť umiestnené čo najbližšie k prednému a zadnému okraju vozidla (alebo kabíny ťahača návesov), nie však ďalej ako 600 mm od predného a zadného okraja vozidla (alebo kabíny ťahača návesov) v prípade motorových vozidiel, alebo od predného a zadného okraja vozidla (okrem oja) v prípade prípojných vozidiel. Súčet dĺžok jeho vodorovne orientovaných častí musí pokrývať najmenej 80% dĺžky vozidla okrem kabíny (alebo dĺžky kabíny ťahača návesov) v prípade motorových vozidiel, alebo dĺžky vozidla (okrem oja) v prípade prípojných vozidiel. Pri posudzovaní súčtu dĺžok sa dĺžky úsekov, v ktorých sú časti označenia vedené paralelne, zohľadňujú len raz.
- n) Spodné prvky odrazového označenia musia byť umiestnené čo najnižšie, v rozmedzí od 250 mm do 1500 mm nad rovinou vozovky, prípadne až do 2500 mm nad rovinou vozovky, ak konštrukcia vozidla alebo splnenie ostatných požiadaviek neumožňuje dodržať výšku 1500 mm. Horné prvky označenia musia byť umiestnené čo najvyššie, nie však nižšie ako 400 mm pod horným okrajom vozidla.
- o) Vyznačenie horných rohov obrysy vozidla pri čiastočnom odrazovom označení {podľa písm. i)} musí byť vyhotovené dvomi pásmi s dĺžkou aspoň 250 mm zvierajúcimi uhol 90°; ak to nie je možné, potom označenie musí čo najpresnejšie sledovať obrys vonkajšieho tvaru vozidla.
- p) Vzdialenosť medzi zadným odrazovým označením a najbližším predpísaným brzdovým svetidlom musí byť väčšia ako 200 mm.
- q) Líniové označenia (aj ako spodná súčasť čiastočného alebo úplného označenia) má byť v prípadoch, ak je vonkajšia plocha karosérie alebo nadstavby vozidla z časti tvorená pružným materiálom (napr. plachta), inštalované na tuhej časti karosérie alebo nadstavby. Zvyšná časť označenia môže byť inštalovaná na pružnom materiáli. Ak je celá plocha karosérie alebo nadstavby tvorená len pružným materiálom, potom má byť celé predpísané označenie vyhotovené na ňom.
- r) Ak sú na vozidle zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá s označením série zmien pri schvaľovacej značke aspoň 01, môžu sa považovať za časť zadného odrazového označenia na účel posúdenia celkovej dĺžky a vzdialenosti od bočných okrajov.
- s) Odrazové označenie namontované na vozidle musí byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2.
5. Odrazové sklá, označovacie tabuľky, ani odrazové označenia nesmú byť poškodené alebo opotrebené natoľko, že by neplnili svoju funkciu.

#### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a stav odrazových skiel, označovacích tabuliek a odrazového označenia na vozidle. Umiestnenie odrazových skiel, označovacích tabuliek a odrazového označenia na vozidle sa kontroluje iba v prípade ich zjavného premiestnenia z miest pôvodného osadenia, s ktorými bolo vozidlo schválené, alebo v prípade dodatočnej montáže týchto zariadení. Ak je pre vozidlo predpísané povinné označenie zadnými označovacími tabuľkami série zmien aspoň 01 {predpísané podmienky č. 2 písm. g) a č. 3 písm. f)} alebo odrazovým označením na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti (predpísaná podmienka č. 4), skontroluje sa jeho odrazivosť postupom ustanoveným osobitným metodickým pokynom<sup>60)</sup>.

#### Chyby

1.	Niektoré povinné odrazové sklo chýba na vozidle, pre ktoré je predpísané.	B
2.	Niektorá zadná označovacia tabuľka chýba na vozidle, pre ktoré je predpísaná.	B
3.	Niektoré odrazové označenie na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti chýba na vozidle, pre ktoré je predpísané.	B
4.	Umiestnenie niektorého odrazového skla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
5.	Umiestnenie niektorej zadnej označovacej tabuľky nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
6.	Umiestnenie odrazového označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
7.	Niektoré odrazové sklo nie je schváleného vyhotovenia, alebo schválenie nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
8.	Niektorá zadná označovacia tabuľka nie je schváleného vyhotovenia, alebo schválenie nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
9.	Odrasové označenie na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti nie je schváleného vyhotovenia, alebo schválenie nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
10.	Farba odrazového skla nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
11.	Farba označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>61)</sup>	B
12.	Zadná označovacia tabuľka pre dlhé prípojné vozidlo je použitá na motorovom vozidle, alebo zadná označovacia tabuľka pre ťažké motorové vozidlo je použitá na prípojnom vozidle. <sup>61)</sup>	B
13.	Rozmery alebo tvar odrazového označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti nezodpovedajú predpísaným podmienkam na vozidle, pre ktoré je povinné. <sup>61)</sup>	B
14.	Odrasové sklo je poškodené alebo opotrebené a neplní svoju funkciu. <sup>62)</sup>	B
15.	Zadná označovacia tabuľka je poškodená alebo opotrebená a neplní svoju funkciu. <sup>62)</sup>	B
16.	Odrasové označenie na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti je poškodené alebo opotrebené a neplní svoju funkciu. <sup>62)</sup>	B
17.	Odrasové sklo je poškodené alebo opotrebené, ale plní svoju funkciu. <sup>62)</sup>	A
18.	Zadná označovacia tabuľka je poškodená alebo opotrebená, ale plní svoju funkciu. <sup>62)</sup>	A
19.	Odrasové označenie na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti je poškodené alebo opotrebené, ale plní svoju funkciu. <sup>62)</sup>	A
20.	Odrasové označenie na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti je na vozidle, pre ktoré nie je povolené (vozidlá kategórie M <sub>1</sub> , ak nie sú vybavené zvláštnymi výstražnými svetlami vyžarujúcimi modrú farbu, a O <sub>1</sub> ).	A

<sup>60)</sup> Metodický pokyn č. 60/2010 na kontrolu odrazivosti zadných označovacích tabuliek pre ťažké a dlhé vozidlá, zadných označovacích tabuliek pre pomalé vozidlá a odrazového označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti.

<sup>61)</sup> Položka 4.8.2. k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>62)</sup> Položka 4.8.1. písm. a) k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

21.	Odrazivosť zadných označovacích tabuliek série zmien aspoň 01 je nedostatočná na vozidle, pre ktoré je takéto označenie predpísané ako povinné.	B
22.	Odrazivosť odrazového označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti je nedostatočná na vozidle, pre ktoré je takéto označenie predpísané ako povinné.	B
23.	Odrazové sklo nie je riadne upevnené. <sup>63)</sup>	A
24.	Zadná označovacia tabuľka nie je riadne upevnená. <sup>63)</sup>	A

### Zadné svetidlá do hmly – počet a umiestnenie

625

#### Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórií L<sub>2e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub>, L<sub>7e</sub>, T a R môžu byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými svetidlami do hmly. Vozidlá kategórií M, N a O musia byť vybavené jedným alebo dvomi zadnými svetidlami do hmly.
- Zadné svetidlá do hmly musia byť na vozidle orientované smerom dozadu.
- Podrobné podmienky pre umiestnenie a geometrickú viditeľnosť zadných svetidiel do hmly upravujú osobitné predpisy<sup>7),8),9),10),11),12)</sup>.
- Ak sú na vozidlo kategórie M, N alebo O dodatočne namontované jedno alebo dve zadné svetidlá do hmly, potom musia byť umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1000 mm nad rovinou vozovky (prípadne až 1200 mm na vozidlách kategórie N<sub>3G</sub>). Ak je namontované jedno zadné svetidlo do hmly, potom musí byť umiestnené v strednej pozdĺžnej rovine vozidla, alebo v jeho ľavej polovici. Ak sú namontované dve zadné svetidlá do hmly, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Vzdialenosť medzi zadným svetidlom do hmly a brzdovým svetidlom musí byť najmenej 100 mm.
- Ak sú na vozidlo kategórie T dodatočne namontované jedno alebo dve zadné svetidlá do hmly, potom musia byť umiestnené na zadnej časti vozidla vo výške 250 mm až 1900 mm nad rovinou vozovky (prípadne až 2100 mm, ak tvar karosérie neumožňuje dodržať 1900 mm). Ak je namontované jedno zadné svetidlo do hmly, potom musí byť umiestnené v strednej pozdĺžnej rovine vozidla, alebo v jeho ľavej polovici. Ak sú namontované dve zadné svetidlá do hmly, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Vzdialenosť medzi zadným svetidlom do hmly a brzdovým svetidlom musí byť najmenej 100 mm.
- Ak sú na vozidlách kategórie L<sub>2e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> alebo L<sub>7e</sub> dodatočne namontované jedno alebo dve zadné svetidlá do hmly, potom musia byť umiestnené vo výške najmenej 250 mm a najviac 1000 mm nad rovinou vozovky. Ak je namontované jedno svetidlo do hmly, musí byť umiestnené v strednej pozdĺžnej rovine. Ak sú namontované dve svetidlá do hmly, musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla; vzdialenosť medzi svetidlami má byť najmenej 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm.
- Ak sú na vozidlách kategórie L<sub>3e</sub> dodatočne namontované jedno alebo dve zadné svetidlá do hmly, potom musia byť splnené podmienky:
  - Zadné svetidlo do hmly môže byť namontované nad alebo pod, alebo na jednu či druhú stranu iného zadného svetidla; ak sú tieto dve svetidlá nad sebou, potom musí byť zadné svetidlo do hmly umiestnené v strednej pozdĺžnej rovine vozidla alebo na jeho ľavej strane; ak sú tieto dve svetidlá vedľa seba, potom musia byť umiestnené súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine. (Poznámka: To znamená, že zadné svetidlo do hmly môže tvoriť dvojicu súmerne umiestnenú oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla aj s iným zadným svetidlom vozidla.)
  - Zadné svetidlá do hmly musia byť umiestnené vo výške najmenej 250 mm a najviac 900 mm nad rovinou vozovky.
  - Vzdialenosť medzi zadným svetidlom do hmly a brzdovým svetidlom musí byť najmenej 100 mm.
- Ak sú na vozidlách kategórie L<sub>4e</sub> dodatočne namontované jedno alebo dve zadné svetidlá do hmly, potom musia byť umiestnené vo výške najmenej 250 mm a najviac 900 mm nad rovinou vozovky. Ak je namontované len jedno svetidlo, musí byť umiestnené naľavo od strednej pozdĺžnej roviny vozidla. Vzdialenosť medzi zadným svetidlom do hmly a brzdovým svetidlom musí byť najmenej 100 mm.
- Zadné svetidlá do hmly namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2. Podmienka sa nevzťahuje na zadné svetidlá do hmly vozidiel uvedených do prevádzky pred 1.7.1972.

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je zadné svetidlo do hmly predpísané, ním nie je vybavené.	B
2.	Umiestnenie zadného svetidla do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>32)</sup>	B
3.	Zadné svetidlo do hmly nie je schváleného vyhotovenia.	B
4.	Počet zadných svetidiel do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

### Zadné svetidlá do hmly – činnosť

626

#### Predpísané podmienky

- Zadné svetidlo alebo svetidlá do hmly sa musia dať zapnúť alebo vypnúť nezávisle od akýchkoľvek iných svetidiel vozidla.
- Zapojenie zadných svetidiel do hmly musí byť také, aby ich nebolo možné rozsvietiť, ak nie sú zapnuté stretávacie alebo diaľkové svetlomety, alebo predné svetlomety do hmly.
- Zadné svetidlo do hmly musí svietiť svetlom červenej farby.

#### Spôsob kontroly

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

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

<sup>63)</sup> Položka 4.8.1. písm. b) k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

## Chyby

1.	Zadné svetidlá do hmly nesvietia na vozidle, pre ktoré sú predpísané. <sup>34)</sup>	B
2.	Zadné svetidlá do hmly nesvietia na vozidle, pre ktoré nie sú predpísané.	A
3.	Jedno z dvojice zadných svetidiel do hmly nesvieti.	A
4.	Systém zapojenia zadných svetidiel do hmly nezodpovedá predpísaným podmienkam. <sup>33)</sup>	B
5.	Zadné svetidlo do hmly nesvieti predpísanou farbou svetla. <sup>32)</sup>	B
6.	Zadné svetidlo do hmly je poškodené, ale svieti.	A
7.	Chybný svetelný zdroj, svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>36)</sup>	B
8.	Chybná šošovka (krycie sklo), svetidlo neplní svoju funkciu. <sup>37)</sup>	B
9.	Svetidlo nie je riadne pripevnené a neplní svoju funkciu. <sup>38)</sup>	B
10.	Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená, avšak zariadenie plní svoju funkciu. <sup>33)</sup>	A
11.	Na svetidle do hmly sú vykonané zmeny oproti schválenému stavu, ktoré by mohli znížiť intenzitu, tieniť alebo meniť farbu vyžarovaného svetla.	B

## Pracovné svetidlá

627

### Predpísané podmienky

- Vozidlá môžu byť vybavené pracovnými svetidlami, určenými na:
  - osvetlenie ložnej plochy vozidla,
  - osvetlenie spájacieho zariadenia pre prípojné vozidlá,
  - osvetlenie návesov pri zapojení vozidiel do súprav (svetlá namontované na ťahači),
  - osvetlenie prívesného náradia pre práce výlučne mimo pozemných komunikácií,
  - vykonávanie práce (pracovné svetlomety).
- Pracovné svetidlá musia svietiť svetlom bielej farby.

### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a vyskúša sa činnosť pracovných svetidiel.

## Chyby

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

## Zvláštne výstražné svetidlá

628

### Predpísané podmienky

- Vozidlá určené v § 22 zákona môžu byť vybavené zvláštnymi výstražnými svetidlami a doplnkovými zvláštnymi výstražnými svetidlami.
- Činnosť zvláštnych výstražných svetidiel a činnosť doplnkových zvláštnych výstražných svetidiel vyžarujúcich prerušovaný tok svetla musí byť nezávislá od ostatných svetelných zariadení vonkajšieho osvetlenia vozidla a musí byť ľahko a spoľahlivo kontrolovateľná z miesta vodiča oznamovačom.
- Zvláštne výstražné svetidlá musia byť homologizované podľa osobitných predpisov<sup>64),65)</sup>. V prípade vozidiel kategórie M<sub>1</sub> sa vyžaduje aj homologizácia podľa osobitného predpisu<sup>66)</sup> (Poznámka: týka sa len niektorých vyhotovení zvláštnych výstražných svetidiel). Prehľad používaných homologizačných značiek a súvisiacich označení je uvedený v osobitnom predpise<sup>67)</sup>.
- Zvláštne výstražné svetidlá musia byť na vozidlách umiestnené:
  - na najvyššom mieste karosérie alebo nadstavby vozidla alebo čo najbližšie k najvyššiemu miestu, a to v pozdĺžnej strednej rovine vozidla alebo symetricky po oboch stranách tejto roviny,
  - tak, aby vždy aspoň jedno svetidlo bolo na vodorovnej pozemnej komunikácii priamo viditeľné z ktoréhokoľvek miesta vo výške 1 m nad pozemnou komunikáciou zo vzdialenosti 10 m od tohto svetelného zdroja,
  - tak, aby vo vzdialenosti menšej ako 750 mm v ľubovoľnom smere od svetelného zdroja výstražného svetidla neboli iné svetelné zdroje, ktoré by mohli spôsobiť vzájomnú zámenu zvláštnych výstražných svetidiel.
- Vozidlo so zvláštnymi výstražnými svetidlami môže byť navyše vybavené piatimi kusmi doplnkových zvláštnych výstražných svetidiel vyžarujúcich prerušovaný tok svetla oranžovej farby umiestnených na vozidle vpredu a vzadu, symetricky k pozdĺžnej zvislej rovine, ktoré musia byť umiestnené svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy najmenej 400 mm nad rovinou pozemnej komunikácie. Usporiadanie svetidiel musí byť v jednom rade a na vozidle musia byť umiestnené horizontálne tak, že horná hrana činnej svietiacej plochy svetidiel smie presahovať horný obrys vozidla najviac o svoju výšku. Toto usporiadanie svetidiel môže byť nahradené doplnkovými zvláštnymi svetidlami usporiadanými do štvorca, s najviac piatimi svetidlami na jednej strane štvorca, ktoré sa umiestňujú na vozidlo vpredu a vzadu symetricky k pozdĺžnej zvislej rovine, svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy musia byť umiestnené najmenej 400 mm nad rovinou pozemnej komunikácie a svojím najvyšším bodom činnej svietiacej plochy nesmú presahovať horný obrys vozidla. Vozidlo vybavené zvláštnymi výstražnými svetidlami oranžovej farby nesmie byť vybavené zvláštnym zvukovým výstražným znamením.
- Vozidlo vybavené zvláštnymi výstražnými svetidlami vyžarujúcimi modrú farbu svetla môže byť vybavené ďalším jedným párom doplnkových zvláštnych výstražných svetidiel vyžarujúcich prerušovaný tok svetla modrej farby umiestnených a svietiacich vpredu a vzadu, symetricky k pozdĺžnej zvislej rovine, ktoré musia byť umiestnené svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy najmenej

<sup>64)</sup> Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 65).

<sup>65)</sup> Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 10) alebo nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 383/2009 Z. z.

<sup>66)</sup> Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 26) alebo nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 141/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>67)</sup> Metodický pokyn MDPT SR č. 38/2009 na vykonávanie technických kontrol v súvislosti so zápisom vybavenia vozidla zvláštnym výstražným svetidlom do dokladov vozidla.

400 mm nad rovinou pozemnej komunikácie a svojím najvyšším bodom činnej svietiacej plochy najviac 1 500 mm nad rovinou pozemnej komunikácie. Vozidlo vybavené zvláštnymi výstražnými svetidlami vyžarujúcimi svetlo modrej farby musí byť vybavené aj zvláštnym zvukovým výstražným znamením. Frekvencia zmien výšky tónu môže byť premenlivá.

7. Vybavenie vozidla zvláštnym výstražným svetidlom musí byť zaznamenané v doklade o evidencii vozidla (v časti „Ďalšie úradné záznamy“).
8. Predpísané podmienky č. 1 až 7 sa nevzťahujú na zvláštne výstražné svetidlá upevnené na karosériu vozidla pomocou magnetu alebo vákuovej prísavky bez samostatného vypínača.

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Zvláštne výstražné svetidlo je poškodené, ale svieti.	A
2.	Zvláštne výstražné svetidlo nesvieti.	B
3.	Zvláštne výstražné svetidlo nie je zapísané v osvedčení o evidencii vozidla.	B
4.	Zvláštne výstražné svetidlo je namontované na vozidle, ktoré tak nesmie byť vybavené.	B
5.	Farba svetla zvláštného výstražného svetidla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
6.	Zvláštne výstražné svetidlo nie je homologizované podľa niektorého z vyžadovaných predpisov.	A
7.	Systém zapojenia zvláštného výstražného svetidla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B
8.	Umiestnenie zvláštného výstražného svetidla nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

### Vnútorne osvetlenie

629

#### Predpísané podmienky

1. Vozidlá, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972, musia byť vybavené vnútorným osvetlením podľa ďalej uvedených podmienok. Ostatné vozidlá môžu byť vybavené vnútorným osvetlením.
2. Kabína vodiča na motorových vozidlách a karoséria vozidiel kategórie M a osobných autobusových prívesov musí byť vybavená vnútorným osvetlením na mieste vodiča a na vstupe a výstupe vodiča a spolujazdcov (cestujúcich).
3. Vnútorne osvetlenie musí mať osobitný spínač a musí ho byť možné rozsvietiť nezávisle od vonkajšieho osvetlenia vozidla.
4. Kontrolné prístroje na prístrojovej doske motorového vozidla musia byť osvetlené pri zapnutí vonkajšieho osvetlenia vozidla. Osvetlenie prístrojov nesmie vodiča oslňovať, ani rušivo pôsobiť pri vedení vozidla. Prístroje sa nesmú zrkadliť v čelnom skle.
5. Vozidlá kategórií M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> a osobné autobusové prívesy musia mať dostatočné osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Osvetlenie nesmie rušivo pôsobiť na vodiča pri vedení vozidla; musí ho byť možné stlmiť z miesta vodiča bez ohľadu na ostatné svetlá na vozidle. Pri otvorení dverí musia byť vstupné a výstupné schodíky týchto vozidiel dostatočne osvetlené na bezpečný vstup a výstup a toto osvetlenie nesmie byť ovplyvňované tlmením vnútorných svetiel.

#### Spôsob kontroly

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

#### Chyby

1.	Vnútorne osvetlenie nesvieti v autobuse alebo v autobusovom prívese.	B
2.	Vnútorne osvetlenie nesvieti na vozidle inom ako autobuse.	A
3.	Niektoré svetidlo vnútorného osvetlenia je poškodené, avšak nie je vyradené z činnosti.	A
4.	Osvetlenie prístrojov na palubnej doske nefunguje. <sup>68)</sup>	B
5.	Systém zapojenia vnútorného osvetlenia nezodpovedá predpisu.	B

### Kontrolné svetlá

630

#### Predpísané podmienky

1. Pre kontrolné svetlá jednotlivých svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie sú predpísané tieto podmienky:
  - a) Obrysové svetidlá a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom:  
Na vozidlách, ktoré boli schválené počnúc 1.1.1977, musí rozsvietenie obrysových svetidiel signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo zelenej farby. Kontrolné svetlo sa nevyžaduje, ak osvetlenie prístrojovej dosky možno zapnúť aj vypnúť len súčasne s obrysovými svetidlami.
  - b) Stretávacie svetlomety:
    - I. Rozsvietenie stretávacích svetlometov nemusí byť signalizované kontrolným svetlom. Ak je vozidlo vybavené samostatným kontrolným svetlom stretávacích svetlometov, potom musí rozsvietenie stretávacích svetlometov signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo zelenej farby. Podmienka sa vzťahuje aj na príslušnú činnosť adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS).
    - II. Činnosť doplnkových stretávacích svetlometov vozidiel kategórie T schválených po 18.10.1992 musí byť signalizovaná kontrolným svetlom.
  - c) Diaľkové svetlomety:  
Rozsvietenie diaľkových svetlometov musí signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo modrej farby. Podmienka sa vzťahuje aj na príslušnú činnosť adaptívneho systému predného osvetlenia (AFS).
  - d) Smerové svetidlá (na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972):
    - I. Činnosť smerových svetidiel musí byť signalizovaná opticky alebo akusticky. Optická signalizácia musí byť tvorená kontrolným svetlom zelenej farby prerušovaným s frekvenciou zodpovedajúcou frekvencii smerových svetidiel. Akustické kontrolné zariadenie musí zaručovať bezpečnú počuteľnosť signálov.
    - II. Pri poruche funkcie niektorého svetelného zdroja sústavy smerových svetidiel s výnimkou bočných smerových svetidiel musí byť vodičovi táto porucha zreteľne signalizovaná (výraznou zmenou frekvencie, zhasnutím, trvalým svietením bez prerušovania kontrolného optického signálu, obdobnými zmenami akustického signálu a pod.).

<sup>68)</sup> Položka 7.8. písm. c) k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

- III. Na vozidle kategórie T je akustický alebo optický oznamovač činnosti smerových svetidiel povinný len pre tie svetidlá, ktoré nie sú vidieť z miesta vodiča.
- IV. Ak je motorové vozidlo usposobené na ťahanie prípojných vozidiel, potom musí mať zvláštne kontrolné svetlo pre smerové svetidlá prípojného vozidla, ak poruchu ktoréhokoľvek smerového svetidla súpravy nesignalizuje priamo oznamovač motorového vozidla.
- e) Výstražná činnosť smerových svetidiel (na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972):  
Výstražná činnosť smerových svetidiel musí byť signalizovaná osobitným optickým kontrolným zariadením s prerušovaným svetlom červenej farby, ktoré môže byť v činnosti s optickým kontrolným zariadením smerových svetidiel. Výstražná činnosť smerových svetidiel môže byť opticky signalizovaná smerovo orientovaným kontrastným zariadením pre smerové svetidlá, prerušovanie musí spĺňať podmienky prerušovania smerových svetidiel.
- f) Predné svetlomety do hmly:  
Rozsvietenie predných svetlomety do hmly musí byť signalizované neprerušovaným kontrolným svetlom zelenej farby. Na vozidlách uvedených do prevádzky do 30.6.1985 môže byť farba kontrolného svetla oranžová.
- g) Zadné svetidlá do hmly:  
I. Rozsvietenie zadných svetidiel do hmly musí byť signalizované neprerušovaným kontrolným svetlom žltej alebo oranžovej farby. Na vozidlách uvedených do prevádzky do 31.12.1976 môže byť farba kontrolného svetla zelená.  
II. Vozidlá kategórie T nemusia mať signalizáciu rozsvietenia svetidiel do hmly.
- h) Zvláštne výstražné svetidlá:  
Činnosť zvláštnych výstražných svetiel musí byť signalizovaná stálym neprerušovaným kontrolným svetlom.
- i) Pracovné svetidlá:  
Rozsvietenie pracovných svetidiel musí byť signalizované neprerušovane svietiacim kontrolným svetlom. Táto podmienka neplatí pre vozidlá kategórie T, ktoré boli schválené do 1.1.1985.
- j) Parkovacie svetidlá:  
Rozsvietenie parkovacích svetidiel nemusí byť signalizované kontrolným svetlom. Ak je vozidlo vybavené samostatným kontrolným svetlom parkovacích svetidiel, potom nesmie byť zameniteľné s kontrolným svetlom obrysových svetidiel. Rozsvietenie parkovacích svetidiel musí byť v tomto prípade signalizované neprerušovane svietiacim kontrolným svetlom zelenej farby. *Poznámka: Kontrolné svetlo obrysových svetidiel sa od parkovacích odlišuje piktogramom, piktogram pre parkovacie svetidlá obsahuje písmeno „P“.*
- k) Denné prevádzkové svetidlá:  
Rozsvietenie denných prevádzkových svetidiel môže byť signalizované zeleným neprerušovaným kontrolným svetlom.
2. Vozidlá môžu byť okrem kontrolných svetiel uvedených v predpísanej podmienke č. 1 vybavené tiež oznamovačmi činnosti spätných svetidiel a brzdových svetidiel. Ak je namontovaný oznamovač činnosti brzdových svetidiel, potom musí svietiť neprerušovaným svetlom v prípade poruchy brzdových svetidiel.
3. Kontrolné svetlá môžu byť na vozidle nahradené informačným zariadením, pričom nemusia byť splnené požiadavky na farby podľa predpísanej podmienky č. 1.
4. Ak bolo kontrolné svetlo na vozidlo doplnené dodatočne (napr. pri doplnení zadného svetidla do hmly), musí byť umiestnené v zornom poli vodiča.

### Spôsob kontroly

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

### Chyby

1.	Niektoré predpísané kontrolné svetlo svetelného zariadenia chýba.	B
2.	Niektoré predpísané kontrolné svetlo svetelného zariadenia nefunguje. <sup>69)</sup>	B
3.	Činnosť kontrolného svetla smerových svetidiel alebo výstražnej činnosti smerových svetidiel nie je prerušovaná. <sup>70)</sup>	B
4.	Akustická signalizácia činnosti smerových svetidiel alebo výstražnej činnosti smerových svetidiel nefunguje. <sup>70)</sup>	B
5.	Farba kontrolného svetla niektorého svetelného zariadenia nezodpovedá predpisu, ale zariadenie je podľa kontrolného svetla identifikovateľné (napr. podľa popisu alebo piktogramu). <sup>70)</sup>	A
6.	Farba kontrolného svetla niektorého svetelného zariadenia nezodpovedá predpisu, zariadenie, ktorého činnosť je indikovaná, nemožno z miesta vodiča identifikovať. <sup>70)</sup>	B
7.	Niektoré nepovinné kontrolné svetlo svetelného zariadenia nefunguje.	A

## Zásuvka (vidlica), spojovací kábel

631

### Predpísané podmienky

- Elektrická sústava na predpísané osvetlenie prípojného vozidla musí byť pripojená na ťažné vozidlo sedempólovým elektrickým vedením so sedempólovou zásuvkou a jej zodpovedajúcou vidlicou čiernej (tmavej) farby. Zásuvka a vidlica na iné účely (doplňkové) musia byť pre rozlíšenie bielej (svetlej) farby.
- Elektrická inštalácia medzi vozidlom kategórie T a vozidlom kategórie R môže byť vyhotovená päťžilovým elektrickým vodičom, avšak so sedempólovou zásuvkou a jej zodpovedajúcou vidlicou; schéma zapojenia jednotlivých vodičov musí byť zhodná so zapojením na vozidlách kategórie N. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 15.2.2006 musia byť vybavené pevnou sedempólovou zásuvkou podľa osobitného predpisu<sup>71)</sup>, ktorá umožňuje 12-voltové elektrické prepojenie pre osvetľovacie a svetelné signalizačné zariadenia na nástrojoch, strojoch alebo prípojných vozidlách určených pre poľnohospodárstvo alebo lesníctvo.
- Na vozidlách kategórií M, N a O možno nahradiť 7-pólovú zásuvku a vidlicu 13-pólovou alebo 15-pólovou zásuvkou a vidlicou. Ak je ťažné vozidlo vybavené 13-pólovou alebo 15-pólovou zásuvkou a prípojné vozidlo 7-pólovou vidlicou, na prepojenie sa musí použiť medzikus prepájajúci 13-pólovú alebo 15-pólovú na 7-pólovú.

<sup>69)</sup> Položka 4.9.1 k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>70)</sup> Položka 4.9.2 k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>71)</sup> Nariadenie vlády SR č. 65/2006 Z. z. (odporúčanie ISO 1724:2003)



4. Elektrické vodiče prepojenia ťažného a prípojného vozidla nesmú byť poškodené. Pevné súčasti zariadenia musia byť dostatočne pripevnené.

#### Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav zásuvky (vidlice) a spojovacieho kábla. Pri kontrole samotného ťažného vozidla sa preskúša zapojenie zásuvky prostredníctvom skúšobného zariadenia postupným rozsvetovaním svetelných zariadení vozidla.

#### Chyby

1.	Na vozidle je zásuvka alebo vidlica nesprávneho vyhotovenia.	B
2.	Zásuvka alebo vidlica nie je správne zapojená. <sup>72)</sup>	B
3.	Spojovací kábel má poškodenú izoláciu, samotné elektrické vodiče poškodené nie sú. <sup>73)</sup>	A
4.	Elektrické vodiče prepojenia ťažného a prípojného vozidla sú zjavne poškodené. <sup>73)</sup>	B
5.	Pevné súčasti zariadenia nie sú dostatočne pripevnené. <sup>74)</sup>	B

### Denné prevádzkové svetidlá

632

#### Predpísané podmienky

- Vozidlá kategórií M, N a T môžu byť vybavené dvojicou denných prevádzkových svetidiel.
- Vozidlá kategórie L môžu byť vybavené jedným alebo dvomi dennými prevádzkovými svetidlami.
- Denné prevádzkové svetidlá musia byť namontované na prednej časti vozidla, orientované smerom dopredu a svietiť svetlom bielej farby. Denné prevádzkové svetidlá musia byť na vozidle namontované tak, aby vyžarované svetlo nepôsobilo rušivo na vodiča buď priamo, alebo nepriamo, prostredníctvom spätných zrkadiel a reflexných plôch na vozidle.
- Ak sú na vozidlách kategórií M a N dodatočne namontované denné prevádzkové svetidlá, potom musia byť umiestnené vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky. Vzájomná vzdialenosť dvojice denných prevádzkových svetidiel nesmie byť menšia ako 600 mm, prípadne 400 mm, ak je celková šírka vozidla menšia ako 1300 mm.
- Ak sú na vozidlo kategórie L dodatočne namontované denné prevádzkové svetidlá, potom musia byť splnené tieto podmienky:
  - Denné prevádzkové svetidlo môže byť namontované nad alebo pod, alebo na jednu či druhú stranu iného predného svetidla; ak sú tieto dve svetidlá nad sebou, potom musí byť denné prevádzkové svetidlo umiestnené v strednej pozdĺžnej rovine vozidla; ak sú tieto dve svetidlá vedľa seba, potom nesmie byť okraj svietiacej plochy ďalej ako 250 mm od strednej pozdĺžnej roviny vozidla.
  - Denné prevádzkové svetidlo, ktoré je zlúčené s iným predným svetidlom (diaľkovým svetlometom alebo predným obrysovým svetidlom) musí byť namontované tak, aby okraj svietiacej plochy neležal ďalej ako 250 mm od strednej pozdĺžnej roviny vozidla.
  - Dvojica denných prevádzkových svetidiel, z ktorých buď jedno alebo obe sú zlúčené s iným predným svetidlom, musí byť namontovaná súmerne oproti strednej pozdĺžnej rovine vozidla.
  - Ak je namontovaná dvojica denných prevádzkových svetidiel, vzdialenosť medzi ich svietiacimi plochami nesmie presiahnuť 420 mm. Nevzťahuje sa na prípady, ak
    - sú denné prevádzkové svetidlá v skupine, združené alebo zlúčené s iným svetidlom, alebo
    - sa denné prevádzkové svetidlá nachádzajú v priemete čelnej plochy motocykla do roviny kolmej na strednú pozdĺžnu rovinu vozidla.
  - Denné prevádzkové svetidlá musia byť umiestnené vo výške 250 mm až 1500 mm nad rovinou vozovky.
  - Denné prevádzkové svetidlá sa môžu natáčať s riadením.
- Systém zapojenia denných prevádzkových svetidiel na vozidlách kategórií M a N
  - musí zabezpečiť automatické zapnutie denných prevádzkových svetidiel, keď je zariadenie na štartovanie alebo vypínanie motora v polohe umožňujúcej chod motora; to sa nevzťahuje na prípady, ak je volič automatickej prevodovky v parkovacej polohe, je aktivovaná parkovacia brzda, alebo vozidlo je pred prvým uvedením do pohybu po každej aktivácii pohonu.
  - musí zabezpečiť automatické vypnutie denných prevádzkových svetidiel, keď je zariadenie na štartovanie alebo vypínanie motora v polohe znemožňujúcej chod motora, alebo pri zapnutí predných hmlových, stretávacích alebo diaľkových svetlometov okrem prípadu, keď sa svetlomety rozsvietia na krátky interval ako svetelné výstražné zariadenie („svetelná húkačka“). (Poznámka: Môžu sa dať vypnúť aj manuálne, ak rýchlosť vozidla nepresiahne  $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , ak sa po presiahnutí tejto rýchlosti alebo prejení 100 m automaticky opäť zapnú.)
  - môže zabezpečiť, aby spolu s dennými prevádzkovými svetidlami nesvietili obrysové svetidlá a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom vozidla. (Poznámka: Požiadavka na to, aby súčasne s dennými prevádzkovými svetidlami nesvietili obrysové svetidlá a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom, sa vzťahuje len na vozidlá schválené podľa predpisu EHK č. 48 série zmien 04 alebo neskoršej. Pre ostatné vozidlá táto požiadavka nie je záväzná. Pri technickej kontrole vo väčšine prípadov nemožno zistiť stav predpisu EHK č. 48, podľa ktorého bolo vozidlo schválené, akceptujú sa preto oba spôsoby zapojenia.)
- Systém zapojenia denných prevádzkových svetidiel na vozidlách kategórie L<sub>3e</sub>
  - musí zabezpečiť automatické vypnutie denných prevádzkových svetidiel, keď je zariadenie na štartovanie alebo vypínanie motora v polohe znemožňujúcej chod motora, alebo pri zapnutí predných hmlových, stretávacích alebo diaľkových svetlometov okrem prípadu, keď sa svetlomety rozsvietia na krátky interval ako svetelné výstražné zariadenie („svetelná húkačka“),
  - môže zabezpečiť rozsvietenie zadného obrysového svetidla, keď sa denné prevádzkové svetidlá zapnú; predné obrysové svetidlo a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom sa môžu rozsvietiť jednotlivo alebo spolu, keď sa zapnú denné prevádzkové svetidlá. (Poznámka: Požiadavka na to, aby súčasne s dennými prevádzkovými svetidlami svietili obrysové svetidlá a osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom, sa vzťahuje len na vozidlá schválené podľa predpisu EHK č. 53 doplnku 11 k sérii zmien 01 alebo neskoršieho. Pre ostatné vozidlá táto požiadavka nie je záväzná. Pri technickej kontrole vo väčšine prípadov nemožno zistiť stav predpisu EHK č. 53, podľa ktorého bolo vozidlo schválené, akceptujú sa preto oba spôsoby zapojenia.)
- Ak je vzdialenosť medzi predným smerovým svetidlom a denným prevádzkovým svetidlom viac ako 40 mm, potom sa môže denné prevádzkové svetidlo počas svietenia smerového svetidla buď vypnúť alebo môže znížiť svoju svietivosť. Ak je predné smerové svetidlo zlúčené s denným prevádzkovým svetidlom, potom sa môže denné prevádzkové svetidlo počas svietenia smerového svetidla vypnúť.

<sup>72)</sup> Položka 4.10. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>73)</sup> Položka 4.10. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>74)</sup> Položka 4.10. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

9. Denné prevádzkové svietidlá namontované na vozidle musia byť schválené a označené príslušnou schvaľovacou značkou<sup>5),6)</sup>. Prehľad používaných schvaľovacích značiek a súvisiacich označení je v prílohách č. 1 a č. 2.

#### **Spôsob kontroly**

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

#### **Chyby**

1.	Denné prevádzkové svietidlo nesvieti.	A
2.	Systém zapojenia denných prevádzkových svietidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
3.	Počet denných prevádzkových svietidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
4.	Umiestnenie denných prevádzkových svietidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	A
5.	Denné prevádzkové svietidlo nie je schváleného vyhotovenia.	A
6.	Denné prevádzkové svietidlo nesvieti svetlom predpísanej farby.	B
7.	Denné prevádzkové svietidlo je poškodené, ale svieti.	A

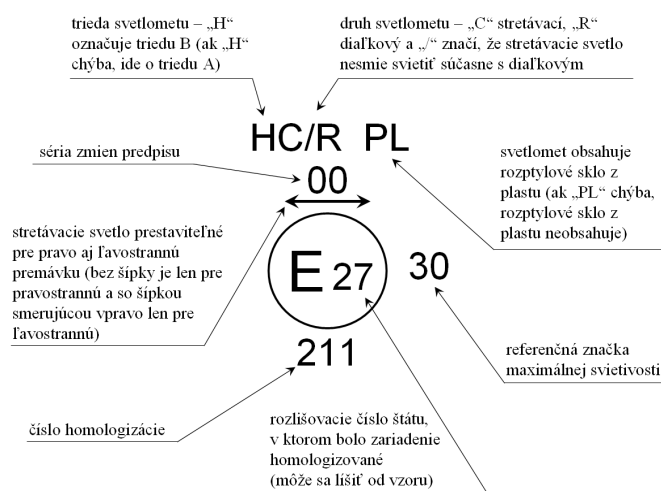
### **Článok IV Záverečné ustanovenia**

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

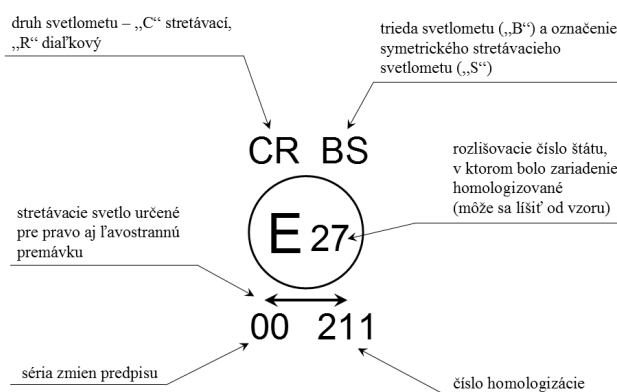
**Ing. Milín Kaňuščák, v.r.**  
generálny riaditeľ

### Príklady schvaľovacích a homologizačných značiek svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie

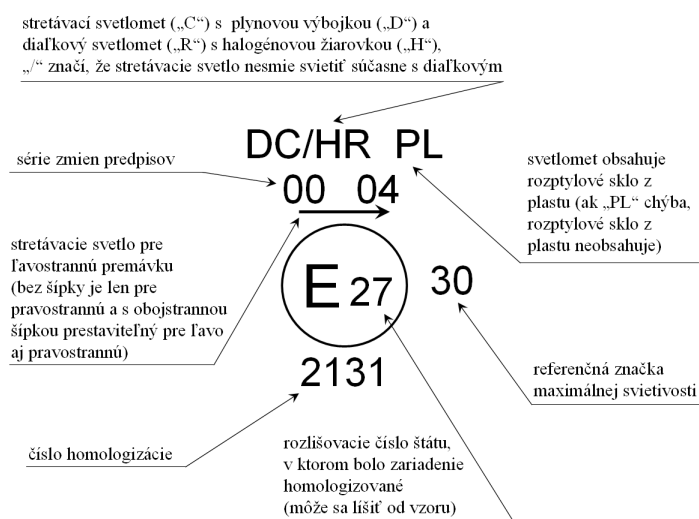
#### 1. Asymetrický stretávací a diaľkový svetlomet so žiarovkou ako svetelným zdrojom podľa predpisu EHK č. 112



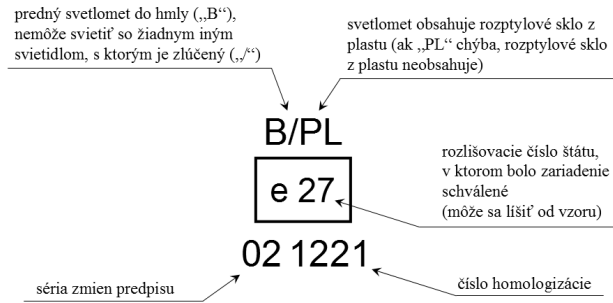
#### 2. Symetrický stretávací a diaľkový svetlomet so žiarovkou ako svetelným zdrojom podľa predpisu EHK č. 113



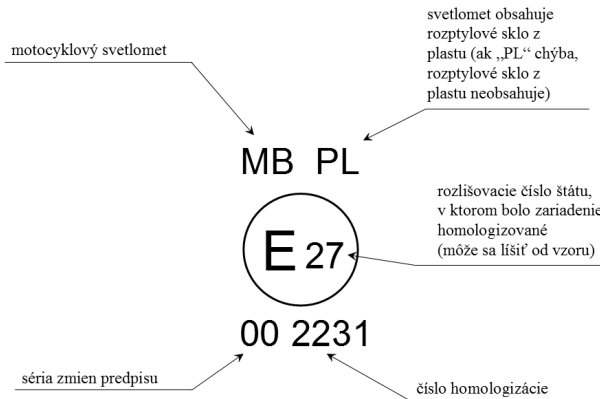
#### 3. Stretávací svetlomet s plynovou výbojkou ako svetelným zdrojom podľa predpisu EHK č. 98 kombinovaný s diaľkovým svetlometom so žiarovkou ako svetelným zdrojom podľa predpisu EHK č. 112



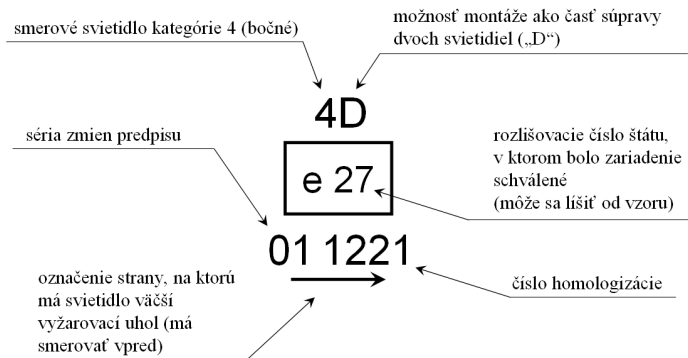
4. Predný svetlomet do hmly podľa smernice 76/762/EHS



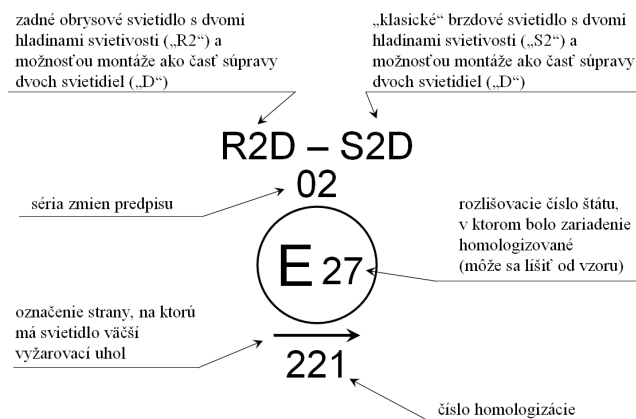
5. Motocyklový svetlomet (stretávací a diaľkový) podľa predpisu EHK č. 57



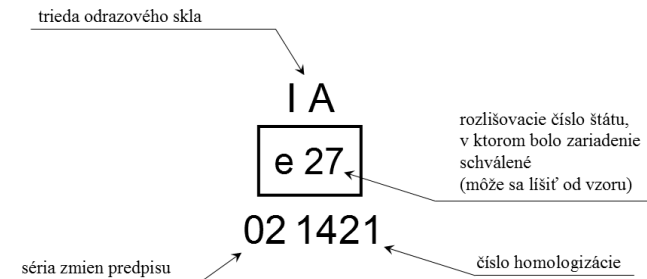
6. Bočné smerové svetidlo podľa smernice 76/759/EHS



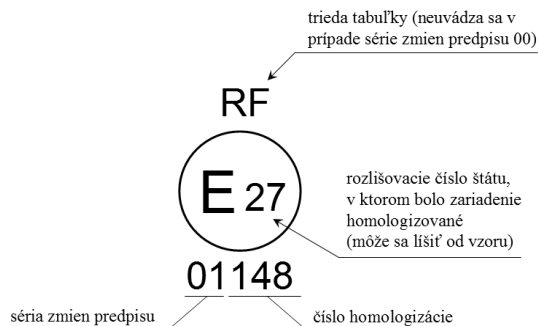
7. Zadné obrysové a súčasne brzdomerové svetidlo podľa predpisu EHK č. 7



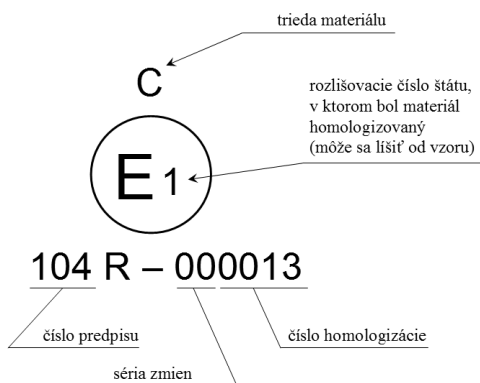
8. Odrazové sklo podľa smernice 76/757/EHS



9. Zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá podľa predpisu EHK č. 70 alebo označovacie tabuľky pre pomalé vozidlá podľa predpisu EHK č. 69



10. Materiál odrazového označenia na zvýšenie viditeľnosti a rozoznateľnosti podľa predpisu EHK č. 104



**Význam symbolov pri schvaľovacej alebo homologizačnej značke  
označujúcich druh, kategóriu alebo triedu svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie**

Symbol	Význam symbolu
C	stretávací svetlomet
R	diaľkový svetlomet
MB	motocyklový svetlomet
K	uhlové (rohové) svetidlo
B, F3	predný svetlomet do hmly
1, 1a, 1b	predné smerové svetidlo
2, 2a, 2b	zadné smerové svetidlo
3, 4, 5, 6	bočné smerové svetidlo
11, 11a, 11b, 11c	motocyklové predné smerové svetidlo
12	motocyklové zadné smerové svetidlo
A	predné obrysové svetidlo (na motocykli môže byť bez symbolu)
A, AM	predné doplnkové obrysové svetidlo
R, R1, R2	zadné obrysové svetidlo (na motocykli môže byť bez symbolu)
R, R1, R2, RM1, RM2	zadné doplnkové obrysové svetidlo
SM1, SM2	bočné obrysové svetidlo
RL	denné prevádzkové svetidlo
TA, TB, XA, XB	zvláštne výstražné svetidlo
F, F1, F2, B	zadné svetidlo do hmly (označenie B sa používalo len na starších)
S, S1, S2	brzdové svetidlo (označenie S sa používalo len na starších)
S3, S4	tretie brzdové svetidlo
AR	spätné svetidlo
I, IA, IB	netrojuholníkové odrazové sklo pre motorové vozidlo
III, IIIA	trojuholníkové odrazové sklo pre prípojné vozidlo
IVA	netrojuholníkové odrazové sklo
C	reflexné pásy na vyznačenie obrysov (biele, žlté alebo červené)
D, E	reflexné materiály na grafiku (logo, reklama), zakázané na vyznačenie obrysov
L	osvetlenie evidenčného čísla (staršie schválené podľa ES/EHS a na motocykloch môžu byť bez symbolu)
P	parkovacie svetidlo podľa ES/EHS (novšie schválené podľa ES/EHS a všetky podľa EHK sú bez tohto označenia)
X	označenie komponentu systému AFS, za X nasleduje identifikácia tried, ktoré komponent systému zabezpečuje (C, E, V, W, R, T)

# OZNAMOVACIA ČASŤ

MDVRR SR

Sekcia civilného letectva a vodnej dopravy

## Oznámenie o vydaných rozhodnutiach

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky oznamuje, že boli vydané rozhodnutia:

- Rozhodnutie č. 2011/008/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 24. novembra 2011, ktorým sa mení a dopĺňa dodatok 1 prílohy IV rozhodnutia č. 2003/19/RM výkonného riaditeľa agentúry zo dňa 28. novembra 2003 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli k nariadeniu Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností; rozhodnutie nadobúda účinnosť 24. novembra 2011,

- Rozhodnutie č. 2011/010/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 1. decembra 2011, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie č. 2003/01/RM výkonného riaditeľa agentúry zo dňa 17. októbra 2003 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli pre osvedčovanie letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií („Prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál k časti 21“); rozhodnutie nadobúda účinnosť 8. decembra 2011,

- Rozhodnutie č. 2011/011/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva Naše číslo: 00637/2011/SCLVD-69890 Dátum: 30. 12. 2011 zo dňa 28. novembra 2011, ktorým sa mení a dopĺňa príloha II a príloha III rozhodnutia č. 2003/19/RM výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 28. novembra 2003 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli k nariadeniu Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností; rozhodnutie nadobúda účinnosť 5. decembra 2011,

- Rozhodnutie č. 2011/015/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 15. decembra 2011 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 [„Prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál k časti MED (príloha IV)“]; rozhodnutie nadobúda účinnosť 22. decembra 2011,

- Rozhodnutie č. 2011/016/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 15. decembra 2011 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 [„Prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál k časti FCL“]; rozhodnutie nadobúda účinnosť 22. decembra 2011,

- Rozhodnutie č. 2011/017/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 16. decembra 2011 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli k oddielu 2 prílohy I nariadenia Komisie (EÚ) č. 691/2010, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií v znení vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 1216/2001; rozhodnutie nadobúda účinnosť 23. decembra 2011.

Slovenská republika tieto prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál používa v procese osvedčovania podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES v platnom znení.

**Ing. Radmila Valíčková, v. r.**

generálna riaditeľka

sekcie civilného letectva a vodnej dopravy

MDVRR SR

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií  
a investičných projektov

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 20735/2011-SCDPKIP/63947 zo dňa 01.12.2011 s účinnosťou od 01.12.2011 technicko – kvalitatívne podmienky

**TKP časť 26 Tunely.**

Je to revízia technicko – kvalitatívnych podmienok (ďalej iba „TKP“) z roku 2004. TKP aktualizujú a dopĺňajú požiadavky na materiály primárneho a sekundárneho ostenia, technologické postupy, skúšanie a preberanie výkonov a dodávok. TKP spracovala spoločnosť AMBERG Engineering, s.r.o., Bratislava.

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 26769/2011-SCDPKIP/64565 zo dňa 05.12.2011 s účinnosťou od 05.12.2011 technicko – kvalitatívne podmienky

**TKP časť 38 Asfaltové zmesi s vysokým modulom tuhosti.**

Tieto technicko–kvalitatívne podmienky (ďalej iba „TKP“) stanovujú požiadavky na zhotovovanie, kontrolu a preberanie hutnených asfaltových zmesí a vrstiev s vysokým modulom tuhosti. Tieto TKP sa uplatnia na všetkých úrovniach riadenia v cestnom hospodárstve. TKP spracovala spoločnosť VUIS-CESTY, spol. s r.o., Bratislava. Zodpovedný riešiteľ: Ing. Ľubomír Polakovič, CSc.

**Ing. Milín Kaňuščák, v.r.**  
generálny riaditeľ