

S P R A V O D A J C A
MINISTERSTVA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Čiastka 4

Bratislava 30. septembra 1997

Normatívna časť

- Metodika z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel

NORMATÍVNA ČASŤ

MDPT SR

Sekcia cestnej a mestskej dopravy

METODIKA

z 28. augusta 1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel

Hodnotenie technického stavu

1. Pre hodnotenie technického stavu alebo funkcie jednotlivých mechanizmov vozidla sa používa štvorstupňová klasifikácia. Jednotlivé stupne klasifikujú:

Prvý stupeň - stav bez chýb.

Druhý stupeň - stav s ľahkou chybou, v protokole o technickej kontrole sa chyba označuje písmenom A. Chyba znamená odchýlku od bezchybného technického stavu vozidla, nemá však vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.

Tretí stupeň - stav s vážnou chybou, označuje sa písmenom B. Chyba zjavne ovplyvňuje prevádzkové vlastnosti vozidla, bezpečnosť jazdy vozidla alebo cestnej premávky však bezprostredne neohrozuje. Tento typ chýb zahŕňa i chyby, ktoré nepriaznivo pôsobia na životné prostredie a na komunikácie.

Štvrtý stupeň - stav s nebezpečnou chybou, označuje sa písmenom C. Chyba bezprostredne ohrozuje bezpečnosť jazdy vozidla alebo bezpečnosť a plynulosť premávky, bezpečnosť osôb alebo majetku, poškodzuje pozemné komunikácie alebo životné prostredie hlavne nadmernou emisiou škodlivín, dymu alebo hluku.

Nesúlad údajov v dokladoch vozidla so skutočným stavom sa hodnotí taktiež ako chyba. Keďže však nesúvisí s technickým stavom vozidla, stupňom závažnosti sa neoznačuje. Takáto Chyba, ak bola zistená, sa spolu so skutočným stavom vyznačuje v kolónke "Poznámka" protokolu o technickej kontrole vozidla. Príslušný orgán stanoví spôsob a lehotu odstránenia evidenčných chýb.

2. Na základe hodnotenia technického stavu a funkcie jednotlivých mechanizmov sa na záver vykoná zhodnotenie technickej spôsobilosti vozidla pre ďalšiu premávku. Vozidlo môže byť hodnotené ako:

Spôsobilé pre ďalšiu prevádzku, ak na jeho mechanizmoch neboli zistené žiadne alebo len ľahké nedostatky (A).

Dočasne spôsobilé pre ďalšiu prevádzku, ak na jeho mechanizmoch bola zistená jedna alebo viacej vážnych chýb (B). Tieto chyby musí držiteľ vozidla odstrániť čo najskôr a po ich odstránení pristaviť vozidlo na opakovanú technickú kontrolu najneskôr do troch mesiacov od ich zistenia. Pokiaľ nie je vozidlo pristavené na opakovanú kontrolu v tejto lehote, stáva sa nespôsobilé pre ďalšiu prevádzku.

Nespôsobilé pre ďalšiu prevádzku, ak na jeho mechanizmoch bola zistená jedna alebo viacej nebezpečných chýb (C). Do odstránenia týchto chýb sa vozidlo vyraduje z prevádzky.

EVIDENČNÉ ČÍSLA, VÝROBNÉ ČÍSLA, ODCHÝLKY VO VYHOTOVENÍ VOZIDLA

100

101	Evidenčné čísla
102	Výrobné číslo motora
103	Výrobné číslo podvozku (karosérie)
104	Odchýlky vo vyhotovení vozidla
105	Farba vozidla
110	Výrobné číslo plynového zariadenia
111	Kontrola platnosti TK plynového zariadenia
112	Kontrola platnosti TK elektrického trakčného zariadenia elektromobilu

BRZDOVÁ SÚSTAVA

200

201	Prevádzková brzda - účinok
202	Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia
203	Prevádzková brzda - čas nábehu tlaku vzduchu
204	Prevádzková brzda - výstražné zariadenie
205	Prevádzková brzda - odstupňovateľnosť účinku
206	Posilňovač bŕzd - činnosť
207	Prevádzková brzda - zdvih pedálu
208	Parkovacia brzda - účinok
209	Parkovacia brzda - zdvih páky
210	Odfahčovacia brzda, retardér - činnosť
211	Samočinná brzda prípojného vozidla
212	Nájazdová brzda prívesu - činnosť
213	Prevod prevádzkovej brzd
214	Prevod parkovacej brzd
215	Brzdové hadice a potrubie
216	Tesnosť brzdovej sústavy
217	Kľúče bŕzd - zdvih pák
218	Brzdové valce
219	Brzdové obloženie
220	Kotúče, bubny bŕzd
221	Spojkové hlavice
222	Kontrolné prípojky
223	Brzdová kvapalina - stav
224	Tlak vzduchu - prevádzkový, ovládací, brzdový
225	Obmedzovač brzdového účinku
226	Protiblokovacie zariadenie (ABS)
227	Zásobníky energie - vzduchojemy

RIADENIE

300

301	Míťvy chod volantu (celková vôľa v riadení)
302	Plynulosť prenosu sily
303	Stĺpik (čap) riadenia
304	Volant (riadidlá)
305	Prevodka riadenia
306	Kíby, páky a tyče riadenia
307	Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach
308	Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy
309	Odklon kolies riadiacej nápravy
310	Geometria kolies riadiacej nápravy - stav
311	Rozdiel uhlov vychýlenia kolies
312	Posilňovač riadenia - činnosť
313	Riadenie zadnej nápravy - stav

NÁPRAVY, KOLESÁ, PRUŽENIE, HRIADELE A KÍBY

400

401	Predná náprava (vidlica)
402	Kolesá - vôľa v zavesení
403	Kolesá - vôľa v uložení
404	Kolesá - upevnenie
405	Disky (ráfiky)
406	Pneumatiky - konštrukcia, typ dezénu, rozmer
407	Pneumatiky - poškodenie
408	Pneumatiky - hĺbka dezénovej drážky
409	Predné kolesá - hádzavosť
410	
411	
412	
413	
414	Zadná náprava (vidlica)
415	Reťaze, ozubené remene a ich krytie
416	Pruženie - predná náprava (nápravy)
417	Pruženie - zadná náprava (nápravy)
418	Tlmiče pruženia - stav
419	Tlmiče pruženia - činnosť

- 420 Stabilizátor
- 421 Spojovacie hriadele a kĺby
- 422 Náhradné koleso - stav
- 423 Náhradné koleso - upevnenie

RÁM A KAROSÉRIA

500

- 501 Rám (nosná konštrukcia) - lomy, praskliny
- 502 Rám (nosná konštrukcia) - spojenie častí
- 503 Rám (nosná konštrukcia) - korózia
- 504 Sklopný stojan (motocykle)
- 505 Nárazníky
- 506 Zariadenie proti vkladaniu malých vozidiel
- 507 Veko motorového a batožinového priestoru
- 508 Kryty kolies
- 509 Lapače nečistôt (zásterky)
- 510 Skriňa karosérie (kabína vodiča)
- 511 Schodíky (stúpačky)
- 512 Dvere
- 513 Okná - otváranie a zatváranie
- 514 Okná - zasklenie
- 515 Ochranné kryty (motocykle)
- 516 Stierače a ostrekovače skla
- 517 Ostrekovače a stierače svetlometov
- 518 Clona proti slnku
- 519 Clona proti oslneniu (autobusy)
- 520 Spätné zrkadlá
- 521 Pridržovacie tyče
- 522 Sedadlá a lôžka
- 523 Kotvové úchytky pásov
- 524 Bezpečnostné pásy
- 525 Núdzové východy (autobusy)
- 526 Dlážka
- 527 Bočnice
- 528 Ochrana búdky vodiča
- 529
- 530 Nebezpečné vonkajšie a vnútorné diely
- 531 Nadstavba (pracovný stroj)

OSVETLENIE A SVETELNÁ SIGNALIZÁCIA

600

- 601 Svetlomety - počet a umiestnenie
- 602 Svetlomety - vyhotovenie
- 603 Svetlomety stav
- 604 Prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel
- 605 Stretávacie svetlá - nastavenie
- 606 Diaľkové svetlá - nastavenie
- 607 Diaľkové svetlá - intenzita osvetlenia
- 608 Predné obrysové svetlá motorového vozidla
- 609 Predné obrysové svetlá prípojného vozidla
- 610 Doplnkové a bočné obrysové svetlá
- 611 Parkovacie svetlá
- 612 Osvetlenie smerových tabuliek
- 613 Svetlomety do hmly - počet a umiestnenie
- 614 Svetlomety do hmly - činnosť
- 615 Smerové svetlá - počet a umiestnenie
- 616 Smerové svetlá činnosť
- 617 Výstražná činnosť smerových svetiel
- 618 Hľadací svetlomet
- 619 Zadné obrysové svetlá
- 620 Brzdové svetlá - počet a umiestnenie
- 621 Brzdové svetlá - činnosť
- 622 Osvetlenie zadného evidenčného čísla
- 623 Spätné svetlá
- 624 Odrazové sklá

625	Zadné svetlá do hmly - počet a umiestnenie
626	Zadné svetlá do hmly - činnosť
627	Pracovné svetlá
628	Zvláštne výstražné svetlá
629	Vnútorne osvetlenie
630	Kontrolné svetlá
631	Zásuvka (vidlica), spojovací kábel

OSTATNÉ ÚSTROJENSTVO A ZARIADENIA

700

701	Zvukové výstražné zariadenie
702	Rýchloemer, tachograf
703	Elektrické vedenia
704	Akumulátor
705	Palivová nádrž
706	Palivové potrubie
707	Motor a prevodovka - tesnosť
708	Spojka, radenie
709	Zariadenie na ťahanie vozidla
710	Vykurovací a vetrací systém
711	Vyznačenie obrysov vozidiel a súprav
712	Zariadenie na spájanie vozidiel
713	Poistné spojovacie zariadenie
714	Ťažné oje prívesu
715	Značenie niektorých údajov na vozidle
716	Sklápacie zariadenie
717	Hydraulické zariadenia
718	Úpravy a doplnková výstroj, výbava
719	
720	Obmedzovač rýchlosti
730	
731	Ovládacie, regulačné a rozvádzače prvky plynového zariadenia
732	Tlakové nádoby (nádrže) s výstrojom

SPALINY, HLUK, ODRUŠENIE

800

801	Koncentrácia CO a HC v spalinách zážihového motora
802	Dymivosť vznietového motora
803	
804	Výfukové potrubie - vyústenie
805	Výfukové potrubie - stav
806	Hladina vonkajšieho hluku výfukového systému
807	Odrúšenie
808	
809	Riadený katalyzátorový systém - stav
810	Riadený katalyzátorový systém - funkčnosť
811	
812	
813	Dynamický test lambda-regulácie

PREDPÍSANÁ A ZVLÁŠTNÁ VÝBAVA

900

901	Zdravotnícke potreby (lekárnička)
902	Predpísaná minimálna výbava
903	Výstražný trojuholník
904	Hasiace prístroje
905	Zakladacie klíny
906	Nádoby na rezervné palivo a ich držiaky
907	Plachta a oblúky
908	Navijak
909	Hydraulická ruka
910	Zdvíhacie čelo

EVIDENČNÉ ČÍSLA, VÝROBNÉ ČÍSLA, ODCHÝLKY VO VYHOTOVENÍ VOZIDLA

100

101	Evidenčné čísla
-----	-----------------

102	Výrobné číslo motora
103	Výrobné číslo podvozku (karosérie)
104	Odchýlky vo vyhotovení vozidla
105	Farba vozidla
110	Výrobné číslo plynového zariadenia
111	Kontrola platnosti TK plynového zariadenia
112	Kontrola platnosti TK elektrického trakčného zariadenia elektromobilu

Evidenčné čísla

101

Predpísané podmienky

1. Tabuľky s evidenčnými číslami (EČ) musia byť pevne namontované:
 - na nákladných a špeciálnych nákladných automobiloch, cestných ťahačoch vpredu v strede. Ak tomu bráni technické zariadenie, ktoré je súčasťou vozidla, tak na pravej strane. Vzadu v strede. Ak tomu bráni technické zariadenie, ktoré je súčasťou vozidla, alebo konštrukčné riešenie vymedzilo priestor pre EČ v ľavo, tak na ľavej strane,
 - na osobných automobiloch, autobusoch a od nich odvodených špeciálnych vozidiel v prostriedku vpredu i vzadu,
 - na prívesoch za osobné automobily a autobusových prívesoch len vzadu v strede,
 - na ostatných prípojných vozidlách len vzadu na ľavej strane,
 - na jednostopových vozidlách len vzadu v strede.
2. Na tabuľke s EČ môžu byť len nálepky vyznačujúce absolvovanie technickej a emisnej kontroly; ani v jej blízkosti na vozidle, s výnimkou poznávacej značky Slovenskej republiky, nesmú byť umiestnené žiadne nápisy alebo označenia.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a pripevnenie tabuliek EČ a ich zhodnosť s údajmi v dokladoch vozidla.

Chyby

1. EČ nesúhlasí s predloženými dokladmi.
2. EČ je poškodené tak, že nie je dostatočne čitateľné, alebo mechanicky poškodené.
3. Umiestnenie EČ nezodpovedá predpisu.
4. EČ nie je dostatočne pripevnené, alebo je mierne poškodené, avšak dostatočne čitateľné.
5. Na tabuľke s EČ a v jej blízkosti sú iné než povolené nápisy alebo označenia.

Poznámka: Zistené nedostatky sa vypíšu do poznámkovej časti protokolu.

Výrobné číslo motora

102

Predpísané podmienky

1. Na motore musí byť vyrazené jeho výrobné číslo. Na vozidlách vyrobených alebo dovezených v čase od 1.7.1972 do 31.12.1975 môže byť výrobné číslo vyznačené na prinitovanom štítku.
2. Ak nie je výrobné číslo motora čitateľné, nie je ho možné zistiť alebo bezpečne určiť, musí byť vyrazené nové číslo, pod ktorým je alebo bude vozidlo evidované.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí výrobné číslo motora s údajom v technickom preukaze, osvedčení o evidencii vozidla a v záhlaví protokolu. V technickom preukaze a osvedčení o evidencii vozidla musí byť riadne zaevidované aj výrobné číslo výmenného motora, ktorý je práve vo vozidle namontovaný.

Chyby

1. Výrobné číslo motora nesúhlasí s dokladmi, alebo nie je zaevidovaný namontovaný výmenný motor.
2. Výrobné číslo na motore chýba, je nečitateľné alebo ho nie je možné bezpečne identifikovať.

Poznámka: Zistené nedostatky sa vypíšu do poznámkovej časti protokolu.

Výrobné číslo podvozku (karosérie)

103

Predpísané podmienky

1. Na vozidle musí byť pripevnený výrobný štítok, obsahujúci predpísané údaje. Štítok nesmie byť ľahko vymeniteľný alebo odstrániteľný.
2. Na karosérii vozidiel a na vozidlách bez samostatného podvozku musí byť vyrazené výrobné číslo karosérie. Na vozidlách so samostatným podvozkom musí byť vyrazené výrobné číslo podvozku na ráme alebo na časti, ktorá rám nahradzuje.
3. Výrobné štítky a výrobné čísla na vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.1.1985 musia byť umiestnené na ľahko prístupných miestach v prednej časti príslušných skupín. Vyznačenie musí byť trvanlivé a dobre čitateľné.
4. Ak nie je výrobné číslo podvozku alebo karosérie čitateľné, zistiteľné alebo bezpečne identifikovateľné, musí byť vyznačené nové číslo, pod ktorým je alebo bude vozidlo evidované.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí výrobné číslo podvozku, prípadne karosérie a porovná sa s údajmi v technickom preukaze, osvedčení o evidencii vozidla a v záhlaví protokolu.

Chyby

1. Výrobné číslo podvozku alebo karosérie nesúhlasí s dokladmi.
2. Výrobné číslo na podvozku alebo karosérii chýba, je nečitateľné alebo ho nie je možné bezpečne identifikovať.

Poznámka: Zistené nedostatky sa vypíšu do poznámkovej časti protokolu.

Odchýlky vo vyhotovení vozidla

104

Predpísané podmienky

Odchýlky vo vyhotovení vozidla, zodpovedajúce podmienkam prevádzky vozidiel na pozemných komunikáciách a meniace sa parametre vozidla uvedené v technickom preukaze, musia byť zaznamenané v technickom preukaze a prípadne aj v osvedčení o evidencii vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí zhodnosť pristaveného vozidla so schváleným typom uvedeným v technickom preukaze vozidla. V prípade zmien sa overí, či tieto nie sú v rozpore s platnými predpismi.

Chyby

Vozidlo bolo zmenené tak, že nezodpovedá údajom uvedeným v technickom preukaze.

Poznámka:

1. Ak menia zmeny vykonané na vozidle údaje uvedené v technickom preukaze a nie sú v rozpore s platnými predpismi, uvedie sa táto skutočnosť v poznámkovej časti protokolu.
2. Ak je zistená odchýlka vo vyhotovení vozidla v rozpore s platným predpisom o podmienkach prevádzky vozidiel na pozemných komunikáciách, hodnotí sa v kontrolnom úkone 718.

Farba vozidla

105

Predpísané podmienky

V technickom preukaze vozidla a osvedčení o evidencii vozidla musí byť zaznačená farba (farebné vyhotovenie) vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí zhodnosť farby (farebného vyhotovenia) vozidla so záznamom v technickom preukaze a osvedčení o evidencii vozidla. Farba sa v prípade potreby identifikuje podľa vzorovníka farieb.

Chyby

Farba alebo farebné vyhotovenie vozidla nesúhlasí so záznamom v dokladoch vozidla, alebo nie je v nich zapísaná.

Poznámka: Zistené nedostatky sa vypíšu do poznámkovej časti protokolu.

Výrobné číslo plynového zariadenia

110

Predpísané podmienky

1. Zariadenie na pohon spaľovacieho motora plynom musí:

- a) ak ide o pohon na skvapalnený plyn LPG spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom*).
- b) ak ide o pohon na stlačený plyn CNG, byť vyhotovené iba z takých prvkov, ktoré podliehajú certifikácii podľa

predpisov o štátnom skúšobníctve a ktoré sú certifikované autorizovanou skúšobňou.

Na prvkoch plynového zariadenia zabudovaných do vozidla - tlakové nádoby (nádrže) a vyparovač (regulátor), musia byť vyznačené výrobné čísla v súlade s písomným potvrdením o technickej spôsobilosti plynového zariadenia.

2. Ak sú výrobné čísla prvkov plynového zariadenia nečitateľné alebo ich nie je možné zistiť, musia byť vyznačené nové čísla, ktoré prideli príslušná oprávnená organizácia, ktorá zariadenie do vozidla zabudovala.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overia výrobné čísla prvkov plynového zariadenia a porovnajú sa s údajmi uvedenými v písomnom potvrdení o technickej spôsobilosti plynového zariadenia.

Chyby

1. Výrobné číslo na plynovom zariadení chýba alebo je nečitateľné.
2. Výrobné číslo plynového zariadenia nesúhlasí s číslom uvedeným v písomnom potvrdení o technickej kontrole plynového zariadenia.
3. Nebolo predložené písomné potvrdenie o technickej kontrole plynového zariadenia.

Poznámka: Do protokolu o TK vozidla s plynovým pohonom sa v časti poznámka uvedie skutočný stav (zistené výrobné čísla prvkov plynového zariadenia).

Kontrola ukončená vzhľadom na chýbajúce písomné potvrdenie o technickej kontrole plynového zariadenia, alebo chýbajúce čísla plynového zariadenia.

*) EHK č. 67 Špeciálne zariadenia vo vozidlách poháňaných skvapalnenými ropnými plynmi.

Kontrola platnosti TK plynového zariadenia

111

Predpísané podmienky

1. Na plynovom zariadení zabudovanom do vozidla musí byť vykonaná technická kontrola oprávneným výrobcom alebo dovozcom plynového zariadenia, alebo právnickou osobou, alebo fyzickou osobou oprávnenou na podnikanie, ktorá vykonala zabudovanie plynového zariadenia do vozidla podľa technologického postupu určeného výrobcom tohoto zariadenia a platnými predpismi.
2. Predpísaná lehota (1 rok) platnosti poslednej technickej kontroly plynového zariadenia nesmie byť prekročená.

Spôsob kontroly

Overí sa vykonanie poslednej technickej kontroly v písomnom potvrdení o technickej spôsobilosti plynového zariadenia vystavenom oprávnenou organizáciou, ktorá zariadenie do neho zabudovala.

Chyby

1. Je prekročená predpísaná lehota platnosti poslednej technickej kontroly plynového zariadenia.....(C)

Kontrola platnosti TK elektrického trakčného zariadenia elektromobilu

112

Predpísané podmienky

Na elektrickom trakčnom zariadení sa musí po namontovaní do vozidla a po každej oprave alebo rekonštrukcii vykonať technická kontrola elektrického trakčného zariadenia. Na vozidlách v prevádzke sa musí zabezpečiť pravidelná technická kontrola elektrického trakčného zariadenia, a to vždy najneskôr do jedného roka od predchádzajúcej kontroly a aj vtedy, ak bolo vozidlo dlhšie ako tri mesiace mimo prevádzky. Technické kontroly, ktoré vykonáva oprávnený výrobca alebo dovozca elektrického trakčného zariadenia, alebo právnická osoba, alebo fyzická osoba oprávnená na podnikanie, ktorá vykonala jeho zabudovanie do vozidla, sa vykonávajú podľa technologického postupu určeného výrobcom elektrického trakčného zariadenia a platnými predpismi.

Spôsob kontroly

Overí sa vykonanie poslednej technickej kontroly elektrického trakčného zariadenia v písomnom potvrdení o technickej spôsobilosti elektrického trakčného zariadenia dodanom k vozidlu oprávnenou organizáciou, ktorá vykonala jeho zabudovanie do vozidla.

Chyby

1. Je prekročená predpísaná lehota platnosti poslednej technickej kontroly elektrického trakčného zariadenia.....(C)

BRZDOVÁ SÚSTAVA

200

- 201 Prevádzková brzda - účinok
- 202 Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia
- 203 Prevádzková brzda - čas nábehu tlaku vzduchu
- 204 Prevádzková brzda - výstražné zariadenie
- 205 Prevádzková brzda - odstupňovateľnosť účinku
- 206 Posilňovač bŕzd - činnosť
- 207 Prevádzková brzda - zdvih pedálu
- 208 Parkovacia brzda - účinok
- 209 Parkovacia brzda - zdvih páky
- 210 Odľahčovacia brzda, retardér - činnosť
- 211 Samočinná brzda prípojného vozidla
- 212 Nájazdová brzda prívesu - činnosť
- 213 Prevod prevádzkovej brzd
- 214 Prevod parkovacej brzd
- 215 Brzdové hadice a potrubie
- 216 Tesnosť brzdovej sústavy
- 217 Kľúče bŕzd - zdvih pák
- 218 Brzdové valce
- 219 Brzdové obloženie
- 220 Kotúče, bubny bŕzd
- 221 Spojkové hlavice
- 222 Kontrolné prípojky
- 223 Brzdová kvapalina - stav
- 224 Tlak vzduchu - prevádzkový, ovládací, brzdový
- 225 Obmedzovač brzdového účinku
- 226 Protiblokovacie zariadenie (ABS)
- 227 Zásobníky energie - vzduchojemy

Prevádzková brzda - účinok

201

Predpísané podmienky

Vozidlo musí byť schopné dosiahnuť minimálny brzdny účinok vyjadrený zbrzdením (Z_{min}), uvedeným v nasledujúcej tabuľke, pričom nesmie byť prekročená prípustná ovládacia sila (F_p). Táto podmienka musí byť splnená pri minimálnej prevádzkovej hmotnosti aj celkovej hmotnosti vozidla.

Dátum schválenia typu	Kategória vozidla	Konštrukčná rýchlosť (km/h)	$Z_{min} \%$		Prípustná ovládacia sila F_p (N)
			Prev. brzda	Park. brzda	
do 1.1. 53	všetky	nad 30	30	13	-
od 1. 1. 53	všetky	30 až 100	45	18	685
do 1. 7. 72		nad 100	59	18	590
od 1. 7. 72	L_1	nad 25	45	-	-
	L_3		51	-	-
	M_1		59	18	490
	M_2, M_3		51	18	685
do 1. 1. 85	N		45	18	685
	O		45	18	-
	L_1, L_2		45		-
	L_3		51		-
	L_4		55		-
	L_5		51		-

	M ₁	nad 25	59	18	490
	M ₂ , M ₃		51	18	685
	N		51	18*, 12**	685
od 1. 1. 85	O Prívesy		50	18*, 12**	-
	O Návesy		45	18*, 12**	-

* Pre parkovacie brzdenie prípojných vozidiel odpojených od ťažného vozidla.

** Pre prípojné vozidlá v súprave s ťažným vozidlom.

Spôsob kontroly

Účinok prevádzkovej brzdy sa zisťuje pomocou valcovej skúšobne bŕzd, prípadne pomocou iného skúšobného zariadenia. Pri kontrole a vyhodnotení výsledkov merania sa postupuje podľa stanovenej metodiky schválenej ústredným orgánom štátnej správy vo veciach dopravy.

Chyby

Vozidlo nedosiahne predpísaný brzdný účinok bez toho, aby nebola prekročená prípustná ovládacia sila alebo ho nedosiahne pri maximálnom ovládacom tlaku vzduchu.(C)

Poznámky:

Pri priamočinných brzdách sa závislosť medzi ovládacou silou a dosiahnutou brzdou silou pokladá za lineárnu. Pri hodnotení účinku brzdzenia vzduchotlakových bŕzd sa vychádza z predpokladu, že dosiahnuté brzdné sily na obvode kolies sú priamo úmerné tlaku vzduchu v brzdových valcoch (ovládacímu tlaku), a to v celom rozsahu.

Použitie valcové skúšobne bŕzd, prípadne iné skúšobné zariadenia musia byť vhodného typu, pričom ich prevádzkové vlastnosti a vhodnosť pre použitie v podmienkach STK musia byť osvedčené skúškami vykonávanými poverenou organizáciou¹⁾.

Ak sa opakovaná kontrola vozidla uskutoční do 30 kalendárnych dní po pravidelnej kontrole alebo opakovanej kontrole a na pravidelnej kontrole bola brzdová sústava bez závad, brzdný účinok sa nevyhodnocuje ani nezaznamenáva do protokolu.

V prechodnom období sa pripúšťa vyhodnotenie brzdného účinku vozidiel so vzduchotlakovými ovládacími systémami aj zjednodušeným postupom, bez merania ovládacieho tlaku, okrem vozidiel pre medzinárodnú dopravu, prepravu nebezpečných vecí podľa ADR a zelených a bezpečných vozidiel podľa ECMT. Dňom, ktorý určí Ministerstvo dopravy je potrebné pri všetkých vozidlách tejto kategórie vykonávať aj meranie ovládacích tlakov vzduchu a vypočítať brzdný účinok pre pohotovostnú aj celkovú hmotnosť vozidla.

1) SLOVDEKRA Bratislava

Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia

202

Predpísané podmienky

1. Účinok prevádzkového brzdzenia musí pôsobiť na kolesá tej istej nápravy súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla.
2. Brzdné sily na obvode ľavého a pravého kolesa tej istej nápravy sa môžu líšiť maximálne o 30 % (počítané z väčšej hodnoty).
3. Brzdné sily pri odbrzdení na obvode ľavého a pravého kolesa tej istej nápravy sa môžu líšiť maximálne o 30 % (počítané z väčšej hodnoty).

Spôsob kontroly

Na overenie súmernosti brzdného účinku sa použijú výsledky merania brzdných síl zistených pomocou valcovej skúšobne bŕzd, prípadne pomocou iného vhodného skúšobného zariadenia. Veľkosť nesúmernosti sa určí podľa stanovenej metodiky. Priebeh odbrzdenia sa spravidla posudzuje z grafického záznamu brzdných síl.

Chyby

1. Účinok bŕzd na protiľahlých kolesách tej istej nápravy (ktorejkoľvek) nie je súmerný, rozdiel brzdných síl na obvode týchto kolies je väčší ako 30 %.....(C)

Prevádzková brzda - doba nábehu tlaku vzduchu

203

Predpísané podmienky

1. Pri motorových vozidlách po dobu zdvihu brzdového pedálu 0,2 s:
 - doba medzi počiatkom ovládania pedálu a okamžikom, keď tlak vzduchu v brzdovom valci dosiahne 75% svojej asymptotickej hodnoty, nesmie byť dlhšia ako 0,6 s.
 - doba, ktorá uplynie medzi začiatkom pôsobenia na brzdový pedál a okamžikom, keď tlak meraný v spojkovvej hlavici ovládacej vetvy spojovacieho potrubia dosiahne 10% svojej asymptotickej hodnoty, nesmie byť dlhšia ako 0,2 s a 75% svojej asymptotickej hodnoty dlhšia ako 0,4 s.
2. Pri prípojných vozidlách vybavených simulátorom:

- doba, ktorá plynie medzi okamžikom, keď tlak vyvedený simulátorom v ovládacej vetve spojovacieho potrubia dosiahne 0,065 MPa a okamžikom, keď tlak v brzdovom valci prípojného vozidla dosiahne 75% svojej asymptotickej hodnoty, nesmie prekročiť 0,4 s.

3. Každé vozidlo vybavené vzduchovým brzdovým systémom musí spĺňať podmienku rýchlosti poklesu tlaku, keď pri rýchlom uvoľnení ovládacieho mechanizmu prevádzkovej brzdy (do 0,2 s) nesmie byť čas poklesu tlaku v ktoromkoľvek brzdovom valci a na spojkovej hlavici ovládacej vetvy dlhší ako 0,8 s. Tento čas sa meria v rozsahu 75 až 10 % hodnoty merného tlaku.

4. Limitné hodnoty sú predpísané iba pre vozidlá schválené po 1.7.1972.

Spôsob kontroly

Doba nábehu tlaku sa kontroluje iba pri vozidlách s pretlakovými vzduchovými brzdami (prípadne pri vozidlách so zmiešanými brzdovými sústavami), vybavenými kontrolnými prípojkami. Pritom sa postupuje podľa stanovenej metodiky.

Chyby

Doba nábehu tlaku alebo jeho pokles v brzdových valcoch alebo spojkovej hlavici je dlhší ako stanovený limit.....(C)

Poznámka: Pri periodických technických kontrolách sa meranie doby nábehu tlaku vzduchu zatiaľ nevykonáva.

Prevádzková brzda - výstražné zariadenie

204

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá s brzdami s kvapalinovým prevodom a motorové vozidlá s brzdovými sústavami uvádzanými do činnosti energiou zo zásobníka, musia byť vybavené výstražným zariadením a tlakomerom.

2. Porucha niektorej časti kvapalinového prevodu musí byť signalizovaná opticky (červeným svetlom), ktoré sa rozsvieti najneskôr pri pôsobení na ovládací orgán. Je prípustné, aby toto výstražné zariadenie signalizovalo, že hladina v nádržke brzdovej kvapaliny poklesla pod predpísanú hodnotu.

3. U sústav, uvádzaných do činnosti energiou zo zásobníka musí optické alebo akustické výstražné zariadenie signalizovať, že hladina energie v ktorejkoľvek časti sústavy poklesla pod predpísanú hodnotu, a to aj v prípade, že vozidlo je vybavené tlakomerom.

4. Akustická signalizácia musí byť dobre počuteľná, musí výrazne zmeniť spektrum vnútorného hluku vozidla.

5. U motorových vozidiel vybavených pružinovými brzdami, musí byť opticky alebo akusticky signalizovaný samovolný pokles tlaku vzduchu v komore pružinovej brzdy na výrobcom predpísanú hodnotu tlaku.

Spôsob kontroly

Pri vozidlách s kvapalinovými brzdami sa kontroluje postupom, udaným výrobcom daného typu vozidla. Pri vozidle s pretlakovými vzduchovými brzdami sa opakovaným zošľapovaním brzdového pedálu brzdy (pri zastavenom motore) znižuje tlak vzduchu v brzdovej sústave a overuje sa, či správne pracuje predpísaná signalizácia. Tlak vzduchu sa meria tlakomerom zapojeným na prípojku vzduchojemu kontrolovaného okruhu.

Chyby

- | | | |
|----|---|-----|
| 1. | Signalizácia u kvapalinových brzd je chybná | (B) |
| 2. | Signalizácia straty energie alebo tlakomer je chybný | (C) |
| 3. | Signalizácia je v činnosti pri tlaku nižšom ako predpísanom o hodnotu | (A) |
| | - do 5% | (B) |
| | - od 5,1% do 20% | (C) |
| | - nad 20% | (B) |
| 4. | Akustická signalizácia nie je dobre počuteľná | (B) |

Prevádzková brzda - odstupňovateľnosť účinku

205

Predpísané podmienky

Prevádzkové brzdenie musí byť odstupňovateľné. Brzdenie sa považuje za odstupňovateľné, pokiaľ v normálnom rozsahu činnosti zariadenia, a to ako pri brzdení, tak aj pri odbrzdovaní:

- vodič môže v každom okamžiku zväčšiť alebo zmenšiť brzdňú silu pôsobením na ovládací orgán,
- brzdňú silu sa mení v rovnakom zmysle, ako pôsobenie na ovládací orgán,
- je možné ľahko regulovať dostatočne jemne brzdňú silu.

- nábeh brzdneho účinku na všetkých kolesách musí byť rovnomerný.

Spôsob kontroly

Pri skúškach účinku bŕzd na valcovej skúšobni bŕzd, prípadne na inom vhodnom skúšobnom zariadení (kontrolný úkon 201) sa zároveň overuje či je prevádzkové brzdenie odstupňovateľné.

Chyby

1. Účinok bŕzd nie je jemne odstupňovateľný. (B)
2. Nábeh brzdneho účinku niektorého z kolies je zreteľne oneskorený voči ostatným. (B)

Poznámka: Pri mechanických a priamočinných kvapalinových brzdách musí byť brzdná sila približne úmerná ovládacej sile, pri pretlakových vzduchových brzdách ovládaciemu brzdovému tlaku.

Posilňovač bŕzd - činnosť

206

Predpísané podmienky

1. Posilňovač musí svojou funkciou znižovať veľkosť sily na ovládací orgán brzdy v miere, zodpovedajúcej predpisu výrobcu.
2. Funkcia posilňovača nesmie narušovať odstupňovateľnosť brzdneho účinku (kontrolný úkon č. 205).

Spôsob kontroly

Činnosť posilňovača sa overuje skúškou na valcovej alebo inej doporučenej skúšobni bŕzd (kontrolný úkon č. 201) tak, že sa porovnávajú výsledky merania brzdnych síl v závislosti na ovládacej sile s posilňovačom v činnosti a s posilňovačom vyradeným.

Chyby

1. Posilňovač neplní svoju funkciu (jeho činnosť sa neprejavuje). (B)
2. Posilňovač narušuje odstupňovateľnosť brzdneho účinku. (B)

Poznámka: S rastúcou ovládacou silou musí úmerne rásť aj posilňovací účinok do plného využitia energie pre posilnenie a naopak.

Prevádzková brzda - zdvih pedálu

207

Predpísané podmienky

1. Mŕtvy chod pedálu musí byť v medziach predpísaných výrobcom príslušného vozidla.
2. Predpísaný brzdny účinok sa musí dosiahnuť pri prvom zošliapnutí pedálu. Pri kvapalinovej brzde musí zostať od podlahy (dorazu) určitá rezerva zdvihu pedálu.
3. V uložení pedálu nesmie byť nadmerná vôľa.

Spôsob kontroly

Zošliapnutím pedálu brzdy o dĺžku zdvihu potrebnú na vyvolanie brzdneho účinku sa overí mŕtvy chod pedálu. Pri zošliapnutí zodpovedajúcom intenzívnemu brzdeniu sa overí rezervná vôľa pedálu od podlahy (dorazu). Veľkosť mŕtveho chodu a rezervnej vôle pedálu sa bežne posudzuje subjektívne. Využívajú sa poznatky zo skúšky bŕzd na valcovej alebo inej doporučenej skúšobni.

Chyby

1. Mŕtvy chod je podstatne väčší alebo menší ako predpisuje výrobca. (A)
2. Pri prvom intenzívnom zošliapnutí sa pedál kvapalinových bŕzd prešliapne až na podlahu (doraz). (C)
3. Rezervná vôľa pedálu brzdy pri úplnom zošliapnutí je malá. (B)
4. V uložení pedálu brzdy sú nadmerné vôle, prípadne pedál je poškodený (deformovaný). (B)
5. Obloženie šľapky chýba. (A)

Parkovacia brzda - účinok

208

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórie M,N, a O (odpojené od ťažného vozidla) musia dosiahnuť pomocou parkovacej brzdy zbrzdenie 18 % resp. 13 %.
2. Na vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.1.1985 určených na napojenie, parkovacia brzda ťažného vozidla musí dosiahnuť zbrzdenie 12 %, alebo udržať jazdnú súpravu na svahu 12 %.
3. Každé z kolies vozidla ovládaných parkovacou brzdou musí dosiahnuť najmenej brzdnu silu, ktorá

sa rovná minimálne brzdné sile pre celé vozidlo podľa predchádzajúcich požiadaviek, delenej počtom kolies ovládaných touto brzdou.

4. Minimálna brzdná sila sa musí dosiahnuť bez toho, aby bola prekročená najväčšia prípustná ovládacia sila podľa nasledujúcej tabuľky:

spôsob ovládania	kategória vozidla	prípustná ovládacia sila (N)
rukou	M ₁	390
	ostatné	590
nohou	M ₁	490
	ostatné	685

Spôsob kontroly

Účinok parkovacej brzdy sa zisťuje na valcovej alebo inej doporučenej skúšobni. Overuje sa bezprostredne po skúške prevádzkovej brzdy tej nápravy, na ktorú pôsobí aj brzda parkovacia. Pri skúške a vyhodnotení výsledkov sa postupuje podľa stanovenej metodiky.

Chyby

Parkovacia brzda nedosahuje požadovaný účinok. (C)

Parkovacia brzda - zdvih páky

209

Predpísané podmienky

- Poistné zariadenie musí spoľahlivo zaistiť ovládanie páky v pracovnej polohe proti samovoľnému uvoľneniu. Odistenie páky musí byť jednoduché a rýchle.
- Parkovacia brzda bežnej konštrukcie musí začať pôsobiť v prvej polovici celkovej dĺžky zdvihu ovládacej páky. Maximálny brzdný účinok musí byť dosiahnutý najviac v 2/3 dĺžky zdvihu. Pri parkovacej brzde rohatkovej nahrádza túto podmienku príslušný predpis výrobcu. Spravidla sa uvádza, že maximálny brzdný účinok sa má dosiahnuť 2,5 zdvihmi ovládacej páky.

Poznámka: Podmienky v odseku 2 sa nevzťahujú na pružinové parkovacie brzdy.

Spôsob kontroly

Pri manipulácii s pákou parkovacej brzdy sa overí, pri akom zdvihu začína pôsobiť parkovacia brzda a či sa dá páka spoľahlivo zaistiť v ktorejkoľvek polohe.

Chyby

- Ovládacia páka parkovacej brzdy sa nedá spoľahlivo zaistiť v pracovnej polohe. (C)
- Ovládacia páka parkovacej brzdy má nadmerne veľký chod. (B)
- Parkovacia brzda sa ťažko odisťuje. (B)

Odlahčovací brzda, retardér - činnosť

210

Predpísané podmienky

Pri pôsobení na ovládacie orgány odlahčovacej brzdy sa jej účinok musí prejavovať na ťažnom aj prípojnom vozidle. Pri pôsobení na ovládacie orgány retardéru sa musí prejavovať jeho účinok.

Spôsob kontroly

Činnosť odlahčovacej brzdy sa overí jej zapojením pri motore v chode (po predchádzajúcom zvýšení otáčok) alebo iným vhodným postupom, ktorý zodpovedá jej konštrukcii. Na prípojnom vozidle sa činnosť odlahčovacej brzdy (ak je s ním konštrukčne prepojená) prejaví vyodením čiastočného brzdného účinku (pribrzdéním) na jednotlivých nápravách.

Chyby

- Odlahčovací brzda zjavne neplní svoju funkciu. (B)
- Retardér alebo odlahčovací brzda je zjavne poškodená alebo nedostatočne upevnená. (B)

Samočinná brzda prípojného vozidla

211

Predpísané podmienky

Brzdové systémy prívesov a návesov priebežného a polopriebežného typu musia byť vybavené zariadením,

ktoré zaisťuje ich samočinné zastavenie, ak by sa za jazdy odpojili od ťažného vozidla.

Spôsob kontroly

Po skúške účinku prevádzkových bŕzd prípojného vozidla (kontrolný úkon č. 201) sa uvedie do činnosti samočinná brzda prípojného vozidla. Pri pretlakových vzduchových brzdových sústavách sa samočinná brzda uvádza do činnosti spravidla rozpojením spojkových hlavíc plniacej vetvy spojovacieho potrubia. Stačí len overiť funkciu príslušného prevodu samočinnnej brzdy (napr. podľa pohybov kľúčov bŕzd). Len v prípade pochybností sa overí aj účinok brzdy na valcovej skúšobni.

Chyby

Samočinná brzda prípojného vozidla nepracuje.

(C)

Poznámka: Podľa STN 30 3558 je na vzduchotlakových brzdách označená plniaca vetva spojovacieho potrubia červenou a ovládacia vetva žltou farbou.

Nájazdová brzda prívesu - činnosť

212

Predpísané podmienky

1. Nájazdovú brzdú môžu mať len prípojné vozidlá (O1) a (O2), t.j. prívesy s celkovou hmotnosťou do 3,5 t.
2. Nájazdová brzda na prívesoch schválených, vyrobených alebo dovezených po 22.11.1990 musí byť vybavená cúvacou automatikou.
3. Nájazdová brzda musí plniť svoju funkciu.

Spôsob kontroly

1. Kontrola účinku nájazdovej brzdy sa vykonáva jazdnou skúškou.
2. Pri kontrole nájazdovej brzdy musia mať kolesá prívesu zaťaženého na pohotovostnú hmotnosť pri prudkom zabrzdení ťažného vozidla z malej rýchlosti tendenciu blokovať.
3. Pri kontrole nájazdovej brzdy vybavenej cúvacou automatikou musia mať kolesá prívesu zaťaženého na pohotovostnú hmotnosť tendenciu blokovať a bezprostredne po zastavení musí byť umožnené cúvanie bez akéhokoľvek zásahu do brzdovej sústavy prívesu. Po ukončení cúvania musí byť umožnený bezproblémový rozjazd a pri opätovnom brzdení musí nájazdový systém plniť svoju funkciu.

Chyby

Nájazdová brzda neplní svoju funkciu. (C)

Prevod prevádzkovej brzdy

213

Predpísané podmienky

1. Všetky diely prevodu brzdy (od ovládacieho orgánu ku kolesám vozidla vrátane) musia byť navzájom bezpečne spojené a zaistené a nesmú byť zjavne poškodené.
2. V prevode prevádzkovej brzdy nesmú byť nadmerné vôle. Prevádzková vôľa však musí byť tam, kde to výrobca predpisuje.

Spôsob kontroly

Na vozidle s mechanickou prevádzkovou brzdou (napr. motocykel) sa prehliadkou a preskúšaním overí stav a činnosť mechanického ovládacieho ústrojenstva (prevodu) tejto brzdy. Na vozidlách s inými druhmi prevádzkových bŕzd sa overí stav mechanických častí prevodu bŕzd (držiakov čeľustí kotúčových bŕzd, štítu bŕzd a pod.). Stav brzdových hadíc a potrubia, tvoriacich súčasť prevodu bŕzd, sa posudzuje podľa kontrolného úkonu č. 215, prípadne podľa kontrolného úkonu č. 216.

Chyby

1. Niektoré diely prevodu prevádzkovej brzdy sú deformované alebo poškodené, prípadne nedostatočne spojené či zaistené. (C)
2. V prevode prevádzkovej brzdy sú vôle, ktoré však ešte neohrozujú jej funkciu. (A)
3. V prevode prevádzkovej brzdy sú nadmerné vôle. (B)
4. Kolesá vozidla trvale príbrzdujú. (C)

Prevod parkovacej brzdy

214

Predpísané podmienky

1. Na jednotlivých dieloch prevodu parkovacej brzdy (na pákach, tiahloch, lanovodoch, oceľových lanách a pod.) nesmú byť viditeľné deformácie, praskliny alebo iné poškodenia.

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 alebo silne narušené koróziou. (B)
2. Niektoré diely prevodu nie sú riadne upevnené, spojené alebo zaistené. (B)
3. V prevode parkovacej brzdy sú nadmerné vôle. (B)
4. Pri brzdení alebo odbrzdňovaní parkovacou brzdou sa prejavuje viaznutie (drhnutie) niektorých dielov, spôsobené nečistotami, koróziou alebo nedostatkom maziva. (A)
5. Kolesá vozidla trvale pribzdujú. (C)

Brzdové hadice a potrubie

215

Predpísané podmienky

1. Potrubie ani hadice nesmú byť poškodené (predraté) ani skorodované natoľko, že by mohlo dôjsť k ich prerušeniu a nesmú mať vonkajšie vydutiny.
2. Potrubie a hadice musia byť bezpečne pripevnené a vedené tak, aby za jazdy nemohli byť odierané inými časťami vozidla.
3. Hadice nesmú byť vedené v ohyboch malého polomeru, nesmú byť v ohyboch stlačené a pri preperovaní ani natáčaní riadených kolies sa nesmú dotýkať častí vozidla.
4. Spojovacie hadice k prípojnému vozidlu musia byť opletené mäkkým pozinkovaným drôtom alebo musia byť vyhotovené v dvoch rôznofarebných vrstvách. Pripúšťajú sa aj hadice z jednofarebných plastických materiálov.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav brzdových hadíc a potrubia.

Chyby

1. Potrubie alebo hadice sú poškodené. (B)
2. Potrubie alebo hadice sú poškodené alebo skorodované natoľko, že by mohlo dôjsť k ich porušeniu alebo majú vonkajšie vydutiny. (C)
3. Potrubie alebo hadice nie sú na niektorom mieste dostatočne upevnené alebo správne vedené, pri jazde sa dostávajú do styku s inými časťami vozidla. (B)
4. Na spojovacej hadici k prípojnému vozidlu je porušená súvislosť opletenia alebo odkrytá spodná vrstva. (B)

Poznámka: Netesnosť hadíc alebo potrubia sa posudzuje podľa kontrolného porad. č. 216.

Tesnosť brzdovej sústavy

216

Predpísané podmienky

Z brzdovej sústavy nesmie unikať kvapalina alebo vzduch.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Zo sústavy kvapalinových bŕzd uniká brzdová kvapalina. (C)
2. Z pretlakovej vzduchovej brzdovej sústavy uniká vzduch. Únik vzduchu (pri vozidle s motorom v kľude a stlačení brzdového pedáli) spôsobí pokles tlaku v sústave behom 5 minút:
 - väčší ako 50 kPa a menší ako 300 kPa, (B)
 - väčší ako 300 kPa. (C)

Kľúče bŕzd - zdvih pák

217

Predpísané podmienky

1. Zdvih kľúčov všetkých bŕzd musí byť približne rovnaký a musí byť v medziach stanovených výrobcou vozidla.
2. Na vozidle s pretlakovými vzduchovými brzdami, pre ktoré nie je k dispozícii príslušný predpis

výrobcu, zdvih páky kľúča nesmie byť dlhší ako 50 % možného zdvihu.

Spôsob kontroly

Na vozidle s mechanickými alebo pretlakovými vzduchovými brzdami sa prehliadkou overia dĺžky zdvihu pák kľúčov bŕzd. Dĺžkou zdvihu sa rozumie vzdialenosť medzi oboma krajnými polohami osi čapu spojujúceho páku kľúča brzdy s brzdovým tiahom alebo s piestnicou brzdového valca, zodpovedajúca odbrzdenému a zabrzdzenému stavu. Dĺžka zdvihu sa overuje na všetkých kolesových brzdách. Posudzuje sa len odhadom, meria sa len v sporných prípadoch.

Zároveň sa overí, či sa po odbrzdení páky kľúčov bŕzd rýchlo vracajú do východzej polohy.

Chyby

1. Zdvihy pák kľúčov bŕzd na vozidle nie sú rovnako dlhé, avšak žiadny nepresahuje prípustnú medzu. (A)
2. Zdvih páky kľúča niektorej brzdy presahuje stanovenú medzu. (B)
3. Po odbrzdení sa páka kľúča niektorej brzdy vracia pozdejšie ako ostatné. (B)

Brzdové valce

218

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 bŕzd 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.

Chyby

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

Poznámka: Netesnosť brzdových valcov sa posudzuje podľa kontrolného úkonu č. 216.

Brzdové obloženie

219

Predpísané podmienky

Hrúbka brzdového obloženia nesmie byť menšia ako pripúšťa výrobca vozidla.

Spôsob kontroly

Stav brzdového obloženia sa overuje prehliadkou len na vozidle, na ktorom je to možné bezdemontážnym spôsobom (napr. kontrolnými otvormi v štítoch bubnových bŕzd).

Chyby

Hrúbka brzdového obloženia niektorej kolesovej brzdy je menšia ako minimálne prípustná. (B)

Kotúče, bubny bŕzd

220

Predpísané podmienky

1. Činné plochy kotúčov bŕzd a brzdových bubnov majú byť hladké, nepopraskané, nesmú mať nadmerne hlboké ryhy.
2. Hrúbka kotúča brzdy nesmie byť menšia ako pripúšťa výrobca vozidla.
3. Ovalita bubnov bŕzd, alebo nerovnomerná hrúbka brzdových kotúčov nesmie spôsobovať neúmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu 1 otáčky kolesa pri skúške na valcovej skúšobni. Amplitúda kmitania brzdnej sily nesmie kolísť okolo strednej hodnoty brzdnej sily o viac ako $\pm 10\%$.

Spôsob kontroly

Kontroluje sa vizuálne pokiaľ je to možné. Ovalita alebo iné nerovnosti činných plôch sa posudzujú pri skúške bŕzd na valcovej skúšobni postupom uvedeným v metodike.

Chyby

1. Kotúč, bubon niektorej brzdy je nedostatočne upevnený, nadmerne oslabený (alebo nadmerne popraskaný či opotrebený). (C)
2. Bubon (kotúč) niektorej brzdy má nadmernú ovalitu (nerovnomernú hrúbku), ktorá spôsobuje neúmerné kolísanie brzdnej sily. (B)

Poznámka: Pri nezaťažených prípojných vozidlách sa pripúšťa kolísanie brzdnej sily okolo strednej hodnoty najviac o $\pm 15\%$.

Spojkové hlavice

221

Predpísané podmienky

1. Pre spojovanie hadíc musia byť použité len schválené spojkové hlavice.
2. Pri privesovej súprave musia byť spojkové hlavice pevne namontované na ťažnom vozidle. Pružné spojovacie hadice s príslušnou spojkovou hlavicom (protikusom) musia byť namontované trvale na privese.
3. Pri návesovej súprave musia byť spojkové hlavice pevne namontované na návese. Pružné hadice s príslušnými spojkovými hlaviciami musia byť na ťažnom vozidle.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Na vozidle je použitá iná spojková hlavica ako je schválená. (A)
2. Spojkové hlavice, pružné spojovacie hadice nie sú správne umiestnené. (A)
3. Spojková hlavica je netesná alebo poškodená. (B)

Kontrolné prípojky

222

Predpísané podmienky

Pretlakové vzduchové brzdové sústavy musia byť vybavené prípojkami na kontrolu merania tlaku v sústave. Prípojky musia byť na najvzdialenejších valcoch (alebo v rozvetvení potrubia na náprave) každého z brzdových okruhov, ďalej na ďalších nápravách vybavených záťažovou reguláciou a na tých vzduchojemoch, z ktorých sa odoberá vzduch pre brzdenie.

Spôsob kontroly

Kontrolné prípojky sa využívajú pri skúškach účinku pretlakových vzduchových brzd (podľa kontrolného úkonu č. 201, 203). Pritom sa overí či je nimi vozidlo vybavené.

Chyby

1. Vozidlo nie je vybavené kontrolnými prípojkami, napriek tomu, že bolo s nimi schválené. (B)
2. Na vozidle vybavenom kontrolnými prípojkami niektorá nie je schopná funkcie, chýba alebo je netesná. (B)

Brzdová kvapalina - stav

223

Predpísané podmienky

1. V brzdovej kvapaline nesmú byť viditeľné mechanické nečistoty ani zrazeniny, vzniknuté nevhodným zmiešaním dvoch brzdových kvapalín rozdielných vlastností.
2. Brzdová kvapalina musí mať teplotu varu najmenej 155°C .

Spôsob kontroly

Na vozidle s kvapalinovými brzdami sa overuje odporúčaným typom prístrojov teplota varu brzdovej kvapaliny, pritom sa postupuje podľa návodu na obsluhu prístroja. Vzorka kvapaliny sa odoberá z vyrovnávacej (zásobnej) nádržky. Prehliadkou vzorky sa zároveň overí, či nie sú v kvapaline mechanické nečistoty.

Chyby

1. V brzdovej kvapaline sú mechanické nečistoty alebo zrazeniny. (B)
2. Teplota varu brzdovej kvapaliny je - v medziach 140°C až 155°C (A)
- nižšia ako 140°C (B)
3. Nedostatočné množstvo brzdovej kvapaliny vo vyrovnávacej (zásobnej) nádržke alebo chýba jej kryt. (B)

Poznámka : Ak bol pri pravidelnej alebo opakovanej kontrole stav brzdovej kvapaliny hodnotený závadou "B" a na brzdovej sústave neboli vyznačené iné závady, pri nasledujúcej opakovanej technickej kontrole (vykonanej aj do 30 dní) sa kontrolujú všetky príslušné kontrolné úkony skupiny 200.

Tlak vzduchu - prevádzkový, ovládací, brzdový

224

Predpísané podmienky

Pri vozidlách používajúcich tlakový vzduch (podtlak) na ovládanie prevádzkovej brzdy (strojnej aj polostrojnjej brzdy) musí:

1. Prevádzkový tlak vzduchu (podtlak) v brzdovej sústave dosiahnuť výrobcom predpísané hodnoty v stanovenom čase.
2. Brzdové tlaky jednotlivých brzdových okruhov prevádzkovej aj odľahčovacej brzdy musia dosahovať výrobcom predpísané hodnoty.
3. Tlak vzduchu v spojkových hlaviciach ťažného vozidla musí dosahovať na:
 - a) jednohadicovom prevode brzdy
 - prevádzkový tlak vzduchu, ak nie je v činnosti prevádzková brzda,
 - nulový pretlak pri plnom zdvihu ovládacieho orgánu brzdy.
 - b) dvojhadicovom prevode brzdy
 - v plniacej vetve 0,65 až 0,80 MPa,
 - v ovládacej vetve 0,6 až 0,75 MPa pri plnom zdvihu ovládacieho orgánu brzdy.
4. Tlak vzduchu v spojkovej hlavici ovládacej vetvy spojovacieho potrubia musí byť odstupňovateľný. (Vysvetlenie pojmov pozri kontrolný úkon č. 205).

Spôsob kontroly

Hodnoty tlaku vzduchu na kontrolných miestach vzduchovej pretlakovej sústavy vozidla alebo na spojkových hlaviciach sa kontrolujú tlakomermi.

Chyby

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

Poznámka: Ak nie je vozidlo vybavené kontrolnými prípojkami, hodnoty tlaku sa nekontrolujú.

Obmedzovač brzdneho účinku

225

Predpísané podmienky

Pri vozidlách kategórie M, N, O₃, O₄ musí byť účinok prevádzkového brzdenia rozdelený na jednotlivé nápravy úmerne zaťaženiu pri akejkoľvek okamžitej hmotnosti vozidla. Na vozidlách s brzdami s kvapalinovým prevodom to zabezpečuje spravidla obmedzovač brzdneho účinku umiestnený na zadnej náprave a pri vozidlách so vzduchotlakovými brzdami automatický záťažový regulátor (AZR) na jednej alebo viacerých nápravách. Vozidlo vybavené AZR musí byť zároveň vybavené štítkom, obsahujúcim údaje maximálnych brzdových tlakov.

Spôsob kontroly

Pri vozidlách s kvapalinovými brzdami sa prehliadkou overí stav jednotlivých dielov obmedzovača a jeho funkčnosť sa posúdi pri kontrolnom úkone 201 podľa platnej metodiky.

Pri vozidlách so vzduchotlakovými brzdami sa prehliadkou overí stav AZR a jeho nastavenie sa posúdi podľa údajov na štítku v kontrolnom úkone 224.

Chyby

1. Obmedzovač brzdneho účinku chýba, je neúplný alebo nefunkčný. (B)
2. Automatický záťažový regulátor chýba, je neúplný alebo nefunkčný. (B)
3. Na vozidle s AZR nie je štítok s údajmi maximálnych brzdových tlakov. (A)

Predpísané podmienky

1. Protiblokovacím zariadením (ABS) musí byť vybavené:
 - motorové vozidlo kategórie M₃ triedy III o celkovej hmotnosti prevyšujúcej 12 t,
 - motorové vozidlo kategórie N₃ o celkovej hmotnosti presahujúcej 16 t a určené na ťahanie vozidla kategórie O₄,
 - prípojné vozidlo kategórie O₄,ktorého technická spôsobilosť bola schválená po 1.10.1992.
2. Protiblokovacím zariadením (ABS) musí byť vybavené vozidlo kategórie N₃ vyrobené alebo dovezené počnúc 1.10.1998.
3. Protiblokovacím zariadením (ABS) musí byť vybavené:
 - vozidlo kategórie M₂, M₃, N₂ o celkovej hmotnosti prevyšujúcej 7,5 t,
 - prípojné nemotorové vozidlo kategórie O₃ s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 5 t, vyrobené alebo dovezené po 1.4.2000.
4. Protiblokovacím zariadením (ABS) musí byť vybavené:
 - vozidlo kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 7,5 t,
 - prípojné nemotorové vozidlo kategórie O₃ s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 5 t, vyrobené alebo dovezené po 1.4.2001.
5. Protiblokovacím zariadením (ABS) musí byť vybavené vozidlo na prepravu nebezpečných vecí (ADR) uvedené do prevádzky po 30.6.1993, s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 10 000 kg, tvoriace nasledovné dopravné jednotky:
 - cisternové vozidlo,
 - vozidlo prepravujúce snímateľné cisterny alebo batériové vozidlo,
 - vozidlo prepravujúce cisternové kontajnery s vnútorným objemom viac ako 3000 litrov,
 - dopravné jednotky typu III.
6. Protiblokovacie zariadenie (ABS) musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom (EHK č. 13 - príloha č. 13).
7. Motorové vozidlo, ktoré je určené na ťahanie prípojného vozidla vybaveného protiblokovacím zariadením (ABS), okrem vozidiel kategórie M₁ a N₁, musí mať zvláštne kontrolné svetlo pre ABS prípojného vozidla a konektor na prepojenie ABS.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vybavenie vozidla protiblokovacím zariadením a stav jeho príslušných mechanických, hydraulických alebo pneumatických častí, vrátane elektrického vedenia a konektorov. Činnosť protiblokovacieho zariadenia sa posudzuje podľa príslušnej kontrolky umiestenej na prístrojovom paneli vozidla počas jeho kontroly a pri výjazde z linky. Kontrolka zariadenia - s červeným svetlom - sa spravidla rozsvetuje pri zapnutí signalizácie (kľúča zapalovania a pod.) a zhasína po rozjazde vozidla pri rýchlosti nad 5 km/h alebo po určitom čase. Ak kontrolka pri väčšej rýchlosti alebo po stanovenom čase nezhasne, signalizuje poruchu v systéme.

Chyby

1. Vozidlo, pre ktoré je predpísané protiblokovacie zariadenie, ním nie je vybavené. (B)
2. Kontrolka protiblokovacieho zariadenia signalizuje poruchu v systéme, alebo sa pri zapnutí signalizácie nerozsvieti. (B)
3. Vážne mechanické poškodenia protiblokovacieho zariadenia, ktoré môžu ovplyvňovať fungovanie systému. (B)
4. Elektrické vedenie (káble) protiblokovacieho zariadenia má viditeľne poškodenú izoláciu, je prerušené (pretrhnuté alebo má rozpojené konektory), neizolované spoje nie sú dostatočne chránené proti náhodnému skratu. (B)
7. Vozidlo, určené na ťahanie prípojného vozidla vybaveného protiblokovacím zariadením (ABS), okrem vozidiel kategórie M₁ a N₁, nemá zvláštne kontrolné svetlo pre ABS prípojného vozidla alebo konektor na prepojenie ABS. (B)

Zásobníky energie - vzduchojemy**Predpísané podmienky**

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

RIADENIE

300

- 301 Mŕtvy chod volantu (celková vôľa v riadení)
- 302 Plynulosť prenosu sily
- 303 Stĺpik (čap) riadenia
- 304 Volant (riadidlá)
- 305 Prevodka riadenia
- 306 Kĺby, páky a tyče riadenia
- 307 Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach
- 308 Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy
- 309 Odklon kolies riadiacej nápravy
- 310 Geometria kolies riadiacej nápravy - stav
- 311 Rozdiel uhlov vychýlenia kolies
- 312 Posilňovač riadenia - činnosť
- 313 Riadenie zadnej nápravy - stav

Mŕtvy chod volantu (celková vôľa v riadení)

301

Predpísané podmienky

Celková vôľa v riadení zistená ako mŕtvy chod volantu pri nastavení kolies do priameho smeru nesmie presahovať hodnoty uvedené v nasledujúcej tabuľke:

na vozidlách schválených	s max. konštrukčnou rýchlosťou	celková vôľa v riadení max.
po 1. 7. 1972	do 30 km/h	36°
	do 100 km/h	27°
	nad 100 km/h	18°
pred 1. 7. 1972	do 100 km/h	36°
	nad 100 km/h	27°

Tolerancia axiálnej vôle čapu riadenia na motorovom vozidle kategórie L s riadidlami sa musí udržiavať podľa predpisu výrobcu.

Spôsob kontroly

Pootočením volantu doľava a doprava sa overí veľkosť celkovej vôle riadenia. Pre účely tejto kontroly sa rozumie celkovou vôľou v riadení mŕtvy chod volantu, to znamená také natočenie volantu merané v uhlovej miere, aké je potrebné na prekonanie mechanických vôlí v riadení a súčasne pružných deformácií častí mechanizmu riadenia, až pokiaľ mechanizmus nezačne pôsobiť a nepríde k vychýlenia kolies. Natočenie volantu sa zisťuje voči pevnému bodu karosérie vozidla, celková vôľa sa meria pomocou vhodného prípravku (uhlomer, dĺžkomer), prípadne pomocou zariadenia, pre ktoré musí byť stanovený konkrétny postup kontroly. Pri vozidlách, ktoré sú vybavené posilňovačom riadenia, musí byť motor počas kontroly vypnutý. Pri meraní musia stáť riadené kolesá vozidla na plošinách s valivým uložením, pomocou ktorých je možné zaznamenať vymedzenie mŕtveho chodu volantu (plošiny musia indikovať reakciu kolesa riadiacej nápravy aspoň na strane vodiča).

S prihliadnutím na použitý postup kontroly sa pripúšťa odchýlka voči predpísanej hodnote +2°.

Chyby

Celková vôľa riadenia je väčšia ako povolená. (C)

Plynulosť prenosu sily

302

Predpísané podmienky

1. Prenos ovládacej sily musí byť v celom rozsahu vychýľovania kolies rovnomerný a plynulý.

2. Obe krajné polohy kolies riadiacej nápravy musia byť obmedzené dorazmi. Kolesá riadiacej nápravy sa pri vychýľovaní nesmú dostávať do styku s inými časťami vozidla.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Pri otáčaní volantom (riadidlami) sa v niektorej polohe prejavuje zjavný zväčšený odpor (zadrhávanie), takže prenos sily nie je plynulý, avšak vozidlo je riaditeľné. (B)
2. Zväčšený odpor pri otáčaní volantom (riadidlami) spôsobuje, že vozidlo nie je bezpečne riaditeľné. (C)
3. Doraz v krajnej polohe kolesa riadiacej nápravy chýba, alebo nie je účinný, prípadne sa v niektorej polohe vychýlenia kolies riadiacej nápravy jedno z kolies dotýka inej časti vozidla (zachytáva sa o ňu). (B)

Stĺpik (čap) riadenia

303

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Pohybovaním volantom v rovine kolmej k ose hriadeľa a v smere osi hriadeľa sa overí upevnenie stĺpika riadenia a súčasne i upevnenie volantu na hriadeli. Na vozidle s riadidlami sa ich pootáčaním a nabiehaním predným kolesom na vhodnú oporu overí vôľa v uložení čapu riadenia. Vonkajšou prehliadkou sa overí stav stĺpika (čapu) riadenia.

Chyby

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

Poznámka: Nedostatočná plynulosť otáčania čapu riadenia, prípadne nadmerná ovládacia sila, sa posudzuje podľa úkonu číslo 302.

Volant (riadidlo)

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.
3. Na vozidle môže byť len jeden volant (riadidlo) schváleného prevedenia.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav a upevnenie volantu (riadidiel).

Chyby

1. Volant (riadidlo) nie je dostatočne upevnený. (C)
2. Volant je poškodený (má napr. popraskaný povrch s ostrými hranami, alebo výstupky, ktoré môžu zraniť ruky vodiča, prípadne je deformovaný). (B)
3. Povrch volantu, alebo objímka je prasknutá, ale zatiaľ neohrozuje bezpečnosť riadenia. (A)

4. Riadidlá sú deformované, alebo inak poškodené. (B)
5. Na vozidle sú použité riadidlá, alebo volant neschváleného prevedenia, alebo chýbajú rukoväte riadidiel. (B)
6. Na riadidlách sú značne poškodené rukoväte. (A)

Prevodka riadenia

305

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Prevodka riadenia je poškodená natoľko, že spôsobuje nespoľahlivú činnosť riadenia. (C)
2. Prevodka riadenia je uvoľnená, prípadne kíbové spojenie prevodky s hriadeľom volantu je poškodené, alebo nadmerne opotrebované, alebo jeho skrutkové spoje nie sú dostatočne zaistené. (B)
3. V prevodke riadenia sú konštrukčné vôle - mierne väčšie. (A)
- nadmerne veľké. (B)
4. Z prevodky riadenia uniká mazivo - neodkvapkáva však na vozovku. (A)
- zjavne odkvapkáva na vozovku. (C)

Kíby, páky a tyče riadenia

306

Predpísané podmienky

1. Žiadna z pák a tyčí nesmie byť deformovaná, inak viditeľne poškodená, alebo neodborne opravená.
2. Všetky spoje pák a tyčí riadenia musia byť riadne upevnené a zaistené.
3. V kíbových a v ostatných pohyblivých spojoch, alebo uloženiach, nesmú byť väčšie vôle, než aké sú nevyhnutne nutné pre ich funkciu.
4. Ochranné manžety (prachovky) kíbov, spojov a uložení nesmú byť poškodené.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Niektorá z pák, alebo tyčí riadenia je deformovaná, nalomená (prasknutá), alebo inak poškodená, prípadne neodborne opravená, takže ohrozuje bezpečnosť jazdy, alebo kíby a ostatné pohyblivé spoje sú poškodené natoľko, že hrozí ich rozpojenie. (C)
2. Niektoré kíby a spojenia pák, alebo tyčí riadenia nie sú dostatočne zaistené. (B)
3. Niektorá ochranná manžeta chýba, alebo je poškodená natoľko, že zjavne neplní určenú funkciu. (A)

Poznámka: Nadmerné vôle v kíboch a uloženiach sa hodnotia podľa úkonu č. 307.

Vôľa v kíboch, riadiacich pákach a tyčiach

307

Predpísané podmienky

Vôľa v kíboch, pákach a tyčiach riadenia nesmie byť nadmerná.

Spôsob kontroly

Kývaním kola v horizontálnej rovine a tiež natáčaním volantu striedavo na obe strany sa zisťuje zo spodu vozidla veľkosť vôle v kíboch, pákach a tyčiach riadenia. Posudzuje sa subjektívne.

Chyby

1. V kíboch, pákach a tyčiach sú mierne väčšie vôle. (A)
2. V kíboch, pákach a tyčiach sú nadmerné vôle. (B)

Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy

308

Predpísané podmienky

Kolesá riadiacej nápravy musia mať nastavenú zbiehavosť (rozbiehavosť) kolies predpísanú výrobcom. Pripúšťa sa odchýlka proti predpisu výrobcu: - pri kolesách do priemeru 16" vrátane ± 2 mm,

- pri kolesách s priemerom nad 16" ± 3 mm.

Spôsob kontroly

Zbiehavosť (rozbiehavosť) kolies sa kontroluje mechanickým, alebo optickým prístrojom na meranie geometrie náprav.

Chyby

Zbiehavosť (rozbiehavosť) kolies riadiacej nápravy prekračuje povolené tolerancie (A)

Poznámka:

Kontrolný úkon sa vykonáva len ak neboli zistené chyby stupňa B alebo C pri kontrole v rámci úkonov 307 (vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (kolesá - vôľa v zavesení) a 403 (kolesá - vôľa v uložení).

Kontrola zbiehavosti kolies riadiacej nápravy je orientačná a má charakter služby držiteľovi vozidla.

Odklon kolies riadiacej nápravy

309

Predpísané podmienky

1. Kolesá riadiacej nápravy musia byť odklonené od zvislej roviny rovnobežnej s pozdĺžnou osou vozidla o uhol, predpísaný výrobcom. Pripúšťa sa odchýlka oproti predpisom výrobcu o $\pm 1^\circ$.
2. Odklony protiľahlých kolies riadiacej nápravy sa vzájomne nesmú líšiť o viac, ako o 1° .

Spôsob kontroly

Odklon kolies sa kontroluje mechanickým alebo optickým prístrojom na meranie geometrie náprav.

Chyby

1. Odklon jedného alebo oboch kolies riadiacej nápravy nezodpovedá predpísaným podmienkam. (A)
2. Odklon protiľahlých kolies riadiacej nápravy sa líši o viac než 1° . (A)

Poznámka:

Na tuhej náprave ukazuje odlišný odklon kolesa na deformáciu nápravnice; túto chybu je potom potrebné zaznamenať pri úkone č. 401. Kontrolný úkon sa vykonáva len ak neboli zistené chyby stupňa B alebo C pri kontrole v rámci úkonov 307 (vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (kolesá - vôľa v zavesení) a 403 (kolesá - vôľa v uložení).

Kontrola odklonu kolies riadiacej nápravy je orientačná a má charakter služby držiteľovi vozidla.

Geometria kolies riadiacej nápravy - stav

310

Predpísané podmienky

Parameter charakterizujúci stav geometrie kolies riadiacej nápravy (zbiehavosť, odklon kolies a súvisiace vplyvy) musí byť v rozmedzí hodnôt, ktoré sú predpísané výrobcom vozidla pre dynamický spôsob kontroly (prejazdom cez plošinové zariadenie) vrátane odchýlky. Pokiaľ takýto údaj nie je k dispozícii, nesmie zistený parameter prekročiť rozmedzie všeobecne stanovených hodnôt (v m/km, mm/m, mm), mimo ktorého už vyhovujúci stav geometrie kolies (a ich správne odvaľovanie) nemožno zaručiť. Toto všeobecné rozmedzie pre kolesá riadiacej nápravy vozidiel kategórie M_1 a N_1 je ± 8 m/km, pre vozidlá kategórie M_2 , M_3 , N_2 , N_3 je ± 10 m/km.

Spôsob kontroly

Stav geometrie kolies riadiacej nápravy (zbiehavosť, odklon kolies a súvisiace vplyvy) sa kontroluje na prejazdnom plošinovom indikátore. Pri kontrole sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia dodaného výrobcom.

Chyby

Parameter stavu geometrie kolies riadiacej nápravy prekračuje predpísané rozmedzie. (A)

Poznámka:

Kontrola stavu geometrie kolies riadiacej nápravy (310) nahrádza kontrolné úkony 308 (zbiehavosť kolies riadiacej nápravy) a 309 (odklon kolies riadiacej nápravy), ktoré sa pri vykonaní úkonu 310 vypúšťajú z rozsahu technickej kontroly.

Kontrolný úkon sa vykonáva len ak neboli zistené chyby stupňa B alebo C pri kontrole v rámci úkonov 307 (vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach), 402 (kolesá - vôľa v zavesení), 403 (kolesá - vôľa v uložení) a 409 (predné kolesá - hádzavosť).

Kontrola stavu geometrie kolies riadiacej nápravy je orientačná a má charakter služby držiteľovi vozidla.

Rozdiel uhlov vychýlenia kolies

311

Predpísané podmienky

1. Zmeraný rozdiel uhlov vychýlenia má zodpovedať predpisu výrobcu.
2. Pokiaľ nie sú známe iné údaje, rozdiel uhlov vychýlenia kolies pri vychýlení vľavo má byť rovnako

veľký ako rozdiel pri vychýlení vpravo. Odmerané hodnoty sa nemajú líšiť o viac než 1°.

Spôsob kontroly

Rozdiel uhlov vychýlenia predných riadiacich kolies sa kontroluje na plošinách s valivým uložením a uhlomernými stupnicami, alebo iným vhodným prístrojom na meranie geometrie riadenia.

Chyby

Rozdiel uhlov vychýlenia kolies sa líši od predpísanej hodnoty, alebo rozdiel uhlov vychýlenia pri vychýlení vpravo a pri vychýlení vľavo sa líši o viac než 1°. (A)

Poznámka: Kontrola rozdielu uhlov vychýlenia kolies je orientačná a má charakter služby držiteľovi vozidla.

Posilňovač riadenia - činnosť

312

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo, ktorého technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.7.1972 a ktorého hmotnosť pripadajúca na riadenú nápravu prevyšuje 3,5 t, musí mať riadenie vybavené posilňovacím zariadením.
2. Vozidlo kategórie M₁ s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 2,0 t, ktorého technická spôsobilosť bude schválená počnúc 1.7.1997, musí byť vybavené posilňovacím zariadením.
3. Na vozidle, pre ktoré je posilňovač predpísaný alebo ním je vybavené, musí byť toto zariadenie v činnosti, t.j. musí výrazne znižovať silu potrebnú pre ovládanie riadenia (otáčanie volantom).

Spôsob kontroly

Ak je vozidlo vybavené posilňovačom riadenia, overí sa jeho činnosť porovnaním sily potrebnej na pootočenie kolies riadenej nápravy v dvoch prípadoch. V prvom z oboch prípadov je motor vozidla vypnutý a v druhom pracuje na voľnobeh. Činnosť posilňovača sa posudzuje subjektívne, pričom pri motore v chode musí byť sila na ovládanie riadenia (otáčanie volantom) citeľne menšia. V prípade potreby sa overuje 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 riadenej nápravy umiestnené na pevnej podložke.

Chyby

1. Posilňovač je úplne chybný (vyrađený z činnosti), prípadne vozidlo, pre ktoré je posilňovač predpísaný ním nie je vybavené (B)
2. Z posilňovača uniká kvapalina - neodkvapkáva však na vozovku, (A)
- zjavne odkvapkáva na vozovku. (C)

Riadenie zadnej nápravy - stav

313

Predpísané podmienky

1. Na vozidlách vybavených systémami riadenia zadnej nápravy musí byť zariadenie pre riadenie zadnej nápravy pevne spojené s vozidlom a nesmie byť poškodené.
2. Zo zariadenia pre riadenie zadnej nápravy nesmie unikať olej.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav zariadenia pre riadenie zadnej nápravy.

Chyby

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

NÁPRAVY, KOLESÁ, PRUŽENIE, HRIADELE A KLÍBY

400

- 401 Predná náprava (vidlica)
- 402 Kolesá - vôľa v zavesení
- 403 Kolesá - vôľa v uložení
- 404 Kolesá - upevnenie
- 405 Disky (ráfiky)
- 406 Pneumatiky - konštrukcia, typ dezénu, rozmer

- 407 Pneumatiky - poškodenie
- 408 Pneumatiky - hĺbka dezénovej drážky
- 409 Predné kolesá - hádzavosť
- 410
- 411
- 412
- 413
- 414 Zadná náprava (vidlica)
- 415 Reťaze, ozubené remene a ich krytie
- 416 Pruženie - predná náprava (nápravy)
- 417 Pruženie - zadná náprava (nápravy)
- 418 Tlmiče pruženia - stav
- 419 Tlmiče pruženia - činnosť
- 420 Stabilizátor
- 421 Spojovacie hriadele a kĺby
- 422 Náhradné koleso - stav
- 423 Náhradné koleso - upevnenie

Predná náprava (vidlica)

401

Predpísané podmienky

1. Na žiadnej z konštrukčných častí prednej nápravy, ako aj na prednej vidlici jednostopového vozidla, nesmú byť poškodenia, ktoré môžu narušiť pevnosť alebo funkciu niektorého dielu alebo nápravy ako celku.
2. Všetky 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 typu.
4. Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy nesmie unikať mazivo.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav všetkých konštrukčných častí prednej nápravy a ich zhodnosť so schváleným typom. Zároveň sa overí tesnosť rozvodovky. Pri jednostopových vozidlách sa vonkajšou prehliadkou overí stav prednej vidlice.

Chyby

1. Náprava (vidlica) je deformovaná alebo inak vážne poškodená (viditeľnými prasklinami, únavovými lomami, koróziou narušená pevnosť konštrukčných pripevňovacích alebo nosných dielov). (C)
2. Na náprave sú vykonané zmeny voči vyhotoveniu výrobcom, alebo úpravám schváleným výrobcom a schvaľovacím orgánom. (B)
3. Niektoré spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené. (B)
4. Viditeľné deformácie konštrukčných častí nápravy alebo príchytých bodov v ráme alebo samonosnej karosérii zistené aj pri kontrole odklonu predných kolies (kont. úkon 309). (B)
5. Z rozvodovky poháňanej prednej nápravy uniká mazivo
 - neodkvapkáva však na vozovku, (A)
 - zjavne odkvapkáva na vozovku. (C)

Poznámka: Odchýlky od schváleného typu sa zaznačujú v kontrolnom úkone 718.

Kolesá - vôľa v zavesení

402

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Pri prehliadke podvozku sa vizuálne vykoná kontrola vôľ na detektore vôli podľa návodu výrobcu detektora, alebo pohybovaním kolesa striedavo v priečnom smere (koleso chytíme jednou rukou hore a ťaháme, druhou rukou dole tlačíme a opačne), pritom je prizdvihnutá náprava (polnáprava) alebo vozidlo (podľa konštrukčného vyhotovenia nápravy). Pri prehliadke jednostopového vozidla sa skontroluje vôľa v uložení zadnej výkyvnej vidlice.

Chyby

1. Niektoré pohyblivé uloženie má nedostatočnú vôľu alebo vôľu mierne zväčšenú (A)
2. V zavesení niektorého kolesa, alebo zadnej vidlice jednotopového vozidla, je vôľa väčšia ako konštrukčná, ktorá môže ovplyvniť ovládateľnosť vozidla, jazdné vlastnosti alebo spôsobiť predčasné ďalšie poruchy (B)

Poznámka: Vôľa v zavesení kolies sa zisťuje detektorom vôli bez prizdvihovania nápravy alebo vozidla.

Kolesá - vôľa v uložení

403

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Vizuálne sa vykoná kontrola radiálnej a axiálnej vôle valivého uloženia kolies v ložiskách pri nadzdvihnutom kolese striedavým pohybom v smere osi čapu (hriadeľa) a priečne (koleso chytíme jednou rukou hore a ťaháme, druhou rukou dole a tlačíme a opačne). Na bližšie určenie vôli skúšame kolesom pohybovať opäť v tom istom smere pri stlačenej prevádzkovej brzde. Tak prakticky vymedzíme vôľu v ložiskách kolies a ak zistíme vôľu napriek tomu, je spôsobená zrejme vôľou v zvislých čapoch (kontrolný úkom 402). Taktiež je možné použiť detektor vôle bez prizdvihovania nápravy alebo kolesa.

Chyby

1. Vo valivom uložení niektorého kolesa nie je dostatočná vôľa, alebo vôľa je mierne zväčšená, koleso sa neotáča plynulo v dôsledku poruchy niektorého z konštrukčných súčastí uloženia. (A)
2. V uložení niektorého kolesa je nadmerná radiálna alebo axiálna vôľa, ktorá môže ovplyvňovať ovládateľnosť alebo jazdnú stabilitu vozidla. (B)

Kolesá - pripevnenie

404

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Pripevnenie kolies sa zisťuje na detektore vôli alebo ručným pohybovaním pri kontrolnom úkone 403.

Chyby

1. Niektoré z kolies nie je možné riadne pripevniť, pretože - otvory v disku sú nadmerne poškodené,
 - niektorá pripevňovacia skrutka/matica kolesa chýba,
 - následkom poškodenia závitú skrutku/maticu nie je možné dotiahnuť. (C)
2. Na pripevnenie kolesa je použitá neschválená skrutka(y)/matica(e), alebo jej hrany sú poškodené tak, že ich nie je možné dotiahnuť alebo uvoľniť. (B)
3. Ventil vnútornej pneumatiky pri dvojitej montáži kolesa nie je prístupný zo strany vonkajšieho kolesa. (A)

Disky (ráfiky)

405

Predpísané podmienky

1. Druh, rozmery a vyhotovenie disku (ráfiku) musí zodpovedať schválenému typu vozidla.
2. Disky (ráfiky) a disky spicové (používané najmä na jednotopových vozidlách) nesmú byť zdeformované alebo ináč nadmerne poškodené, alebo prasknuté.
3. Radiálna (obvodová) ani axiálna (čelná) hádzavosť diskového kolesa nesmie prekročiť pri priemere ráfika :
 - do 15" ...max 1,5 mm,
 - od 16" do 20" ...max 2,5 mm,
 - nad 20" ...max 3,0 mm.
4. Disky spicové (používané najmä na jednotopových vozidlách) musia mať všetky spice rovnomerne

napnuté, žiaden z nich nesmie chýbať alebo nesmie byť deformovaný alebo nadmerne porušený koróziou.

Spôsob kontroly

Stav diskov (ráfikov) sa zisťuje prehliadkou. Hádzavosť kolesa sa zisťuje podľa stanoveného metodického pokynu, pokiaľ sa pri otáčaní prizdvihnutého kolesa podľa subjektívneho posúdenia javí ako nadmerná.

Chyby

1. Disk alebo ráfik niektorého kolesa je deformovaný, alebo má praskliny alebo iné mechanické poškodenia, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť jazdy. (C)
2. Disk alebo ráfik niektorého kolesa je deformovaný tak, že nemôže ohroziť bezpečnosť jazdy. (A)
3. Radiálna alebo axiálna hádzavosť diskového kolesa je väčšia, než maximálne prípustná, a to pri priemere ráfika
 - do 15" ...max 3,0 mm, (A)
 - od 16" do 20" ...max 4,0 mm, (A)
 - nad 20" ...max 5,0 mm, (A)
 - presahuje uvedené medzné hodnoty. (B)
4. Na vozidle sú použité nesprávne disky. (B)
5. Niektoré spice na spicovom kolese nie sú správne napnuté, sú poškodené alebo chýbajú. (B)

Pneumatiky - konštrukcia, typ dezénu, rozmer

406

Predpísané podmienky

1. Na vozidle, pokiaľ pri schválení technickej spôsobilosti typu nie je určené inak, možno používať iba pneumatiky určené pre daný typ vozidla výrobcom vozidla a výrobcom pneumatík. Pneumatika na motorovom vozidle kategórie M₁, M₂, M₃ a N, ako aj jeho prípojnóm vozidle vyrobená alebo dovezená po 1. januári 1985 a pneumatika motorového vozidla kategórie L vyrobená alebo dovezená po 30. apríle 1997 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom (EHK č. 30, 54, 75).
2. Nosnosť pneumatík nesmie byť nižšia, ako je hmotnosť vozidla pripadajúca na koleso (nápravu) vozidla pri celkovej hmotnosti vozidla. Kategória rýchlosti pneumatík nesmie byť menšia ako najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla. Na vozidlách kategórie M₂ a M₃ a vozidlách určených na prepravu nebezpečných vecí musia byť použité pneumatiky najmenej o jeden stupeň vyššej rýchlostnej kategórie ako je konštrukčná rýchlosť vozidla.
3. Na vozidle nesmú byť okrem núdzového dôjdenia pneumatiky rôznych rozmerov a konštrukcií, ak pri schválení technickej spôsobilosti nebolo určené inak. Na tej istej náprave môžu byť použité iba zhodné pneumatiky.
4. Na účely tohoto metodického pokynu sa rozumie
 - a) konštrukciu pneumatiky diagonála, radiálna a zmiešaná (BIAS BELTED) konštrukcia,
 - b) zhodnou pneumatikou pneumatika rovnakého rozmeru, konštrukcie, druhu dezénu a značky,
 - c) druhom dezénu dezén letný, zimný (na oboch bokoch pneumatiky s označením M+S), univerzálny a terénny.
5. Vzájomný rozdiel vonkajších priemerov jednotlivých nezaťažených pneumatík pri dvojitej montáži nesmie byť väčší ako 1,5% vonkajšieho priemeru.
6. Drážky dezénu pneumatík určených na motorové vozidlo kategórie M₂, M₃, N a O a označených výrobcom sa smú dodatočne prehĺbiť len spôsobom predpísaným výrobcom pneumatík. Na pneumatike musí byť vyznačený symbol označujúci prehĺbenie drážok alebo nápis "REGROOVABLE". Prehĺbovanie drážok dezénu plášťov kategórie M1 osobných automobilov nie je povolené.
7. Nie je povolené používať pneumatiky s protiskizovými hrotmi okrem vozidiel záchranej služby. Tento zákaz sa vzťahuje aj na vozidlá v medzinárodnej premávke.

Spôsob kontroly

Prehliadkou všetkých pneumatík namontovaných na vozidle sa overí zhodnosť so stanovenými podmienkami.

Poznámka: K výkonu technickej kontroly nesmie byť vozidlo pristavené s namontovaným kolesom na dočasné použitie na niektorej z náprav (nie je možné vykonať niektoré kontrolné úkony).

Chyby

Na vozidle sú namontované pneumatiky/pneumatika nezodpovedajúce stanoveným podmienkam (B)

Pneumatiky - poškodenie

407

Predpísané podmienky

1. Plášť pneumatiky nesmie mať na svojom vonkajšom obvode (oblasť koruny, ramena, boku a pätky plášťa) trhliny ani poškodenia, ktoré obnažujú kordovú vrstvu alebo ju narúšajú.

2. *) Plášte označené dodatočným symbolom, vyjadrujúcim znížené úžitkové vlastnosti pneumatiky alebo ich určenie na menej náročnú prevádzku, sa môžu montovať len na vozidlá zodpovedajúce svojou konštrukciou podmienkam, pre ktoré sú tieto plášte určené.
3. Pneumatika na motorovom vozidle M a N a na jeho prípojnom vozidle sa môže opravovať len podľa ustanovených podmienok (STN 63 1910 a 63 1912). Všetky poškodené miesta na plášti musia byť opravené. Do neopraveného bezdušového plášťa sa nemôže vkladať duša. Ak nemožno po oprave použiť plášť ako bezdušový, musí byť označenie TUBELESS na obidvoch bočniciach odstránené. Použitie duše je povolené len pri drobných prepichoch alebo drobných poškodeniach behúňa s následnou stratou tesnosti.
4. Obnovené (protektorované) plášte musia plniť podmienky ustanovené v STN 63 1910 a 63 1912 a nemôžu byť použité na prednej náprave motorových vozidiel kategórie M₂ a M₃ triedy II a III a vozidiel na prepravu nebezpečných vecí.
5. **) Protektorované plášte označené symbolom, vyjadrujúcim protektorovaním znížené úžitkové vlastnosti pneumatiky alebo určenie na menej náročnú prevádzku, sa môžu montovať len na vozidlá zodpovedajúce svojou konštrukciou podmienkam, ktoré sú určené protektorovacím symbolom.

Spôsob kontroly

Prehliadkou všetkých pneumatík namontovaných na vozidle sa zistí ich stav z hľadiska poškodenia a kvalitatívneho vyhotovenia.

Chyby

- Plášť niektorej pneumatiky má na vonkajšom obvode alebo na boku trhlinu alebo iné väčšie poškodenie
 - obnažujúce alebo narúšajúce kordovú vrstvu, (C)
 - zatiaľ neobnažujú ani nenarušujú kordovú vrstvu. (A)
- Oprava poškodenej pneumatiky nezodpovedá ustanoveným podmienkam. (B)
- Bezdušový plášť s drobným prepichom alebo poškodením je použitý s dušou a nie je z neho odstránený nápis TUBELESS. (A)
- Na vozidle je namontovaná pneumatika/pneumatiky, na ktorej je vyznačený kvalitatívny symbol nezodpovedajúci typu a určeniu vozidla. (C)
- Na prednej náprave motorového vozidla kategórie M₂, M₃ triedy II a III alebo na vozidle prepravujúcom nebezpečné veci je namontovaná protektorovaná pneumatika/pneumatiky. (C)

*) Presné definovanie je uvedené v technických podmienkach vydávaných výrobcami pneumatík.

**) Presné definovanie je uvedené v v technických podmienkach pre protektorované pneumatiky.

Pneumatiky - hĺbka dezénovej drážky

408

Predpísané podmienky

Činná plocha plášťa pneumatiky v prevádzke musí mať po celom obvode a celej šírke vrchného behúňa dezén s hĺbkou drážok alebo zárezov :
 vozidlá kategórie L₁ a L₂ najmenej 1,0 mm,
 vozidlá ostatných kategórií najmenej 1,6 mm.

Spôsob kontroly

Postupnou prehliadkou všetkých pneumatík namontovaných na vozidle sa overí stav opotrebenia plášťov a dostatočnosť hĺbky dezénovej drážky. V prípade podozrenia z prekročenia dovoleného opotrebenia behúňa pneumatiky (napríklad podľa indikátora opotrebenia TWI, ktorý je spravidla u pneumatík pre osobné a úžitkové automobily vysoký 1,6 mm) sa vykoná meranie hĺbky dezénovej drážky alebo zárezov na najviac opotrebovanom mieste behúňa pomocou vhodného hĺbkomera. Meranie sa nesmie vykonať na mieste, kde je umiestnený indikátor opotrebenia pneumatiky TWI.

Chyby

Na najviac opotrebovanom mieste behúňa pneumatiky je hĺbka drážok alebo zárezov menšia ako najmenej dovolená. (C)

Predné kolesá - hádzavosť

409

Predpísané podmienky

Radiálna (obvodová) ani axiálna (čelná) hádzavosť kolesa s pneumatikou na ráfiku s priemerom

- do 15" nesmie prekročiť 3,0 mm,
- 16" až 20" nesmie prekročiť 4,0 mm,
- nad 20" nesmie prekročiť 5,0 mm.

Spôsob kontroly

Koleso sa zdvihne tak, aby sa nedotýkalo podlahy a počas jeho otáčania sa vizuálne pozoruje jeho hádzavosť. Ak podľa subjektívneho posúdenia je jeho hádzavosť nadmerná, zmeria sa indikátorom hádzavosti. Pri meraní sa postupuje podľa stanoveného metodického pokynu.

Chyby

Radiálna alebo axiálna hádzavosť niektorého predného kolesa je väčšia než prípustná maximálna a to pri priemere ráfika

- do 15" 3,1 až 5,0 mm, (A)
- 16" až 20" 4,1 až 8,0 mm, (A)
- nad 20" 5,1 až 8,0 mm, (A)
- presahuje uvedené medzné hodnoty. (B)

Zadná náprava (vidlica)

414

Predpísané podmienky

1. Na žiadnej z konštrukčných častí zadnej nápravy, ako aj na zadnej vidlici jednostopového vozidla, nesmú byť poškodenia, ktoré môžu narušiť pevnosť alebo funkciu niektorého dielu alebo nápravy ako celku.
2. Všetky 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 zmeny voči schválenému typu.
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 typom. Zároveň sa overí tesnosť rozvodovky. Pri jednostopových vozidlách sa vonkajšou prehliadkou overí stav zadnej vidlice.

Chyby

1. Náprava (vidlica) je deformovaná alebo inak vážne poškodená (viditeľnými prasklinami, únavovými lomami, koróziou narušená pevnosť konštrukčných pripevňovacích alebo nosných dielov). (C)
2. Na náprave sú vykonané zmeny voči vyhotoveniu výrobcom, alebo úpravám schváleným výrobcom a schvaľovacím orgánom. (B)
3. Niektoré spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené. (B)
4. Z rozvodovky poháňanej nápravy uniká mazivo
 - neodkvapkáva však na vozovku, (A)
 - zjavne odkvapkáva na vozovku. (C)

Poznámka: Odchýlky od schváleného typu sa zaznačujú v kontrolnom úkone 718.

Hnacie reťaze, ozubené remene a ich kryty

415

Predpísané podmienky

1. Primárna aj sekundárna reťaz (ozubený remeň) musí byť zakrytý 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 napnutia, ak sú cez kryty kontrolovateľné, stav krytov a ich pripevnenia.

Chyby

1. Kryt niektorej reťaze (ozubeného remeňa) chýba alebo je neúplný. (B)
2. Zariadenie na napínanie reťaze (ozubeného remeňa) je poškodené alebo chýba. (B)
3. Skrutkové spoje niektorého krytu nie sú dostatočne dotiahnuté alebo zaistené. (A)
4. Sekundárna reťaz (ozubený remeň) je nesprávne napnutá alebo nadmerne opotrebovaná. (A)

Pruženie prednej nápravy (náprav)

416

Predpísané podmienky

1. Každé vozidlo okrem traktorov a vozidiel uvedených v tretej a siedmej časti vyhlášky MDPT SR č.

116/1997 Z.z., ktorých konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 30 km.h⁻¹, a vozidiel uvedených v štvrtej časti vyhlášky s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 km.h⁻¹ musí byť odpružené. Odpruženie musí byť riešené tak, aby zabezpečovalo vozidlu požadované jazdné vlastnosti, bez rezonancie vo frekvenčnej oblasti neprípustnej pre ľudský organizmus. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na vozidlá uvedené doprevádzky pred 30. 4. 1997.

2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou znehodnotené natoľko, že môže dôjsť k trvalej deformácii alebo k zlomeniu niektorého dielu pružiacej sústavy.

3. Vankúše pneumatického pruženia nesmú mať mechanické poškodenia, ktoré môžu spôsobiť ich prasknutie a príslušné potrubia musia byť tesné a nepoškodené.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Niektorý diel pružiacej jednotky je prasknutý alebo zjavne deformovaný, alebo opotrebovaný natoľko, že je zjavne porušená geometria náprav, alebo sa koleso dotýka iných dielov vozidla. (C)

2. Záves (ukotvenie) niektorej pružiacej jednotky je prasknutý alebo poškodený. (C)

3. Na niektorej listovej pružine chýba spona, alebo je poškodený svorník tak, že je možný vzájomný posuv jednotlivých listov pružiny alebo záves pružiny je nadmerne uvoľnený. (B)

4. Niektorý diel pneumatického pruženia alebo prírodného potrubia nie sú tesné, alebo sú viditeľne nadmerne opotrebované, chýbajú dorazy (obmedzovače) pruženia. (B)

5. Niektoré spoje sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť jazdy. (A)

Pruženie zadnej nápravy (náprav)

417

Predpísané podmienky

1. Každé vozidlo okrem traktorov a vozidiel uvedených v tretej a siedmej časti vyhlášky MDPT SR č. 116/1997 Z.z., ktorých konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 30 km.h⁻¹, a vozidiel uvedených v štvrtej časti vyhlášky s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 km.h⁻¹ musí byť odpružené. Odpruženie musí byť riešené tak, aby zabezpečovalo vozidlu požadované jazdné vlastnosti, bez rezonancie vo frekvenčnej oblasti neprípustnej pre ľudský organizmus. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na vozidlá uvedené doprevádzky pred 30. 4. 1997.

2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou znehodnotené natoľko, že môže dôjsť k trvalej deformácii alebo k zlomeniu niektorého dielu pružiacej sústavy.

3. Vankúše pneumatického pruženia nesmú mať mechanické poškodenia, ktoré môžu spôsobiť ich prasknutie a príslušné potrubia musia byť tesné a nepoškodené.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Niektorý diel pružiacej jednotky je prasknutý alebo zjavne deformovaný alebo opotrebovaný natoľko, že je zjavne porušená geometria náprav, alebo sa koleso dotýka iných dielov vozidla. (C)

2. Záves (ukotvenie) niektorej pružiacej jednotky je prasknutý alebo poškodený. (C)

3. Na niektorej listovej pružine chýba spona, alebo je poškodený svorník tak, že je možný vzájomný posuv jednotlivých listov pružiny alebo záves pružiny je nadmerne uvoľnený. (B)

4. Niektorý diel pneumatického pruženia alebo prírodného potrubia nie sú tesné, alebo sú viditeľne nadmerne opotrebované, chýbajú dorazy (obmedzovače) pruženia. (B)

5. Niektoré spoje sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť jazdy. (A)

Tlmiče pruženia - stav

418

Predpísané podmienky

1. Tlmiče pruženia nesmú byť viditeľne poškodené.

2. Všetky tlmiče pruženia musia byť riadne upevnené a spojené s príslušnými časťami vozidla. Pružné uloženia nesmú byť opotrebené.

3. Hydraulické, pneumatické alebo kombinované tlmičové sústavy nesmú mať na žiadnej časti sústavy viditeľné poškodenia.

4. Z tlmičov pruženia a tlmičových sústav nesmie unikáť tlmiace médium.

5. Tlmiču pruženia nesmie chýbať ochranný plášť piestnice, alebo mať poškodené prachovky piestnice.

Spôsob kontroly

Stav všetkých tlmičov pruženia, hydraulickej, pneumatickej alebo kombinovanej tlmičovej sústavy sa zistí

prehliadkou pri kontrole podvozku vozidla a priestorov vozidla, kde sú umiestnené časti hydraulických, pneumatických alebo kombinovaných sústav.

Chyby

1. Niektorý tlmič pruženia chýba. (C)
2. Niektorý tlmič pruženia je viditeľne chybný, niektorý úchyt tlmiča je prasknutý alebo inak mechanicky alebo koróziou narušený tak, že môže dôjsť k jeho odlomeniu. (B)
3. Tlmič pruženia nie je dostatočne pripevnený, v niektorom závesnom oku alebo podpornom mieste je poškodená alebo nadmerne opotrebovaná pružná vložka. (B)
4. Niektorá časť hydraulickej, pneumatickej alebo kombinovanej tlmičovej sústavy je mechanicky poškodená tak, že je narušená bezchybná funkcia tlmičov. (B)
5. Z niektorého tlmiča pruženia, zásobníka alebo zdroja média využívaného k funkcii tlmičov toto médium uniká. (B)
6. Na tlmiči chýba ochranný plášť piestnice, alebo má poškodené tesnenie piestnice. (A)

Tlmiče pruženia - činnosť

419

Predpísané podmienky

Účinok všetkých tlmičov pruženia zistený na skúšobnom zariadení musí byť v stanovených hraniciach.

Spôsob kontroly

Činnosť tlmičov pruženia sa skúša na skúšobnom zariadení schválenom na tento účel.

Chyby

1. Účinok niektorého tlmiča je menší, ako je predpísaná limitná hodnota. (B)
2. Účinok protiahlych tlmičov na tej istej náprave je rozdielny o väčšiu hodnotu, než je prípustná. (A)

Poznámka: Činnosť tlmičov automobilov sa zatiaľ pri pravidelných periodických kontrolách nekontroluje.

Stabilizátor

420

Predpísané podmienky

1. Skrutná tyč stabilizátora nesmie byť prasknutá alebo inak mechanicky poškodená.
2. Pripevňovacie skrutky/matice pružných vodiacich lôžok skrutnej tyče musia byť dotiahnuté.
3. Púzdra lôžok ani vložiek v uložení stabilizátora a koncov jeho ramien, nesmú byť popraskané natoľko, že hrozí ich rozpadnutie, alebo opotrebované do takej miery, že stabilizátor má možnosť voľného pohybu.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Skrutná tyč stabilizátora je poškodená natoľko, že stabilizátor neplní svoju funkciu, alebo stabilizátor chýba. (C)
2. Pružné vodiace lôžka nie sú dostatočne dotiahnuté alebo chýbajú. (B)
3. Pripevňovacie elementy (skrutky, matice, príchytky) sú popraskané, púzdra lôžok alebo vložiek v uložení stabilizátora a koncov jeho ramien sú popraskané natoľko, že hrozí ich rozpadnutie, alebo opotrebované do takej miery, že stabilizátor má možnosť voľného pohybu. (B)

Spojovacie hriadele a kĺby

421

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 drážkovaných uloženiach nesmú byť nadmerné vôle.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav spojovacích hriadelov a kĺbov; ručným pootáčaním príslušným hriadelom sa zistí vôľa v kĺboch a drážkovaných uloženiach.

Chyby

1. V niektorých kĺboch alebo drážkovaných uloženiach sú nadmerné vôle. (B)
2. Niektoré skrutkové spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené. (B)

3. Spojovací hriadeľ je deformovaný alebo inak mechanicky poškodený. (B)
4. Niektoré hriadele, kĺby majú mierne zväčšené vôle. (A)

Náhradné koleso - stav

422

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo kategórie M, N, príves s celkovou hmotnosťou presahujúcou 750 kg a náves musí mať náhradné koleso s ráfikom a pneumatikou predpísaného druhu a rozmeru s akou bol schválený na premávku na pozemných komunikáciách. Táto povinnosť sa nevzťahuje na vozidlo, ktoré má všetky kolesá vybavené pneumatikami osobitnej konštrukcie, umožňujúcej núdzové dôjdenie pri defekte.
2. Plášť pneumatiky náhradného kolesa nesmie mať trhliny alebo iné poškodenia, ktoré obnažujú kordovú vrstvu alebo ju narušujú.
3. Činná plocha plášte náhradnej pneumatiky musí mať po celej šírke obvodu behúňa jasne viditeľnú vzorku s hĺbkou dezénovej drážky alebo zárezov najmenej 1,6 mm.
4. Ráfik náhradného kolesa nesmie byť zdeformovaný alebo inak nadmerne poškodený, alebo prasknutý.
5. Ako náhradné koleso s pneumatikou môže byť použité na dočasné použitie koleso s pneumatikou inej alebo zvláštnej konštrukcie určené na tento účel výrobcom vozidla a výrobcom pneumatiky.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav disku, ráfiku a pneumatiky náhradného kolesa a jeho zhodnosť so schváleným typom pre dané vozidlo.

Chyby

1. Vozidlo nie je vybavené predpísaným náhradným kolesom. (B)
2. Náhradné koleso má pneumatiku alebo ráfik iného rozmeru ako kolesá vozidla, alebo aká je predpísaná konštrukcia a rozmer s akou bolo vozidlo schválené na prevádzku na pozemných komunikáciách. (B)
3. Ráfik náhradného kolesa je nadmerne poškodený alebo opotrebovaný. (B)
4. Na najviac opotrebenom mieste behúňa pneumatiky je hĺbka dezénových drážok alebo zárezov menšia ako 1,6 mm. (B)

Náhradné koleso - pripevnenie

423

Predpísané podmienky

1. Náhradné koleso musí byť riadne uložené a upevnené v držiaku určenom na tento účel konštrukciou vozidla. Držiak musí zabezpečiť, že vyberanie kolesa z držiaka alebo jeho vkladanie do držiaka nevyžaduje väčšiu silu ako 490 N.
2. Skrutky/matice upevňujúce náhradné koleso v držiaku musia byť riadne dotiahnuté.
3. Držiak so zariadením na sklápanie alebo zdvíhanie ťažkého náhradného kolesa musí byť spoľahlivo zaistené proti možnému samovoľnému sklopeniu alebo spusteniu náhradného kolesa.
4. Ťahač návesu môže mať náhradné koleso umiestnené na pripojenom návese.
5. Súprava ťahača s návesom môže v prípade rovnakých rozmerov pneumatík a rovnakého vyhotovenia kolesa jedno spoločné náhradné koleso.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav pripevňovacieho zariadenia v príslušnom držiaku, stav zaistovacieho a sklápacieho alebo spúšťacieho mechanizmu ťažkého náhradného kolesa. V prípade podozrenia z nefunkčnosti tohto zariadenia aj jeho odskúšaním.

Chyby

1. Zariadenie na pripevnenie, sklápanie alebo spúšťanie ťažkého náhradného kolesa je v zlom technickom stave, ktorý nezaručuje spoľahlivú funkciu alebo bezpečné pripevnenie a zaistenie náhradného kolesa. (B)
2. Držiak náhradného kolesa chýba alebo je poškodený natoľko, že neplní svoju funkciu. (B)

RÁM A KAROSÉRIA

500

- 501 Rám (nosná konštrukcia) - lomy, praskliny
502 Rám (nosná konštrukcia) - spojenie častí
503 Rám (nosná konštrukcia) - korózia
504 Sklopný stojan (motocykle)

505 Nárazníky
506 Zariadenie proti vkladaniu malých vozidiel
507 Veko motorového a batožinového priestoru
508 Kryty kolies
509 Lapače nečistôt (zásterky)
510 Skriňa karosérie (kabína vodiča)
511 Schodíky (stúpačky)
512 Dvere
513 Okná - otváranie a zatváranie
514 Okná - zasklenie
515 Ochranné kryty (motocykle)
516 Stierače a ostrekovače skla
517 Ostrekovače a stierače svetlometov
518 Clona proti slnku
519 Clona proti oslneniu (autobusy)
520 Spätné zrkadlá
521 Pridržovacie tyče
522 Sedadlá a lôžka
523 Kotvové úchytky pásov
524 Bezpečnostné pásy
525 Núdzové východy (autobusy)
526 Dlážka
527 Bočnice
528 Ochrana búdky vodiča
529
530 Nebezpečné vonkajšie a vnútorné diely
531 Nadstavba (pracovný stroj)

Rám (nosná konštrukcia) - lomy, praskliny

501

Predpísané podmienky

1. Na ráme (nosnej konštrukcii) vozidla nesmú byť viditeľné lomy, praskliny alebo iné mechanické poškodenia narúšajúce jeho pevnosť a ohrozujúce bezpečnosť prevádzky vozidla.
2. Žiadny diel rámu (nosnej konštrukcie) nesmie byť deformovaný (napríklad následkom havárie).

Spôsob kontroly

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

Chyby

Na niektorých dieloch rámu (nosnej konštrukcie) sú lomy, praskliny alebo deformácie takého druhu, že bezpečnosť prevádzky:

- ohrozujú, (C)
- zatiaľ priamo neohrozujú. (B)

Rám (nosná konštrukcia) - spojenie dielov

502

Predpísané podmienky

1. V znitovaných spojoch nosných dielov nesmú byť uvoľnené nity.
2. Všetky spojovacie alebo upevňovacie skrutky a matice musia byť riadne dotiahnuté, pružné uloženia (silentbloky) nesmú byť nadmerne poškodené.
3. Zvary jednotlivých dielov nesmú byť viditeľne narušené (prasknuté a pod.).

Spôsob kontroly

Pri prehliadke rámu (nosnej konštrukcie) vozidla pre kontrolný úkon č. 501 sa zároveň overí stav nitových, skrutkových alebo zvaraných spojov jednotlivých dielov.

Chyby

Nitové, skrutkové alebo pružné spojenie niektorých dielov je uvoľnené, prípadne zvaraný spoj je narušený natoľko, že pevnosť (tuhosť) rámu (nosnej konštrukcie):

- zatiaľ nie je podstatne zmenšená, (A)

- je podstatne zmenšená, (B)
- je tak zmenšená, že ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla. (C)

Rám (nosná konštrukcia) - korózia

503

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Pri prehliadke rámu (nosnej konštrukcia) vozidla pre kontrolné úkony č. 501 a 502 sa zároveň overí stav ochrany proti koróziám, prípadne rozsah korózie.

Chyby

1. Ochranný náter na niektorej časti rámu (nosnej konštrukcie) je viditeľne poškodený. (A)
2. Niektoré nosné diely rámu (nosnej konštrukcie) sú značne narušené koróziou. (B)
3. Stupeň korózie nosných dielov rámu (nosnej konštrukcie) je taký, že ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla. (C)

Sklopný stojan (motocykle)

504

Predpísané podmienky

1. Každé jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavené stojanom alebo iným zariadením, umožňujúcim bezpečné postavenie vozidla.
2. Počas jazdy musí byť stojan spoľahlivo zaistený v prepravnej polohe.
3. Na jednostopových motorových vozidlách, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985 a ktorých pohotovostná hmotnosť je väčšia než 150 kg musí byť pohotovostný stojan.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav stojanov jednostopového vozidla a vyskúša sa ich funkcia.

Chyby

Sklopný alebo pohotovostný stojan chýba alebo neplní svoju funkciu, prípadne ho nemožno spoľahlivo zaistiť v prepravnej polohe. (B)

Nárazníky

505

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo kategórie M a N₁ musí byť vybavené predným a zadným nárazníkom, ak karoséria nie je vyhotovená tak, že plní funkciu nárazníkov. Motorové vozidlo kategórie N₂ a N₃ musí byť vybavené predným nárazníkom. Nárazníkom nemusí byť vybavené vozidlo, ktorého technická spôsobilosť bola schválená pred 30.6.1972.
2. Horný okraj nárazníka (prípadne horný okraj jeho zvislých klov - ak je nimi vybavený) na automobiloch, ktorých celková hmotnosť neprevyšuje 3,5 t, musí byť vyššie než 420 mm, dolný okraj nárazníka nesmie byť vyššie než 390 mm od roviny vozovky. Tieto podmienky musia byť dodržané v celej šírke rozchodu kolies. Ustanovenie tohoto odseku sa nevzťahuje na veľmi nízke športové modifikácie motorových vozidiel, ako aj terénne modifikácie predmetných vozidiel.
3. Nárazníky nesmú mať ostré hrany alebo výstupky, ktoré by mohli zraniť chodcov. Taktiež vonkajšie hrany nárazníkov alebo klov, pokiaľ nie sú zakryté gumou alebo iným mäkkým materiálom, musia byť zaoblené s polomerom minimálne 5 mm.
4. Nárazníky musia byť riadne upevnené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí, či má vozidlo nárazníky, ako sú upevnené a v akom sú stave.

Chyby

1. Nárazník nie je dostatočne upevnený alebo je ľahko deformovaný. (A)
2. Sú použité nárazníky nesprávneho vyhotovenia. (B)
3. Nárazník má ostré hrany alebo výstupky, ktoré by mohli spôsobiť zranenie či zachytenie ostatných účastníkov cestnej premávky alebo nárazník chýba. (C)

Zariadenie proti vkladaniu malých vozidiel

506

Predpísané podmienky

1 Motorové vozidlá kategórie N₂ a N₃ a prípojné vozidlá kategórie O₃ a O₄, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972 musia byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu. Vozidlá týchto kategórií a zadné ochranné zariadenia, ktoré boli uvedené do prevádzky po 30.4.1997 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom.¹⁾ Ustanovenia tohoto odseku sa nevzťahujú na:

- a) ťahač návesov
- b) prívesy špeciálne vyrobené na prepravu veľkých dĺžkovo nedeliteľných nákladov
- c) vozidlo, pri ktorom akékoľvek ochranné zariadenie je nezlučiteľné s účelom použitia daného vozidla

d) vozidlo s právom prednosti v jazde

2. Vozidlá kategórie N₂, N₃, O₃ a O₄, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 30.4.1997 musia byť vybavené bočným ochranným zariadením, ktoré musí plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom.²⁾ Ustanovenia tohoto odseku sa nevzťahujú na

- a) ťahač návesov
- b) príves, špeciálne navrhnutý a konštruovaný na prepravu veľmi dlhých, dĺžkovo nedeliteľných nákladov
- c) vozidlo, na ktorom akékoľvek ochranné zariadenie je nezlučiteľné s účelom použitia vozidla navrhnutého a skonštruovaného na osobitné určenie, na ktorom nemožno z praktických dôvodov takéto bočné ochranné zariadenie umiestniť
- d) vozidlo, ktorého karoséria plní funkciu tohoto zariadenia
- e) vozidlo s právom prednosti v jazde

3. Vozidlá kategórie N₂ a N₃, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.4.1998 musia byť vybavené predným ochranným zariadením proti podbehnutiu, ktoré musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom.³⁾ Motorové vozidlo kategórie N₂, ktorého celková hmotnosť neprevyšuje 7,5 t musí spĺňať len podmienku svetlej výšky spodného obrysu ochranného zariadenia nad vozovkou maximálne 400 mm. Táto požiadavka sa nevzťahuje na terénne motorové vozidlo kategórie G a také motorové vozidlo, na ktorom použitie takéhoto zariadenia je nezlučiteľné a účelom použitia vozidla.

1) Úprava FMD č.10 729 z 30.3.1984 o zariadení proti vkladaniu malých vozidiel pod veľké vozidlá - platí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená do 30.4.1997.

EHK č. 58 Ochrana proti podbehnutiu zozadu - platí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 30.4.1997.

2) EHK č. 73 Bočná ochrana nákladných vozidiel a ich prívesov

3) EHK č. 93 Ochrana proti podbehnutiu spredu

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí, či je vozidlo vybavené predpísaným zariadením proti vkladaniu malých vozidiel.

Chyby

1. Na vozidle chýba predpísané zariadenie proti vkladaniu malých vozidiel, prípadne použité zariadenie nezodpovedá schválenému typu (rozmery nezodpovedajú požiadavkám). (B)
2. Zariadenie proti vkladaniu je deformované, značne poškodené alebo nedostatočne upevnené. (B)
3. Zariadenie proti vkladaniu je tak deformované či poškodené, že môže spôsobiť zranenie či zacytlenie ostatných účastníkov cestnej premávky. (C)

Kapota, veko batožinového priestoru

507

Predpísané podmienky

1. Veko motorového priestoru i veko batožinového priestoru musia byť vybavené spoľahlivým uzáverom, znemožňujúcim ich samovoľné otvorenie za jazdy.

2. Otvorené veko motorového priestoru i otvorené veko batožinového priestoru musí byť možné zaistiť oporou alebo iným vhodným spôsobom.

Spôsob kontroly

Vyskúša sa otvorenie a uzavretie veka motorového priestoru a veka batožinového priestoru; pritom sa overí ich stav (neporušenosť) a upevnenie (stav závesov, záverov a poistného zariadenia).

Chyby

1. Závesy veka motorového priestoru (alebo veka batožinového priestoru) sú uvoľnené alebo uzáver nezaist'uje spoľahlivo uzavretú kapotu (veko). (B)
2. Predné veko motorového priestoru (veko batožinového priestoru), ktoré sa otvára smerom dozadu, nemožno spoľahlivo zaistiť v uzavretom stave. (C)
3. Zadné veko motorového priestoru (alebo veko batožinového priestoru) je poškodené alebo deformované natoľko, že je narušená jeho celková pevnosť. (A)

4. Je zŕažené otváranie či zatváranie veka motorového priestoru (alebo veka batožinového priestoru), otvorené veko nemožno spoľahlivo zaistiť v otvorenom stave. (A)

Kryty kolies (blatníky)

508

Predpísané podmienky

1. Všetky vozidlá s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nad 20 km/h musia mať všetky kolesá vybavené účinnými krytmi (blatníkmi, podbehmi). Na predných riadených kolesách prívesu môže byť za tieto kryty považovaná nadstavba (karoséria) prívesu. Pri dvoch a viac nápravách, usporiadaných bezprostredne za sebou, postačí spoločný kryt kolies. Na vozidlách so sklápacou karosériou postačí, ak sú krytmi vybavené kolesá poslednej nápravy na ich zadnej strane.
2. Blatníky musia prekryvať šírku behúňa nezaťaženej pneumatiky.
3. Vyhotovenie krytov kolies musí zodpovedať schválenému typu vozidla.
4. Náhradné, napríklad laminátové blatníky možno použiť len v prípade, ak nie sú súčasťou nosnej konštrukcie karosérie (sú demontovateľné) a sú schváleného vyhotovenia (opatrené značkou MD, respektíve ich schválenie je doložené osvedčením schvaľovacieho orgánu).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav krytov kolies (blatníkov), prípadne ich upevnenie.

Chyby

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

Lapače nečistôt (zásterky)

509

Predpísané podmienky

1. Všetky vozidlá s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou nad 20 km/h musia mať na kolesách poslednej nápravy okrem krytov (blatníkov) i účinné lapače vody a nečistôt, dostatočne zabraňujúce rozstreku vody a nečistôt dozadu za idúce vozidlo.
2. Lapače nečistôt musia prekryvať šírku behúňa pneumatiky.
3. Lapače nečistôt vozidiel musia byť spodnou hranou tak nízko, aby rovina preložená teoretickým bodom styku pneumatiky pri celkovej hmotnosti vozidla s vozovkou a spodnou hranou lapača zvierala s rovinou vozovky uhol maximálne 20°, na jednostopových vozidlách a traktoroch maximálne 30°.
4. Lapače nečistôt môžu byť nahradené časťou karosérie, pokiaľ táto spĺňa predpísané podmienky.

Poznámka: Posúdenie splnenia poznámky 3 je možné overiť pomocou šablóny s uhlom 20°, respektíve 30°.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav lapačov nečistôt.

Chyby

1. Na kolesách poslednej nápravy vozidla chýba niektorý lapač. (B)
2. Niektorý lapač je poškodený natoľko, že už neplní dostatočne svoju funkciu. (B)
3. Umiestnenie alebo vyhotovenie lapača zjavne nevyhovuje stanoveným podmienkam. (B)
4. Niektorý lapač nečistôt je uvoľnený. (A)

Skriňa karosérie (búdka vodiča)

510

Predpísané podmienky

1. Na povrchu a ani vo vnútri skrine karosérie (búdky vodiča) nesmú byť žiadne nedostatky obmedzujúce jej pôvodnú funkciu prípadne narúšajúce jej estetický vzhľad.
2. Pevnosť skrine karosérie (búdky vodiča) nesmie byť nadmerne narušená koróziou, ani z iných príčin.
3. Na skrini karosérie (búdky vodiča) nesmú byť poškodenia alebo ostré výbežky, ktoré by mohli spôsobiť zranenie.

Spôsob kontroly

Prehliadkou zvonku i zvnútra sa overí stav skrine karosérie (búdky vodiča), pritom sa nedemontujú žiadne vnútorné diely (výplne, čalúnenie a pod.).

Chyby

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

Schodíky (stúpačky)

511

Predpísané podmienky

1. Schodíky do kabíny vodiča alebo do karosérie vozidla pre prepravu osôb musia byť v takom stave, aby nehrozilo nebezpečenstvo sklznutia nastupujúcich alebo vystupujúcich osôb. Náboje kolies a ráfiky kolies sa nepovažujú za zariadenie na nastupovanie a vystupovanie.
2. Na oboch stranách jednostopového vozidla musia byť na jeho pevných častiach namontované stúpačky (opory pre nohy) pre vodiča. Ak je toto vozidlo vybavené sedadlom alebo miestom pre spolujazdca, musí byť vybavené i stúpačkami pre neho.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav prípadne upevnenie schodíkov (stúpačiek).

Chyby

1. Schodíky alebo iné zariadenie pre nastupovanie a vystupovanie, alebo stúpačky sú nadmerne poškodené (opotrebené). (B)
2. Stúpačky na jednostopových vozidlách chýbajú. (C)

Dvere

512

Predpísané podmienky

1. Všetky dvere musí byť možné ľahko otvárať a zatvárať bez vynaloženia nadmernej námahy.
2. Všetky dvere musí byť možné uzamknúť, prípadne zaistiť tak, aby do odstaveného vozidla nemohla vstúpiť nepovolaná osoba.
3. Stav závesov, zámkov a kľúk dverí musí vylučovať možnosť ich samovoľného otvorenia za jazdy.
4. Dvere nesmú byť nadmerne poškodené koróziou, ani z iných príčin. Nesmú mať žiadne ostré hrany (alebo vyčnievajúce súčasti s ostrými hranami), ktoré by mohli spôsobiť zranenie.
5. Stav otvorenia či zavretia dverí na autobusoch a na osobných autobusových prívesoch musí byť vodičovi autobusu spoľahlivo opticky signalizovaný (kontrolným svetlom); nie je to nutné, pokiaľ je vozidlo vybavené zariadením znemožňujúcim rozjazd vozidla s otvorenými dverami.

Spôsob kontroly

Prehliadkou zvonku i zvnútra sa overí stav všetkých dverí. Otváraním a zatváraním jednotlivých dverí prípadne ich súčasným naddvihovaním sa overí funkcia zámkov a poistiek a vôle v závesoch.

Chyby

1. Niektoré dvere nemožno spoľahlivo zaistiť alebo uzamknúť, prípadne ich nemožno zvonku alebo zvnútra otvoriť. (B)
2. Závesy, zámkové alebo kľukové dverí sú natoľko opotrebené alebo poškodené, že je nebezpečenstvo samovoľného otvorenia dverí za jazdy. (C)
3. Dvere sú nadmieru poškodené koróziou alebo inak. (B)
4. Optická signalizácia otvorenia či zatvorenia dverí autobusu (osobného autobusového prívesu) nefunguje. (B)

Okná - otváranie a zatváranie

513

Predpísané podmienky

1. Zariadenia pre otváranie a zatváranie spúšťacích okien, prípadne okien so spúšťacím sklom, nesmú byť poškodené; musia byť funkčné a musia spoľahlivo udržať okná v ktorejkoľvek polohe.
2. Vykĺpacie okná, prípadne okná s posuvným sklom, musia mať spoľahlivé uzávery.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Niektoré otváracie okno nemožno uzavrieť, otvoriť, prípadne zaistiť uzavreté, mechanizmus otvárania je nefunkčný (B)
2. U niektorého posuvného skla bočného okna autobusu chýba manipulačná rukoväť (A)

Okno - zasklenie

514

Predpísané podmienky

1. Všetky okná vrátane strešných a medzistien motorových a prípojných vozidiel musia byť zasklené schváleným bezpečnostným sklom; vozidlá schválené pred 1.1.1953 - okrem autobusov, osobných autobusových prívosov a osobných taxi - môžu mať bezpečnostné sklo len v čelnom okne.
2. Na vozidlách schválených po 1.7.1972 môžu byť použité bezpečnostné sklá z plastických materiálov len pre zasklenie:
 - vnútorných stien a prepážok,
 - otváracích strešných okien,
 - okien skladacích dverí (napr. na autobusoch),
 - okien prípojných vozidiel za osobné automobily,
 - okien osobných nástavieb určených na rekreačné účely.
3. Osobné automobily (M₁) vyrobené, alebo dovezené po 1.1.1987 musia byť vybavené zariadením pre elektrické vyhrievanie zadného okna.
4. Čelné, bočné a zadné okná musia byť pre výhľad dokonale priehľadné. Na zasklené plochy vozidiel možno pripieňovať iba priehľadné farebné fólie, ktoré nemenia ani nepohlcujú farbu predmetov, návestných svetiel a svetelných signálov a sú pre konkrétne okná schválené. V zornom poli vodiča nesmú byť žiadne predmety (npr. okrasné a upomienkové), ktoré by obmedzovali výhľad vodiča, s výnimkou schválených označení, určených pre umiestnenie na sklo vozidla. Táto požiadavka sa nevzťahuje na zadné sklo vozidla kategórie M₂ a M₃.
5. Na autobusoch a osobných autobusových prívosoch nesmú byť núdzové dverné a okenné východy zasklené vrstveným sklom.
6. Nekryté hrany zasklení (napr. vyklápacích vetracích okienok, spúšťacích dverných okien, medzistien a pod.) musia byť dostatočne zaoblené. Na vozidlách určených výhradne pre dopravu detí musia byť tieto hrany vhodne olemované.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav okien a druh skiel použitých k zasklieniu.

Poznámka:

V pravom dolnom rohu čelného okna a v ľavom dolnom rohu zadného okna môže byť označenie vozidla prepravujúceho osoby telesne postihnuté alebo osoby hluché prípadne označenie vozidla lekára. Na čelnom skle môžu byť nálepky vzťahujúce sa k obsluhu vozidla (schéma radenia, pokyny pre zábeh vozidla a pod.) prípadne priehľadné tzv. parkovacie hodiny. V ľavom dolnom rohu zadného okna môže byť označenie vozidla začiatočníka a značka SK. 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.

Chyby

1. V niektorom čelnom, bočnom alebo zadnom okne je iné sklo než predpísané. (C)
2. Sklo v niektorom okne je prasknuté alebo inak poškodené, avšak nie je obmedzený výhľad z miesta vodiča, ani znížená mechanická pevnosť skla. (A)
3. V niektorom okne chýba sklo, prípadne je prasknuté, rozbité alebo inak poškodené natoľko, že výhľad z miesta vodiča je podstatne obmedzený alebo znemožnený; chybné je:
 - čelné okno, (C)
 - ostatné okná. (B)
4. Na zasklených oknách sú fólie neschváleného prevedenia. (B)
5. Na zasklených plochách sú nepovolené nálepky alebo závesné ozdoby. (B)

Poznámka:

1. Na vozidlách schválených a vyrábaných pred 1.7.1972 nebolo predpísané označovanie bezpečnostných skiel a preto sa chýbajúca značka u týchto vozidiel nepokladá za závalu. Ako závala sa neoznačuje 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.
2. Pre účely posudzovania stavu zasklenia podľa tohoto úkonu sa pod zorným polom čelného okna rozumie stieraná plocha.

Ochranné kryty (motocykle)

515

Predpísané podmienky

1. Jednostopové vozidlo môže byť vybavené ochrannými krytmi; nie sú však predpísané.

2. Čelný ochranný kryt (štít) musí byť zhotovený z bezpečnostného skla z plastických materiálov (napr. z akrylického skla, alebo z iného rovnocenného materiálu) a musí byť schváleného vyhotovenia.
3. Čelný ochranný kryt musí byť pre výhľad dokonale priehľadný; jeho nekryté hrany musia byť dostatočne zaoblené.
4. Ochranné kryty nesmú presahovať najväčšiu šírku meranú cez riadidlá vozidla a nesmú obmedzovať manévrovaciu schopnosť a ovládanie vozidla.
5. Na vozidlách, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972 všetky ovládacie mechanizmy, ktoré môžu pri dopravnej nehode zväčšiť vážnosť poranenia vodiča vozidla, ako aj osôb, ktoré môžu prísť do styku pri kolízii s motorovým vozidlom, musia byť zakončené tak, aby bolo možno vpísať do tejto zakončenej guľovej časti 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.
6. Kryty a ovládacie orgány musia byť riadne upevnené.

Spôsob kontroly

Ak je jednostopové vozidlo (prípadne jeho modifikácia bez kabíny vodiča) vybavené priehľadným čelným ochranným krytom (štítom) alebo ochrannými krytmi kolien a pod., overí sa ich stav a upevnenie. Zároveň sa overí stav a upevnenie všetkých ovládacích orgánov.

Chyby

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

Stierače a ostrekovače

516

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá s uzavretou karosériou, alebo kabínou pre vodiča musia byť opatrené najmenej jedným výkonným, motoricky poháňaným stieračom na čistenie vonkajšieho povrchu čelného skla, okrem toho môžu byť vybavené stieračom zadného okna. Vozidlo kategórie M1, ktorého prvá registrácia bola po 30.4.1997 a je s karosériou vo vyhotovení kombi alebo so splyvajúcou zadnou časťou karosérie musí byť vybavené stieračom a ostrekovačom zadného okna. Táto povinnosť sa nevzťahuje na vozidlo vybavené zadnými dverami, ktoré sú delené symetricky vo zvislej rovine.

Poznámka: Všetky stierače, s ktorými bolo vozidlo schválené, musia byť prevádzkyschopné.

2. Na automobiloch, motocykloch a skútroch schválených po 1.7.1972 musí byť stierač riešený tak, aby sa po vypnutí jeho rameno samočinne vracalo do určenej východzej polohy. Rameno stierača musí byť odklopiteľné od povrchu skla pre uľahčenie ručného čistenia skla.
3. Motorové vozidlá, ktoré majú pred vodičom priehľadný ochranný čelný kryt takého prevedenia, ktoré nedovoľuje vodičovi za dažďa alebo sneženia bezpečný výhľad mimo neho, musí mať buď samočinný stierač, alebo priezorový otvor (štrbinu a pod.).
4. Motorové vozidlá schválené po 1.7.1972 musia byť vybavené ostrekovačom; kvapalina musí smerovať na stierané plochy.

Spôsob kontroly

Preskúšaním činnosti ostrekovačov sa sklá navlhčia a následne sa preskúša činnosť stieračov na všetkých stieraných plochách.

Chyby

1. Stierač čelného okna chýba alebo nefunguje
 - pred vodičom, (C)
 - ostatné. (B)
2. Na vozidle je použitý stierač iného než schváleného prevedenia (menšia dĺžka ...) alebo nedostatočne stiera. (B)
3. Stierač zadného okna na vozidlách, pre ktoré je predpísaný nefunguje. (B)
4. Stierač zadného okna na vozidlách, pre ktoré nie je predpísaný nefunguje. (A)
5. Po vypnutí stierača vozidla schváleného po 1.7.1972 sa jeho rameno nezastavuje samočinne vo východzej polohe. (A)
6. Predpísané ostrekovače chýbajú alebo nefungujú. (B)

7. Ostrekovač nie je správne nastavený (strikajúca kvapalina nemá správny smer). (A)

Ostrekovače a stierače svetlometov **517**

Predpísané podmienky

Motorové vozidlá môžu byť vybavené zariadením pre čistenie svetlometov so stretávacími svetlami. Zariadenie môže pozostávať zo stierača a nízkotlakového ostrekovača alebo z vysokotlakového ostrekovača. Diaľkové autobusy a nákladné vozidlá kategórie N určené pre medzinárodnú dopravu vyrobené, alebo dovezené po 1.1.1986 musia byť týmto zariadením vybavené.

Spôsob kontroly

Preskúša sa činnosť zariadenia na čistenie svetlometov.

Chyby

1. Predpísané zariadenie na čistenie svetlometov chýba alebo nefunguje. (B)
2. Ostrekovač nie je správne nastavený (strikajúca kvapalina nemá správny smer). (A)

Clona proti slnku **518**

Predpísané podmienky

1. Aspoň jednou clonou proti slnku, umiestnenou pred vodičom, musia byť vybavené tieto vozidlá:
 - autobusy a nákladné automobily schválené pred 1.7.1972,
 - osobné automobily schválené pred 1.7. 1972, vyrobené, alebo dovezené po 1.1.1959.
2. Všetky ostatné vozidlá schválené po 1.7.1972 musia mať 2 lebo jednu zlúčenú clonu proti slnku, z ktorých jedna musí byť pred vodičom.
3. Clona proti slnku na vozidlách schválených po 1.7.1972 musí byť z materiálu, ktorý pohlcuje nárazovú energiu, alebo musí byť týmto materiálom úplne pokrytá.
4. Držiak clony proti slnku, zhotovený z tuhého materiálu, musí mať zaoblené hrany, ktoré by mohli prísť do styku s hlavou vodiča, alebo spolujazdca; polomer zakrivenia musí byť väčší než 3,5 mm.
5. Clona musí spoľahlivo držať v nastavenej polohe.

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

Clona proti oslneniu (autobusy) **519**

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav clony a jej upevnenie.

Chyby

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

Poznámka: Ak je clona proti oslneniu zhotovená zo skla alebo podobného materiálu, posudzuje sa podľa úkonu č. 514.

Spätné zrkadlá **520**

Predpísané podmienky

1. Vozidlá schválené pred 1.7.1972 musia mať aspoň jedno vonkajšie spätné zrkadlo na ľavej strane vozidla; jeho účinná plocha nesmie byť menšia než 50 cm².

Poznámka: Z ďalej uvedených podmienok platia pre vozidlá podľa bodu 1 podmienky č. 9 až 11, ostatné neplatia.

2. Vozidlá schválené po 1.7.1972 musia byť vybavené spätnými zrkadlami schváleného prevedenia, a to:

- všetky motorové vozidlá najmenej jedným spätným zrkadlom na ľavej strane vozidla,
 - autobusy (M) a nákladné automobily (N) vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1985, vozidlá kategórie L₂, L₅ a osobné automobily (M₁) vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 okrem vonkajšieho ešte jedným vnútorným zrkadlom; ak u nich nie je možný pohľad vnútorom karosérie (dozadu i do strán), nemusia mať vnútorné zrkadlo, ale musia mať ďalšie vonkajšie zrkadlo na pravej strane vozidla,
 - autobusy (M₂, M₃) a nákladné automobily (N) vyrobené alebo dovezené po 1.7.1984, vozidlá kategórie L₂, L₅ v prevedení s karosériou a osobné automobily (M₁) vyrobené alebo dovezené po 1.1.1986 ďalším vonkajším spätným zrkadlom na pravej strane vozidla.
 - motorové vozidlá kategórie L₁, L₃, L₄, T a S_s, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 30.4.1997 musia byť vybavené najmenej jedným spätným zrkadlom umiestneným na ľavej aj pravej strane vozidla
 - vozidlá kategórie N₃, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 30.4.1997 musia byť ďalej vybavené jedným širokouhlým vonkajším a jedným široko priestorovým, vypuklým vonkajším zrkadlom umiestneným na pravej strane vozidla
3. Vozidlá kategórie M₁, M₃, a N₃, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.1.1998 musia byť vybavené vonkajším spätným zrkadlom nastavovateľným z priestoru miesta vodiča bez otvorenia bočného okna dverí vozidla.
 4. Autobusy (M₂, M₃) a nákladné automobily (N₂, N₃) určené pre medzinárodnú dopravu, vyrobené alebo dovezené po 1.10.1986, musia byť vybavené spätnými zrkadlami s vyhrievacím zariadením.
 5. Vozidlá bezkapotového prevedenia, pri ktorých z miesta vodiča nie je dostatočný výhľad bezprostredne pred vozidlo, musia byť vybavené najmenej jedným zrkadlom na zaistenie výhľadu do tohoto priestoru.
 6. 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.
 7. Ploché (rovinné) spätné zrkadlá vozidiel schválených po 1.7.1972 a vyrobených alebo dovezených do 1.1.1985 musia mať účinnú plochu najmenej:
 - 50 cm² - na jednostopových vozidlách,
 - 100 cm² - na osobných automobiloch M₁,
 - 300 cm² - na ostatných motorových vozidlách.
 Účinná plocha sféricky vypuklých spätných zrkadiel nesmie byť menšia než:
 - 50 cm² - na osobných vozidlách M₁,
 - 200 cm² - na ostatných motorových vozidlách.
 8. Spätné zrkadlá na vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.1.1985 musia z hľadiska vlastností, vyhotovenia a umiestnenia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom*) a to:
 - vnútorné - triedy I.,
 - vonkajšie - triedy II. - pre autobusy M₂, M₃ a nákladné automobily N₂, N₃,
 - triedy II. alebo III. - pre osobné automobily M₁.
 9. Nastavená poloha spätného zrkadla sa nesmie samovoľne meniť pôsobením obvyklých otrasov za jazdy; nesmie tiež prichádzať k rezonančnému kmitaniu odrazovej plochy zrkadla.
 10. Vonkajšie spätné zrkadlo na strane vodiča musí byť nastaviteľné naklápaním vo vodorovnej a vo zvislej rovine z miesta sediaceho vodiča pri zavretých dverách. Ak je zrkadlo vozidla vyrobeného alebo dovezeného pred 1.1.1983 upevnené mimo dosah vodiča (napr. na blatníku), musí držiak zrkadla umožňovať takú aretáciu, ktorá nedovolí nežiadúcu zmenu nastavenia polohy.
 11. Spätné zrkadlá musia byť na vozidle (prípadne vo vozidle) umiestnené tak, aby čo najmenej bránili vo výhlade z miesta vodiča. Do vonkajších zrkadiel musí byť vidieť buď bočnými oknami, alebo plochou čelného skla očistenou stieračmi.
 12. Ak vonkajšie spätné zrkadlo vo svojej prevádzkovej polohe presahujú najväčšiu šírku vozidla, musí byť ich držiak sklopný dopredu i dozadu, alebo ohybný tak, aby v sklopenom alebo ohnutom stave šírku vozidla nepresahovali. Spätné zrkadlo, ktorého spodný okraj nie je vyššie, ako 2 m, nesmie presahovať najväčšiu šírku zaťaženého vozidla o viac než 200 mm; výnimka sa pripúšťa iba pre ťahanie prípojných vozidiel širších než ťažné vozidlo, ak by bežne upevneným zrkadlom nebolo možné dodržať predpísaný výhľad za vozidlo (jazdnú súpravu).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí počet, veľkosť, upevnenie a stav všetkých spätných zrkadiel.

Chyby

1. Niektoré z predpísaných spätných zrkadiel chýba alebo je poškodené natoľko, že neplní svoju funkciu. (B)
2. Prevedenie, umiestnenie alebo upevnenie niektorého spätného zrkadla nezodpovedá stanoveným podmienkam. (B)

3. Niektoré spätné zrkadlo je uvoľnené alebo mierne poškodené, ale dosiaľ použiteľné. (A)

*) EHK č. 46 Spätné zrkadlá

Pridržovacie tyče (autobusy)

521

Predpísané podmienky

1. Pokiaľ je autobus alebo osobný autobusový prívies vybavený vodorovnými, prípadne zvislými pridržovacími tyčami, musia byť tieto tyče spoľahlivo upevnené.
2. Ak sú pridržiavacie tyče na uľahčenie nastupovania a vystupovania pripevnené na dverách, musia byť na ich vnútornej strane a musia byť spoľahlivo upevnené.
3. Na povrchu pridržovacích tyčí, ani na ich nosnej konštrukcii nesmú byť žiadne poškodenia takého druhu, ktoré by mohli spôsobiť zranenie cestujúceho, ktorý sa ich pridržiava.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav pridržovacích tyčí a preskúša sa ich upevnenie.

Chyby

1. Pridržiavacia tyč je natoľko uvoľnená či poškodená, že by mohla spôsobiť zranenie. (C)
2. Niektorá z pridržiavacích tyčí chýba. (B)

Sedadlá a lôžka

522

Predpísané podmienky

1. Počet a vyhotovenie všetkých sedadiel musí zodpovedať schválenému typu vozidla.
2. Všetky sedadlá musia byť v dobrom stave, neporušené a riadne upevnené, pripúšťa sa primeraná prevádzková vôľa.
3. Posuvné sedadlá a sklopné operadlá musí byť možné spoľahlivo zaistiť v každej funkčnej polohe.
4. Sedadlá vodiča a cestujúcich vo vozidlách schválených po 1.7.1972 môžu byť vybavené opierkami hlavy, ktorých vyhotovenie musí byť schválené. Opierky môžu byť pevnou alebo výsuvnou súčasťou sedadiel, prípadne ich doplnkovým vybavením. Opierkami hlavy vodiča a spolujazdca musia byť vybavené vozidlá vyrobené po 1.1.1986, určené pre medzinárodnú cestnú dopravu.
5. Pokiaľ je jednostopové motorové vozidlo schválené pre prepravu spolujazdca, musí byť vybavené ďalším sedadlom umiestneným za sedadlom vodiča; tejto podmienke vyhovuje i tzv. dvojsedadlo. Sedadlo musí byť upevnené bezpečne a pevne a musí byť vhodným spôsobom odpružené.
6. Pevné lôžka v kabíne vodiča vozidiel kategórie N a vo vozidlách kategórie M₂ a M₃, pokiaľ nimi vozidlo je vybavené, nesmú mať menšie rozmery ako 550x1900 mm a svetlá výška nad nezaťaženým lôžkom nesmie byť menšia ako 550 mm. Lôžko musí byť vybavené zábranou proti možnému vypadnutiu ležiacej osoby.
7. Sedadlo vozidla kategórie M₁ a N, sedadlo vodiča a spolujazdca vozidla kategórie M₂ a M₃ triedy II a triedy III, sedadlá cestujúcich v autobuse triedy III, uvedené do prevádzky po 1.7.1997 musia byť vybavené schválenými opierkami hlavy. Pri zadnom sedadle vozidla kategórie M₁ s výškou operadla najmenej 700 mm sa opierky hlavy pri schvaľovaní technickej spôsobilosti typu vozidla do 1.7.1997 a na vozidle uvádzaného prvýkrát do prevádzky do 1.7.1998 nevyžadujú. Ustanovenia tohoto odseku neplatia pre nesamostatné stredné sedadlo vozidla kategórie M₁ a N₁ a pre núdzové sedadlo, ktoré svojimi rozmermi nespĺňa ustanovené požiadavky a môžu byť využité na príležitostnú prepravu osôb.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav všetkých sedadiel, predovšetkým ich upevnenie k vozidlu, neporušenosť konštrukcie (kostry) sedadiel, poťahov, pružiacich prvkov a spodných častí sedadiel, možnosť zaistenia sedadiel a operadiel vo všetkých nastaviteľných polohách, prípadne upevnenie držiadiel a opôr na sedadlách autobusov a pod. Prehliadkou sa taktiež overí vyhotovenie a stav lôžok, ak sú vo vozidle namontované.

Chyby

1. Počet alebo vyhotovenie niektorých sedadiel alebo lôžok nezodpovedá schválenému typu vozidla (nesplní predpísané podmienky). (B)
2. Nosná konštrukcia niektorého sedadla alebo lôžka je narušená, prípadne niektoré sedadlo alebo lôžko nie je dostatočne upevnené k vozidlu, alebo sedadlo, či operadlo nemožno spoľahlivo zaistiť v jednotlivých funkčných polohách. (B)
3. Opierka hlavy nie je schváleného vyhotovenia, prípadne je upevnená tak, že neplní svoju funkciu. (A)
4. Na vozidlách, pre ktoré je to predpísané chýba opierka hlavy. (B)
5. Niektoré držadlo na sedadle pre cestujúcich v autobuse je uvoľnené, je poškodený poťah sedadiel

alebo ich pružiacie prvky.

(A)

Kotvové úchytky pásov

523

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, pre ktoré sú predpísané bezpečnostné pásy (úkon č. 524), musia byť vybavené i príslušnými kotvovými úchytkami v karosérii. Kotvové úchytky musia byť schválené.
2. Osobné automobily (M₁) vyrobené, alebo dovezené po 1.1.1976 musia byť vybavené príslušnými kotvovými úchytkami v karosérii i na zadných sedadlách.
3. Pre upevnenie bezpečnostných pásov v kotvových úchytkách musia byť použité len predpísané skrutky a skladba podložiek zodpovedajúca schválenému vyhotoveniu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav kotvových úchytiel bezpečnostných pásov. Osobitná pozornosť sa venuje upevneniu pásov a stavu okolia kotvových úchytiel, či nie je nadmerne narušené koróziou. Dôkladne je potrebné prehliadnuť zospodu (z montážneho kanálu) okolie kotvových úchytiel upevnených na podlahe karosérie.

Chyby

1. Niektorá kotvová úchytká je poškodená alebo uvoľnená, prípadne jej okolie je natoľko narušené koróziou, že by pri väčšom namáhaní mohlo dôjsť k vytrhnutiu úchytky alebo upevňovacej skrutky pásu. (B)
2. Kotvové úchytky nezodpovedajú schválenému vyhotoveniu. (B)

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

Bezpečnostné pásy

524

Predpísané podmienky

1. Osobné automobily (M₁) uvedené do prevádzky po 31.12.1968 musia byť vybavené na predných sedadlách schválenými bezpečnostnými pásmi; osobné automobily uvedené do prevádzky skôr, môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi jedine vtedy, ak majú v karosérii predpísané kotevné úchyty.
2. Osobné automobily M₁ vyrobené, alebo dovezené po 31.9.1986 musia byť vybavené bezpečnostnými pásmi i na zadných sedadlách. Bezpečnostné pásy na predných sedadlách musia byť samonavíjacie.
3. Bezpečnostné pásy vozidiel kategórie M₁ a od neho odvodených vozidiel kategórie N₁ uvedených do prevádzky po 31.9.1992 musia byť na všetkých sedadlách vybavené trojbodovými bezpečnostnými pásmi okrem núdzových sedadiel a stredných sedadiel a sedadiel v polohe chrbtom v smere jazdy, ktoré musia byť vybavené aspoň dvojbodovými bezpečnostnými pásmi a musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi*). Vozidlá tejto kategórie môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi so štvorbodovým uchytením, ak sú splnené podmienky ustanovené osobitnými predpismi*).
4. Motorové vozidlá kategórie M₂ a M₃ triedy III uvedené do prevádzky po 1.1.1985 musia mať predný rad sedadiel a sedadlá vyhradené pre telesne postihnuté osoby vybavené bezpečnostnými pásmi s aspoň dvojbodovým uchytením.
5. Motorové vozidlá kategórie M₂, M₃, prvýkrát evidované po 30.4.1997 musia mať vybavené trojbodovými bezpečnostnými pásmi sedadlo vodiča, spolujazdca vodiča a sedadlo sprievodcu a prvý rad sedadiel pre cestujúcich v motorových vozidlách kategórie M₂ a M₃ triedy III, pričom aspoň sedadlo vodiča musí byť vybavené samonavíjacím zariadením.
6. Sedadlo vodiča a prvý rad sedadiel v kabíne motorových vozidiel kategórií N₂ a N₃ a pri kategórii N₁ ak vozidlo nie je odvodené od kategórie M₁ prvýkrát evidovaných po 30.4.1997, musí byť vybavené trojbodovými bezpečnostnými pásmi so samonavíjacím zariadením okrem stredného sedadla a núdzového sedadla, ktoré môžu byť vybavené bezpečnostnými pásmi s dvojbodovým uchytením.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav bezpečnostných pásov a ich upevnenie, prípadne sa vyskúša funkcia ich spôn.

Chyby

1. Niektorý bezpečnostný pás chýba alebo je opotrebovaný alebo poškodený natoľko, že je zrejme narušená jeho pevnosť, prípadne obmedzená jeho funkcia. (B)
2. Bezpečnostný pás nezodpovedá schválenému vyhotoveniu. (B)
3. Sponu pásu nemožno ľahko a spoľahlivo uzavrieť alebo naopak otvoriť. (B)

Poznámka: Chyby kotevných úchyto v sa zaznamenávajú v úkone č. 523.

- *) EHK č. 14 Kotevné úchyty bezpečnostných sedadiel
EHK č. 16 Bezpečnostné pásy
EHK č. 36 Konštrukcia verejných dopravných prostriedkov
EHK č. 52 Minibusy

Núdzové východy (autobusy)

525

Predpísané podmienky

1. Každý minibus, autobus a osobný autobusový prívies schválený po 1.7.1972 musí byť vybavený predpísaným počtom okenných, stropných alebo dverných núdzových východov.
2. Ak je obsaditeľnosť vyššia ako 22 cestujúcich, únikový priechod môže nahradiť jeden z požadovaného počtu núdzových východov. Núdzové východy musia byť rozmiestnené tak, aby okrem prípadných dvier v zadnej stene vozidla bol na každom boku vozidla rovnaký počet núdzových východov. Na pravom boku vozidla môže byť o jeden núdzový východ menej, ak už je núdzový východ v zadnej stene vozidla.
3. Každý núdzový východ musí byť opatrený zreteľným nápisom "Núdzový východ" alebo zodpovedajúcim piktogramom, umiestneným na dobre viditeľnom mieste vo vnútri aj na vonkajšej strane karosérie; pri každom ovládači núdzového východu musí byť stručný a jasný návod na jeho použitie.
4. Okenné núdzové východy musia byť jednoducho otvárateľné zvnútra i zvonku karosérie, alebo môžu byť iba z bezpečnostného kaleného skla; v tom prípade musí byť v blízkosti núdzového východu vo vnútri vozidla umiestnené ľahko prístupné vhodné zariadenie pre rozbitie skla (napr. kladivo).

Spôsob kontroly

V autobuse alebo v osobnom autobusovom prívесе sa prehliadkou overí označenie predpísaných núdzových východov, prípadne vybavenie zariadením pre rozbitie skla.

Chyby

1. Predpísané označenie núdzového východu chýba, prípadne je poškodené alebo znečistené natoľko, že nie je dostatočne čitateľné. (A)
2. Na okennom núdzovom východe s bezpečnostným kaleným sklom chýba zariadenie pre rozbitie skla. (A)

Dlážka

526

Predpísané podmienky

1. Drevené dlážky karosérií vozidiel musia byť zhotovené bez špár.
2. Dlážky karosérií autobusov (M_2 a M_3) musia byť potiahnuté vhodnou krytinou alebo rohožou proti pošmyknutiu.
3. Dlážky a dlážkové krytiny zhotovené 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 a pod.)
4. Veká v dlážke musia 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 a nečistôt do vnútra karosérie.
5. Dlážky a ich krytiny musia byť riešené tak, aby ich bolo možné jednoducho čistiť.
6. V prípade, že karoséria nie je celokovová, dlážky vozidiel so sklápacou karosériou musia byť oplechované.
7. Dlážka nesmie byť nadmerne narušená koróziou (prípadne hnilobou dreva) ani inak poškodená natoľko, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť prepravovaných osôb, alebo nákladu.
8. Dlážka nesmie byť deravá alebo inak netesná natoľko, aby do karosérie mohlo prenikať nadmerné množstvo prachu alebo iných nečistôt, prípadne mohli vypadávať prepravované sypké hmoty na vozovku.

Spôsob kontroly

Stav dlážky v priestore pre vodiča i v priestoroch pre prepravu osôb alebo nákladov, sa overí prehliadkou zhora i zospodu (z montážneho kanálu). Osobitná pozornosť sa venuje spodnej ploche dlážky a prahom samonosnej karosérie.

Chyby

1. Vyhotovenie dlážky nezodpovedá stanoveným podmienkam. (A)
2. Dlážka autobusu je nadmerne poškodená, deravá, netesná, prípadne krytina podlahy je zdeformovaná, prešľapaná alebo inak nadmerne poškodená. (B)
3. Miesta určené pre opretie zdvíhaku pri zdvíhaní vozidla sú poškodené (mechanicky alebo koróziou) natoľko, že nie sú spôsobilé plniť spoľahlivo svoj funkciu. (B)
- ak je vo výstroji iné náhradné zdvíhacie zariadenie, umožňujúce bezpečné zdvíhanie za

- nepoškodené a nenarušené časti. (A)
4. Dlážka je nadmerne poškodená v blízkosti upevnení dôležitých častí vozidla (náprav, ovládacích pák, sedadiel a pod.). (C)
5. Dlážka samonosnej karosérie (predovšetkým nosné časti, prahové nosníky a pod.) je nadmerne poškodená. (C)

Bočnice

527

Predpísané podmienky

1. Drevené bočnice karosérií 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 a pod.).
3. Závery bočníc a zadného čela nesmú byť deformované alebo inak poškodené; manipulácia s nimi musí byť jednoduchá, bez nadmernej fyzickej námahy a pokiaľ možno bez iných pomôcok.
4. Pri sklápacích karosériách môže byť otváranie a zatváranie zadného čela a bočníc automatické alebo ovládané z miesta vodiča; sklápacia karoséria musí byť spoľahlivo zaistená proti samovoľnému pohybu.
5. Bočnice musia byť zaistené proti samovoľnému otváraniu. Musia byť tiež dostatočne odolné proti bočným deformáciám spôsobujúcim zmenu vonkajšieho obrysu vozidla.
6. Na vozidlách schválených po 1.7.1972 ovládacia (svalová) sila pri ručnej manipulácii jednej osoby so zadným čelom, alebo s bočnicou nesmie prekročiť 245 N.
7. Bočnice, ani zadné čelo nesmú byť nadmerne narušené koróziou (prípadne hnilobou dreva), ani inak poškodené natoľko, že by mohla byť ohrozená bezpečnosť prepravovaných osôb, alebo nákladu.
8. V bočniciach (v zadnom čele), ani v mieste ich styku s podlahou nesmú byť medzery, ani iné otvory, ktorými by do karosérie mohlo prenikať nadmerné množstvo prachu alebo nečistôt, prípadne nimi vypadávať prepravované sypké hmoty na vozovku.
9. 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 sklápacej karosérie. Osobitná pozornosť sa venuje stavu kovania, závesov a uzáverov.

Chyby

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

Ochrana kabíny vodiča

528

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo kategórie M₁ s nedelenou skriňovou karosériou musí mať priečku vyhotovenú z plného materiálu, ktorá oddeľuje priestor kabíny od ložného priestoru. Motorové vozidlo kategórie N s nedelenou skriňovou karosériou musí byť za posledným radom sedadiel vybavené pevnou priečkou z plného materiálu, ktorá oddeľuje priestor vodiča a cestujúcich od ložného priestoru. Ustanovenie tohoto odseku sa nevzťahuje na vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 30.4.1997.
2. Vozidlo, ktorého technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972 určené alebo používané na prepravu stíпов alebo tyčového materiálu (rúr, klád, tyčí a pod.) s výnimkou doskového alebo hranovaného reziva, ktorý posunom pri náhlom prudkom zabrzdení alebo náraze môže ohroziť bezpečnosť osôb v kabíne vodiča, musí byť vhodne konštruované alebo vybavené zariadením pre ochranu kabíny vodiča a zabránenie posunu nákladu v rozsahu celej šírky a celej výšky kabíny vodiča.
3. Pri vozidlách kategórie N₂ a N₃ so sklápacou karosériou musí byť ochranným zariadením chránený priestor medzi kabínou vodiča a korbou, pri vozidlách kategórie N₃ určených na prácu pod bagrom a na nakladanie balvanov, kameňa a pod. musí byť chránená i kabína vodiča. Toto ustanovenie sa nevzťahuje na vozidlo, ktoré má v tomto priestore umiestnené zariadenie na zdvíhanie bremena.
4. Ochranné zariadenie (pokiaľ je predpísané) musí byť na vozidle riadne upevnené, nesmie byť nadmerne poškodené tak, aby neplnilo určenú funkciu.

Spôsob kontroly

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

Chyby

Ochranné zariadenie je uvoľnené, nedostatočne upevnené alebo poškodené natoľko, že dostatočne neplní svoju funkciu. (B)

Nebezpečné vonkajšie a vnútorné diely

530

Predpísané podmienky

1. Vo vnútri karosérie v priestore pre vodiča a cestujúcich nesmú byť také dodatočne namontované diely alebo predmety, ktoré svojim tvarom, rozmermi alebo tvrdosťou zväčšujú nebezpečenstvo zranenia pri nastupovaní a vystupovaní, pri náhlej akcelerácii a decelerácii vozidla, alebo pri dopravnej nehode.
2. Zvonku nesmú byť na karosérii dodatočne namontované žiadne vyčnievajúce diely, ktoré by zväčšovali nebezpečenstvo zranenia osôb, ktoré by pri dopravnej nehode na karosériu narazili, alebo sa po nej posúvali, prípadne diely, ktoré by mohli zachytiť chodca, cyklistu, alebo motocyklistu.
3. Vyčnievajúce časti karosérií a nadstavieb autobusov, nákladných automobilov, prívosov, 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 autocisterien, rozstrekovačov živice, sypačov a pod.) musia byť vybavené ochrannými lištami alebo podobným zariadením, tvoriacim dostatočný nábeh alebo vedenie približne rovnobežné s pozdĺžnou zvislou rovinou súmernosti vozidla; pritom nie je rozhodujúce, či uvedené časti presahujú vonkajší obrys vozidla.

Spôsob kontroly

V priebehu všetkých kontrol prevádzaných na vozidle zvonku i zvnútra je potrebné venovať osobitnú pozornosť takým vonkajším a vnútorným dielom, ktoré by svojim prevedením alebo stavom (poškodením) zväčšovali nebezpečie poranenia osôb vo vozidle, alebo iných účastníkov cestnej premávky.

Chyby

1. Na vozidle sú diely alebo výčnelky, ktoré podstatne zvyšujú nebezpečenstvo zranenia osôb vo vozidle a zranenia alebo zachytenia ostatných účastníkov cestnej premávky. (C)
2. Na nadmerne vyčnievajúcej časti vozidla schváleného po 1.1.1974 chýba predpísaná ochrana. (B)

Nadstavba (pracovný stroj)

531

Predpísané podmienky

1. Pripevnenie nadstavby (stroja) k rámu vozidla (karosérie) musí byť spoľahlivé a nepoškodené deformáciami, prasklinami, či 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 než 2,5 m musia byť označené podľa podmienok uvedených v úkone č. 711.
3. Agregáty a hydraulické médium nesmie 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.

Spôsob kontroly

Vonkajšou prehliadkou 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 spoľahlivo zaistený 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 kvapalina
- avšak neodkvapkáva na vozovku, (A)
- odkvapkáva na vozovku. (C)

- 601 Svetlomety - počet a umiestnenie
- 602 Svetlomety - vyhotovenie
- 603 Svetlomety stav
- 604 Prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel
- 605 Stretávacie svetlá - nastavenie
- 606 Diaľkové svetlá - nastavenie
- 607 Diaľkové svetlá - intenzita osvetlenia
- 608 Predné obrysové svetlá motorového vozidla
- 609 Predné obrysové svetlá prípojného vozidla
- 610 Doplnkové a bočné obrysové svetlá
- 611 Parkovacie svetlá
- 612 Osvetlenie smerových tabuliek
- 613 Svetlomety do hmly - počet a umiestnenie
- 614 Svetlomety do hmly - činnosť
- 615 Smerové svetlá - počet a umiestnenie
- 616 Smerové svetlá činnosť
- 617 Výstražná činnosť smerových svetiel
- 618 Hľadací svetlomet
- 619 Zadné obrysové svetlá
- 620 Brzdové svetlá - počet a umiestnenie
- 621 Brzdové svetlá - činnosť
- 622 Osvetlenie zadného evidenčného čísla
- 623 Spätné svetlá
- 624 Odrazové sklá
- 625 Zadné svetlá do hmly - počet a umiestnenie
- 626 Zadné svetlá do hmly - činnosť
- 627 Pracovné svetlomety
- 628 Zvláštne výstražné svetlá
- 629 Vnútorne osvetlenie
- 630 Kontrolné svetlá
- 631 Zásuvka (vidlica), spojovací kábel

Poznámka ku skupine 600

1. Na vozidle sa môžu používať iba také svetelné zdroje a zariadenia (aj čo do počtu), ktoré sú pre druh a kategóriu vozidla predpísané alebo povolené. Svetelné zariadenia na vozidlách, ktoré boli uvedené do prevádzky počnúc 1.7.1972, svetelné zariadenia schválené počnúc 1.1.1976 a svetelné zdroje a zariadenia schválené počnúc 1.1.1985 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi (predpisy EHK č. 1 až 8, 19, 20, 23, 37, 38, 50, 56, 57, 65, 72, 65, 72, 76, 77, 82, 98, 91 a 99). Poloha svetelných zariadení a geometrická viditeľnosť jednotlivých svetiel na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.10.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi (predpisy EHK č. 48, 53, 74 a 86).
2. Svetelné zariadenia musia byť na vozidle umiestnené tak, aby sa ich poloha a referenčné osi samovoľne nemenili. Poloha svetelných zariadení sa určuje pri pohotovostnej hmotnosti vozidla a zaťaženi sedadla vodiča hmotnosťou 75 kg.
3. Svetelné zariadenia musia byť umiestnené tak, aby v uhle 15° smerom von od obrysu vozidla nevyžarovali dopredu červené svetlo a dozadu biele svetlo okrem svetiel určených na osvetlenie vnútorného priestoru vozidla. Dodatočne možno na vozidlo montovať povolené svetelné zariadenia (označenie vozidiel taxislužby, hromadnej dopravy, sanitných vozidiel a vozidiel, na ktorých sa vykonáva výcvik vodičov) vyžarujúce svetlo nepremennej farby.
4. Všetky vonkajšie svetelné zariadenia, pokiaľ sú v činnosti, musia svietiť stálym a neprerušovaným svetelným tokom s výnimkou smerových svetiel a špeciálnych výstražných svetiel.
5. Vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, môžu mať farbu svetla vyžarovaného:
 - a) svetlometmi s diaľkovými a so stretávacími svetlami - žltú,
 - b) prednými ukazovateľmi smeru - bielu,
 - c) zadnými ukazovateľmi smeru - červenú.
6. Dodatočne namontované svetelné zariadenia musia byť umiestnené tak, aby nenarušovali výhľad z miesta vodiča, ani stanovenú geometrickú viditeľnosť ostatných svetiel.
7. Každá dvojica toho istého druhu vonkajšieho svetelného zariadenia musí byť umiestnená súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla v rovnakej výške nad vozovkou a musí mať rovnaké svetelné parametre a farebné odtiene, pokiaľ nie je stanovené inak.
8. Pokiaľ sa v predpísaných podmienkach uvádza vzdialenosť niektorého svetla, vzťahuje sa údaj vždy k okrajovému bodu výstupnej činnej svietiacej plochy príslušného svetla (svetlometu, svetla); pri údajoch minimálnej výšky je to spodný bod, maximálnej výšky horný bod, pri údajoch bočných vzdialeností sa rozumie vzdialenosť od roviny vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla k vonkajšiemu okraju činnej svietiacej plochy.
9. Ak sú na svetelných zariadeniach slovné označenia (napr. TOP, OBEN - hore) alebo symbolové označenie (šípkou, trojuholníkom), musí ich umiestnenie zodpovedať týmto označeniam.
10. Prehľad používaných označení je v prílohe 1; tieto označenia slúžia aj na rozlíšenie druhov osvetľovacích zariadení.
11. Všetky svetlidlá namontované na vozidle prístavenom na kontrolu, musia byť funkčné.
12. Uvedené podmienky sa nevzťahujú na biele svetlá
 - a) osvetlenia ložnej plochy vozidla,
 - b) osvetlenie spájacieho zariadenia pre prípojné vozidlá,
 - c) zadnej časti ťahačov návesov na osvetlenie návesov pri zapojení vozidiel do súprav,
 - d) osvetlenie privesného náradia na práce výlučne mimo verejnej pozemnej komunikácie.

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo, s výnimkou jednonápravového traktora s prívesom a motorového ručného vozíka musí byť vybavené svetlometmi so stretávacími a diaľkovými svetlami. Diaľkové i stretávacie svetlá musia byť bielej farby a môžu byť zlúčené do jedného svetlometu s inými svetlami svietiacimi dopredu.
2. Motorové vozidlá kategórie M a N a motorové vozidlá kategórie L₂ a L₅ širšie ako 1,3 m musia byť vybavené dvoma svetlometmi so stretávacím svetlom a dvoma alebo štyrmi svetlometmi s diaľkovým svetlom.
3. Motorové vozidlá kategórie L, ktorých šírka je najviac 1,3 m, musia byť vybavené jedným alebo dvoma svetlometmi so stretávacím svetlom a jedným alebo dvoma svetlometmi s diaľkovým svetlom. Svetlomet so stretávacím svetlom a svetlomet s diaľkovým svetlom musia byť umiestnené tak, aby ich vzťažné osi boli v pozdĺžnej strednej rovine vozidla. Ak je vozidlo vybavené dvojicou zhodných svetlometov, musia byť umiestnené symetricky k tejto rovine. Mopedy musia byť vybavené jedným svetlometom so stretávacím svetlom, a ak ich konštrukčná rýchlosť prevyšuje 40 km.h⁻¹, musia byť vybavené svetlometom so stretávacím a s diaľkovým svetlom.
4. Diaľkové a stretávacie svetlá môžu byť zlúčené do jedného svetlometu so svetlami svietiacimi dopredu.
5. Svetlomety so stretávacím svetlom nesmú byť svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy nižšie ako 500 mm a najvyšším bodom činnej svietiacej plochy vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky; stretávacie svetlá nesmú byť umiestnené tak, aby bod ich činnej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 400 mm od tejto roviny, a aby vzájomná vzdialenosť ich najbližších bodov činnej svietiacej plochy nebola menšia ako 600 mm. Svetlomety s diaľkovými svetlami nesmú byť svojím vonkajším okrajom činnej plochy bližšie k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla ako vonkajší okraj činnej svietiacej plochy svetlometu so stretávacím svetlom.
6. Podmienky 1.,2.,5. neplatia pre vozidlá schválené pred 1.7.1972. Diaľkovými svetlami musia byť vybavené v prípade, keď ich konštrukčná rýchlosť je vyššia ako 40 km.h⁻¹.

Spôsob kontroly

Umiestnenie sa kontroluje v prípade zjavného premiestnenia svetlometov z miest pôvodného osadenia, s ktorými bol typ vozidla schválený, alebo v prípade dodatočnej montáže prídavných svetlometov.

Chyby

1. Počet svetlometov (stretávacích alebo diaľkových) nezodpovedá predpisu. (B)
2. Umiestnenie niektorých svetlometov nezodpovedá predpisu. (B)

Svetlomety - vyhotovenie

602

Predpísané podmienky

1. Svetlomety na vozidlách uvedených do prevádzky po 1.7.1972 a svetlomety schválené po 1.1.1976, dodatočne namontované na vozidlách starších, musia mať predpísané označenie podľa predpisu EHK (podľa prílohy 1).
2. Vozidlá uvedené do prevádzky po 1.7.1972 musia mať stretávacie svetlá asymetrické; takéto svetlá nesmú byť na vozidlách jednostopových a od nich odvodených vozidlách s jedným riadiacim kolesom vpredu.
3. Svetlo diaľkových a stretávacích svetiel musí byť bielej farby; vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972 môžu mať svetlo aj žltej farby.
4. Motorové vozidlá kategórií M, N, L₂ a L₅ vybavené viac než jednou dvojicou diaľkových svetiel môžu mať jednu dvojicu diaľkových svetiel natáčavú v závislosti na riadení vozidla. Motorové vozidlá kategórií L₁, L₃ a L₄ môžu mať natáčavé stretávacie i diaľkové svetlo.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Na vozidle je namontovaný nesprávny svetlomet (bez predpísaného označenia alebo symetricky miesto asymetrického a opačne), alebo je niektorý svetlomet osadený žiarovkou nezodpovedajúceho typu, správny svetlomet alebo žiarovka nie sú namontované zodpovedajúco svojmu účelu. (B)
2. Svetlo vyžarované niektorým svetlometom nemá predpísanú farbu. (B)

Svetlomety - stav

603

Predpísané podmienky

1. Všetky svetlomety musia byť riadne pripevnené, aby sa za jazdy nemohla samovoľne zmeniť ich poloha a referenčné osi.
2. Sklá svetlomietov nesmú byť poškodené.
3. Zrkadlové plochy svetlomietov nesmú byť nadmerne poškodené koróziou; pripúšťajú sa stopy korózie len v spodnej polovici svetlomietu na ploche nepresahujúcej 25 % z celkovej zrkadlovej plochy príslušného svetlomietu, pokiaľ intenzita osvetlenia dosahuje ešte stanovený limit (kontrol. úkon 607). Zrkadlová plocha nesmie byť matná.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí mechanický stav svetlomietov a ich pripevnenie. Preverí sa stav skiel a zrkadlových plôch (pokiaľ sú viditeľné).

Chyby

1. Niektorý svetlomet viditeľne neplní svoju funkciu (napr. poškodený, deformovaný, skorodovaný, má prasknuté sklo, vystupujúci zväzok lúčov je tienený a pod.) alebo chýba. (C)
2. Zrkadlová plocha niektorého svetlomietu je nadmerne poškodená (skorodovaná, deformovaná, prasknutá) alebo matná. (B)
3. Niektorý svetlomet nie je dostatočne pripevnený, takže môže nastať samovoľná zmena jeho polohy alebo nastavenia. (C)

Prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel

604

Predpísané podmienky

1. Ak sú na vozidle štyri diaľkové svetlá (t.j. dve dvojice), môžu sa zapínať všetky súčasne, alebo vo dvojiciach.
2. Po prepnutí stretávacích svetiel na diaľkové sa musí zapnúť aspoň jeden pár diaľkových svetiel; stretávacie svetlá môžu svietiť súčasne s diaľkovými. Po prepnutí z diaľkových svetiel na stretávacie sa musia vypnúť všetky diaľkové svetlá. Pri prepínaní nesmie dôjsť k súčasnému vypnutiu diaľkových a stretávacích svetiel.
3. Súčasne s diaľkovými a stretávacími svetlami musia svietiť i obrysové svetlá a osvetlenie evidenčného čísla.
4. Motorové vozidlo, ktorého technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.1.1985, okrem motorového vozidla kategórie L₁, L₂, L₅, T, R a S, musí byť vybavené svetelným výstražným zariadením ("svetelnou húkačkou") zhotoveným tak, aby aj pri vypnutom vonkajšom osvetlení zapínalo diaľkové alebo stretávacie svetlá, a to len načas, pokiaľ vodič pôsobí na jeho ovládací orgán; pritom nesmie vypnúť alebo zapnúť ostatné osvetlenie vozidla. Ak je takýmto zariadením vybavené vozidlo, ktorého technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985, musí spĺňať uvedené podmienky.

Spôsob kontroly

Manipuláciou s príslušnými ovládacími orgánmi sa vyskúša činnosť všetkých svetlomietov, funkčnosť prepínania stretávacích svetiel na diaľkové a naopak a činnosť svetelného výstražného zariadenia.

Chyby

1. Niektorý svetlomet nesvieti, v zlúčenom hlavnom svetlomiete nesvieti diaľkové alebo stretávacie svetlo. (C)
2. Diaľkové svetlá nie je možné prepnúť na stretávacie alebo naopak. (C)
3. Dvojice diaľkových alebo stretávacích svetiel nie je možné zapínať alebo vypínať súčasne, t.j. napríklad z akýchkoľvek dôvodov sa v jednom svetlomiete rozsvieti diaľkové svetlo a súčasne v druhom stretávacie. (C)
4. Pri prepínaní svetiel dochádza k súčasnému vypnutiu diaľkových aj stretávacích svetiel. (C)
5. Svetelné výstražné zariadenie nepracuje alebo nie je zapojené v súlade s predpisom. (B)

Stretávacie svetlá - nastavenie

605

Predpísané podmienky

1. Sklon stretávacieho svetla sa nesmie líšiť od výrobcu vozidla predpísaného základného nastavenia o viac než 1% smerom nadol a o viac než 0,5% smerom nahor.
2. Ak nie je k danému vozidlu predpis výrobca vozidla o hodnote nastavenia stretávacích svetiel k dispozícií, musí byť základné nastavenie v medziach sklonu -1% až -2%. Voči tomuto rozmedziu môže byť základný sklon zväzku lúčov stretávacieho svetla menší o 0,5% smerom nahor a väčší o 1% smerom nadol.
3. Stanovené posunutie zlomu rozhrania v horizontálnom smere od referenčnej osi svetlomietu nesmie prekročiť hodnotu ± 20 cm/10m.

4. Natočenie obrazu svetla a tieňa je možné len proti smeru chodu hodinových ručičiek maximálne o 7,5°; natočenie v opačnom smere je neprípustné.
5. Vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 so zariadením upravujúcim sklon svetlometov podľa zaťaženia vozidla musia mať toto zariadenie funkčné. Takéto zariadenie musí byť ovládateľné z miesta vodiča alebo musí pracovať samočinne.
6. Na vozidlách uvedených do prevádzky po 1.10.1984 musí byť hodnota základného nastavenia stretávacích svetiel uvedená na osobitnom štítku ťažko meniteľnom alebo odstrániteľnom, umiestnenom v blízkosti svetlometov, alebo na štítku výrobcu vozidla.

Spôsob kontroly

Nastavenie stretávacích svetiel sa kontroluje optickým prístrojom na kontrolu nastavenia svetlometov. Základné nastavenie stretávacích svetlometov sa kontroluje pri zaťažení sedadla vodiča hmotnosťou 75 kg. (pri výkone technickej kontroly osobou prizvanou kontrolným technikom).

Ak je vozidlo vybavené zariadením na zmenu polohy svetlometu podľa zaťaženia vozidla, kontroluje sa nastavenie v polohe pre nezaťažené vozidlo. Funkčnosť ručne ovládateľného zariadenia sa kontroluje sledovaním zmeny polohy rozhrania svetla a tieňa na matnici optického prístroja v závislosti na zmene polohy ovládacieho orgánu ovládacieho zariadenia.

Chyby

1. Rozhranie svetla a tieňa nezodpovedá predpísanému nastaveniu. Od povolenej hranice sa odchyľuje smerom:
 - nahor, (C)
 - nadol. (B)
2. Asymetrické stretávacie svetlo je stranovo vychýlené nad povolenú hranicu smerom:
 - doľava, (C)
 - doprava. (B)
3. Natočenie stretávacieho svetla je nad povolenú hranicu
 - v smere pohybu hodinových ručičiek, (C)
 - proti smeru pohybu hodinových ručičiek. (B)
4. Zariadenie na zmenu polohy svetlometu podľa zaťaženia vozidla je nefunkčné alebo oba svetlomety nereagujú zhodne. (C)
5. Na vozidle uvedenom do prevádzky po 1.10.1984 chýba alebo je nečitateľný štítok s uvedením základného nastavenia stretávacích svetiel. (A)

Diaľkové svetlá - nastavenie

606

Predpísané podmienky

Diaľkové svetlo musí byť nastavené podľa predpisu výrobcu vozidla; to platí aj pre svetlomety pohyblivé v závislosti na riadení vozidla a svetlomety dodatočne namontované na vozidlo.

Povolené je posunutie v horizontálnom $\pm 20\text{cm}/10\text{m}$ a vo vertikálnom smere $\pm 2\%$.

Spôsob kontroly

Nastavenie diaľkových svetiel sa kontroluje optickým prístrojom na kontrolu nastavenia svetlometov. Ak je vozidlo vybavené zariadením na zmenu polohy svetlometu podľa zaťaženia vozidla, kontroluje sa nastavenie v polohe pre nezaťažené vozidlo.

Chyby

1. Nastavenie diaľkového svetla nezodpovedá predpisu. (B)
2. Os svetelného kužela diaľkového svetla je odchylená doľava alebo doprava od pozdĺžnej strednej roviny vozidla nad povolené posunutie. (B)

Poznámka: Ak je diaľkové a stretávacie svetlo zlúčené do jedného svetlometu a ich zdrojom je dvojvláknová žiarovka, je rozhodujúce nastavenie stretávacieho svetla.

Diaľkové svetlá - intenzita osvetlenia

607

Predpísané podmienky

Najväčšia súhrnná svietivosť diaľkových svetiel nesmie byť väčšia ako 225 000 cd.

Spôsob kontroly

Svietivosť diaľkových svetiel sa kontroluje podľa referenčných značiek maximálnej svietivosti uvedených na svetlometoch. Výpočet hodnoty maximálnej svietivosti v jednotkách cd je popísaný v prílohe 1.

Chyby

Súhrnná svietivosť diaľkových svetiel je väčšia ako 225 000 cd. (B)

Predné obrysové svetlá motorového vozidla

608

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo s najmenej štyrmi kolesami a motorové vozidlo s tromi kolesami usporiadanými symetricky k pozdĺžnej strednej rovine vozidla musí mať vpredu dve obrysové svetlá bielej farby.
2. Predné obrysové svetlá nesmú byť vzdialené viac než 400 mm od roviny vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla. Vzájomná vzdialenosť medzi nimi nesmie byť menšia ako 600 mm. Najnižší bod činnej plochy nesmie byť nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšší bod vyššie ako 1500 mm nad rovinou vozovky; ak tvar karosérie neumožňuje dodržať maximálnu dovolenú výšku, nesmie byť vyššie ako 2100 mm.
3. Jednostopové motorové vozidlá (s výnimkou mopedov) musia byť vybavené jedným predným obrysovým svetlom bielej farby umiestneným v pozdĺžnej rovine vozidla tak, aby najnižší bod činnej plochy nebol nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšší bod vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.
4. Súčasne s prednými obrysovými svetlami sa musia rozsvietiť zadné obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla. Obrysové svetlá musia svietiť aj pri zapnutí stretávacích alebo diaľkových svetiel.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav, umiestnenie a počet predných obrysových svetiel a preskúša sa ich činnosť.

Chyby

1. Niektoré predné obrysové svetlo chýba, nesvieti alebo jeho zapojenie prípadne umiestnenie nezodpovedá predpisu. (C)
2. Obrysové svetlo je poškodené, avšak svieti; svetlo nemá predpísanú bielu farbu, alebo je použitá nesprávna žiarovka. (B)

Predné obrysové svetlá prípojného vozidla

609

Predpísané podmienky

1. Prípojné vozidlo (s výnimkou vozíka podľa podmienky 3), ktorého bočný obrys presahuje bočný obrys ťažného vozidla o viac než 100 mm, prípadne jeho šírka je väčšia ako 1600 mm, musí mať dve predné obrysové svetlá bielej farby.
2. Obrysové svetlá nesmú byť od roviny vymedzujúcej najväčšiu šírku prípojného vozidla vzdialené viac ako 150 mm; pritom vzdialenosť medzi nimi nesmie byť menšia než 600 mm. Svetlá musia byť umiestnené tak, aby najnižší bod činnej plochy nebol nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšší bod vyššie ako 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak tvar karosérie neumožňuje dodržať túto výšku, nesmie byť vyššie ako 2100 mm.
3. Postranný vozík jednostopového vozidla musí mať jedno biele obrysové svetlo svietiace dopredu, vzdialené od roviny vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla, najviac 150 mm. Najnižší bod činnej plochy svetla nesmie byť nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšší bod vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.
4. Súčasne s prednými obrysovými svetlami musia svietiť zadné obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla. Obrysové svetlá prípojného vozidla musia svietiť aj vtedy, ak sú na ťažnom vozidle zapnuté stretávacie alebo diaľkové svetlá.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav, umiestnenie a počet predných obrysových svetiel prípojného vozidla a preskúša sa ich činnosť.

Chyby

1. Niektoré predné obrysové svetlo prípojného vozidla chýba alebo nesvieti, jeho zapojenie alebo umiestnenie nezodpovedá predpisu. (C)
2. Obrysové svetlo prípojného vozidla je poškodené, avšak svetlo svieti; svetlo nemá predpísanú bielu farbu; v svietidle je použitá nesprávna žiarovka. (B)

Doplnkové a bočné obrysové svetlá

610

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá kategórie M, N, O, ktorých technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.10.1985 a) so šírkou prevyšujúcou 2,1 m musia byť vybavené doplnkovými svietidlami s obrysovými svetlami;

b) vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, a O₄ môžu byť vybavené ďalšími (zdvojenými) zadnými svetidlami s obrysovými, brzdovými a smerovými svetlami v rozsahu stanovenom osobitným predpisom (výhradne svetlá s označením "D").

2. Doplnkové obrysové svetlá musia svietiť dopredu bielym svetlom, dozadu červeným svetlom. Referenčná os svetelného toku doplnkových svetiel s obrysovými svetlami umiestnenými na streche vozidla sa môže odchyľovať od pozdĺžnej strednej roviny vozidla v tolerancii ± 15°.

3. Všetky motorové a prípojné vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bude schválená po 9.2.1998 s dĺžkou (na prípojných vozidlách vrátane ťažnej tyče - oja) prevyšujúcou 6 m, s výnimkou podvozkov určených na dostavbu, musia byť na obidvoch stranách vybavené bočnými obrysovými svetlami oranžovej farby. Bočné obrysové svetidlá typu SM1 sa použijú na všetkých kategóriách vozidiel. Vozidlá kategórie M1 a od nich odvodené N1 môžu byť vybavené bočnými obrysovými svetidlami SM2.

4. Bočné obrysové svetlá nemôžu byť svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy nižšie ako 250 mm a najvyšší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak tvar karosérie neumožňuje dodržať výšku 1500 mm, môžu byť až 2500 mm nad rovinou vozovky. Prvé bočné obrysové svetlo nesmie byť ďalej ako 3 m od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla vpredu (na prípojných vozidlách vrátane dĺžky ťažnej tyče - oja) a aspoň jedno bočné obrysové svetlo musí byť umiestnené v strednej tretine vozidla. Vzdialenosť medzi dvoma susednými bočnými obrysovými svetlami nesmie prevyšovať 3 m, ak konštrukcia vozidla neumožňuje splnenie tejto požiadavky, nesmie táto vzdialenosť prevýšiť 4 m. Vzdialenosť od roviny vymedzujúcej najväčšiu dĺžku vozidla vzadu nesmie prevýšiť 1 m.

5. Doplnkové a bočné obrysové svetlá musia svietiť súčasne s obrysovými svetlami a osvetlením zadného evidenčného čísla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav, umiestnenie a počet doplnkových bočných a strešných svetidiel a vyskúša sa ich činnosť.

Chyby

1. Niektoré doplnkové alebo bočné obrysové svetidlo chýba, zapojenie nezodpovedá predpisu, svetlo nesvieti, alebo umiestnenie nezodpovedá predpisu. (B)

2. Svetidlo doplnkového alebo bočného obrysového svetla je poškodené, ale svetlo svieti, svetlo nemá predpísanú farbu. (A)

Parkovacie svetlá

611

Predpísané podmienky

1. Na svetelné vyznačenie vonkajších obrysov vozidla pri státi a parkovaní sa používajú parkovacie alebo obrysové svetlá.

2. Pre polohu parkovacích svetiel na vozidlách okrem jednostopových platia obdobné podmienky, ako pre polohu obrysových svetiel. Na motorových vozidlách, ktorých dĺžka nepresahuje 6 m a šírka 2 m - s výnimkou jednostopových - smú parkovacie svetlá svietiť iba na strane privrátenej k stredu vozovky.

3. Jednostopové motorové vozidlá môžu mať na svetelné vyznačenie pri státi jedno parkovacie svetlo v pozdĺžnej strednej rovine vozidla viditeľné spredu i zozadu, pričom najnižší bod činnej plochy svetla nesmie byť nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšší bod vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.

4. Postranný vozík k jednostopovému motorovému vozidlu môže byť vybavený parkovacím svetlom. Bod činnej svietiacej plochy svetla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť ďalej ako 150 mm od tejto roviny. Najnižší bod činnej svietiacej plochy obrysového svetla nesmie byť nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.

5. Parkovacie svetlo musí svietiť dopredu svetlom bielej a dozadu svetlom červenej farby.

6. So samostatným parkovacím svetlom (svetlami) nemusí svietiť žiadne iné osvetľovacie zariadenie vozidla.

Spôsob kontroly

Vyskúša sa činnosť parkovacích svetiel. Pokiaľ sú na vozidle samostatné parkovacie svetlá, overí sa aj ich umiestnenie.

Chyby

1. Niektoré parkovacie svetlo nesvieti, nemá predpísanú farbu, jeho zapojenie alebo umiestnenie nezodpovedá predpisom. (B)

2. Svetidlo parkovacieho svetla je poškodené, avšak svetlo svieti predpísanou farbou. (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 bielej alebo slabo žltej farby tak, aby hlavný údaj bol čitateľný spredu alebo z boku aspoň zo vzdialenosti 20 m od vozidla.
2. Svetlo musí byť bielej alebo slabo žltej farby, nesmie oslňovať vodiča vozidla ani ostatných účastníkov premávky na pozemných komunikáciách.
3. Osvetlenie smerových tabuliek musí mať osobitný spínač a jeho zapínanie nesmie byť viazané na ostatné svetlá vozidla.
4. Osvetlenie smerových tabuliek musí byť vyhotovené tak, aby každé miesto jej plochy bolo osvetlené najmenej intenzitou 2 cd.m^{-2} .

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav osvetľovacieho zariadenia a preskúša sa jeho činnosť.

Chyby

1. Smerové tabuľky vozidla nie sú vybavené osvetľovacím zariadením. (A)
2. Zapojenie osvetlenia nezodpovedá predpisom. (A)
3. Osvetlenie niektorej smerovej tabuľky nesvieti alebo svieti len jedna jeho časť. (A)
4. Osvetľovacie teleso je poškodené, avšak nie je vyradené z činnosti. (A)

Svetlomety do hmly - počet a umiestnenie

613

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a motorové vozidlá s tromi kolesami usporiadanými súmerne proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla môžu byť vybavené dvoma prednými svetlometmi zhodného vyhotovenia so svetlom bielej alebo selektívnej žltej farby do hmly.
2. Jednostopové motorové vozidlo smie byť vybavené jedným predným svetlometom so svetlom bielej farby do hmly.
3. Predné svetlomety so svetlom do hmly musia byť na vozidle umiestnené tak, aby bod ich činnej svietiacej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 400 mm od tejto roviny, najvyšší bod činnej svietiacej plochy nebol vyššie ako najvyšší bod činnej svietiacej plochy stretávacieho svetla a najnižší bod činnej svietiacej plochy nebol nižšie ako 250 mm nad rovinou vozovky. Zadné svetidlá so svetlom do hmly musia byť na vozidle umiestnené tak, aby najnižší bod ich činnej svietiacej plochy nebol nižšie ako 250 mm nad rovinou vozovky.
4. Na jednostopových motorových vozidlách predný svetlomet so svetlom do hmly musí byť umiestnený v rovnakom rozsahu výšok nad rovinou vozovky ako na ostatných vozidlách, ale v pozdĺžnej strednej rovine vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a umiestnenie svetlometov do hmly.

Chyby

1. Počet, druh alebo umiestnenie svetlometov do hmly nezodpovedá predpisom. (B)
2. Na vozidle, ktorého technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972, je použitý svetlomet do hmly bez predpísaného označenia. (B)
3. Vozidlo, pre ktoré je hmlové svetlo predpísané, ním nie je vybavené. (B)

Svetlomety do hmly - činnosť

614

Predpísané podmienky

1. Predné svetlomety do hmly sa musia dať zapnúť alebo vypnúť nezávisle od diaľkových a stretávacích svetiel; súčasne so svetlami do hmly musia svietiť obrysovú svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla.
2. Rozsvietenie zadných svetiel do hmly smie byť možné, iba ak svietia stretávacie svetlá alebo diaľkové svetlá alebo predné svetlá do hmly.
3. Predné svetlomety do hmly musia svietiť svetlom bielej alebo selektívnej žltej farby.
4. Sklon svetlometov do hmly musí byť minimálne -1% . Voči tejto hodnote môže byť sklon zväzku lúčov svetlometov do hmly menší o toleranciu $+0.5 \%$ (prípustný nameraný minimálny sklon zväzku lúčov je teda -0.5%).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav svetlometov do hmly a vyskúša sa ich činnosť. Nastavenie svetlometov do hmly sa kontroluje optickým prístrojom na kontrolu nastavenia svetlometov.

Chyby

1. Niektorý svetlomet do hmly je poškodený, avšak nie je vyradený z prevádzky. (A)
2. Zapojenie svetlometov do hmly nezodpovedá predpisom, svetlomety nesvietia, takže nie je možné skontrolovať ich činnosť, nesvieti jeden svetlomet. (B)
3. Farba svetla nezodpovedá predpisu. (A)
4. Niektorý svetlomet je nesprávne nastavený. (C)

Smerové svetlá - počet a umiestnenie

615

Predpísané podmienky

1. Všetky motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.7.1972 - s výnimkou vozidiel kategórie T, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1985 a jednostopových motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou nižšou ako $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a s objemom valcov motora najviac 50 cm^3 - musia byť vybavené smerovými svetlami plniacimi uvedené podmienky. Pre vozidlá, ktoré nemusia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi*), neplatia predpísané podmienky 2 až 4. Moped môže byť vybavený smerovými svetlami, ktoré musia spĺňať ustanovené podmienky.
2. Smerové svetlá musia byť umiestnené čo najbližšie k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla. Najnižší bod ich činnej svietiacej plochy nesmie byť nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšší bod ich činnej svietiacej plochy nesmie byť nad rovinou vozovky vyššie ako
 - a) 1200 mm pri jednostopových motorových vozidlách a ich postranných vozíkoch, (na jednostopových vozidlách schválených pred 1.7.1972 až 1900 mm)
 - b) 1500 mm pri ostatných vozidlách; ak vyhotovenie karosérie neumožňuje dodržať túto výšku, môže byť svetlo umiestnené až do výšky 2100 mm.
3. Smerové svetlá musia byť usporiadané
 - a) pri jednostopových vozidlách
 - buď symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla po jednom na ľavej i pravej strane, pokiaľ je zabezpečená ich viditeľnosť zozadu aj z príslušnej strany; vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činných svietiacich plôch smerových svetiel nesmie byť menšia ako 560 mm,
 - alebo symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla po dvoch na ľavej i pravej strane. Tieto svetlá musia byť na každej strane vozidla umiestnené tak, aby jedno bolo v prvej tretine dĺžky vozidla a druhé čo najviac vzadu; vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činných svietiacich plôch smerového svetla a svetlometu nesmie byť menšia ako 100 mm; vzdialenosť činnej svietiacej plochy smerového svetla od roviny vymedzujúcej vzadu najväčšiu dĺžku vozidla nesmie byť väčšia ako 200 mm; ak konštrukcia vozidla neumožňuje dodržať uvedenú vzdialenosť, smie byť táto vzdialenosť najviac 400 mm;
 - b) pri motorových vozidlách, ktoré majú štyri kolesá, alebo pri motorových vozidlách s tromi kolesami usporiadanými symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla symetricky po troch na ľavej i pravej strane proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla, z ktorých jedno musí byť umiestnené čo najviac vpredu, druhé na boku vozidla a tretie čo najviac vzadu; bočné svetidlo musí byť umiestnené v prednej tretine dĺžky vozidla, najďalej však 1,8 m od roviny vymedzujúcej vpredu dĺžku vozidla; ak nie je zaručená geometrická viditeľnosť vplyvom vyhotovenia karosérie môže byť bočné svetidlo umiestnené až do vzdialenosti 2,5 m od roviny vymedzujúcej vpredu najväčšiu dĺžku vozidla;
 - c) pri vozidlách kategórie O symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla po jednom svetle na ľavej i pravej strane čo najbližšie k rovine vymedzujúcej vzadu najväčšiu dĺžku vozidla.
 - b) pri vozidlách kategórie O symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla po jednom svetle na ľavej i pravej strane čo najbližšie k rovine vymedzujúcej vzadu najväčšiu dĺžku vozidla.
4. Pri všetkých motorových vozidlách s výnimkou jednostopových nesmie byť vzdialenosť medzi prednými smerovými svetlami a svetlometmi so stretávacím svetlom a predným svetlometom so svetlom do hmly menšia ako 40 mm. Menšia vzdialenosť je dovolená len vtedy, ak nie je intenzita smerového svetla v referenčnej osi menšia ako 400 cd.
5. Motorové vozidlá schválené pred 1.7.1972 musia plniť nasledujúce podmienky:
 - a) jednostopové motorové vozidlá
 - ak sú vybavené smerovými svetlami, nesmie byť vzájomná vzdialenosť predných smerových svetiel menšia než je priemer krycieho skla svetlometu, vzdialenosť medzi zadnými smerovými svetlami nesmie byť menšia než je šírka tabuľky evidenčného čísla. Predné smerové svetlá nesmú byť nižšie ako 600 mm nad vozovkou; horné okraje zadných smerových svetiel nesmú byť nižšie, než je spodný okraj tabuľky evidenčného čísla.
 - b) dvojstopové motorové vozidlá
 - buď na každej strane vozidla po jednom bočnom smerovom svetidle umiestnenom tak, aby bolo viditeľné spredu i zozadu,
 - alebo na každej strane dve smerové svetlá, jedno čo najviac vpredu, druhé čo najviac vzadu; takto vybavené motorové vozidlá dlhšie ako 8 m musia mať na každej strane ešte tretie smerové svetlo v prvej tretine dĺžky vozidla.
6. Vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, a O₄, ktorých technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.10.1985, môžu byť vybavené ďalšími (zdvojenými) zadnými svetlami s obrysovými, brzdoými a smerovými svetlami v rozsahu stanovenom osobitným predpisom (výhradne svetlá s označením "D").

Spôsob kontroly

Počet a umiestnenie smerových svetiel sa kontroluje len vtedy, ak boli zjavne premiestnené na iné miesto vozidla, ako pri schválenom type, alebo boli doplnené.

Chyby

Počet, umiestnenie alebo vyhotovenie smerových svetiel nezodpovedá schválenému typu vozidla, alebo nespĺňa predpísané podmienky. (B)

*) Predpisy EHK č. 1 až 8, 19, 20, 23, 37, 38, 48, 50, 53, 56, 57, 74 a 91

Smerové svetlá - činnosť

616

Predpísané podmienky

1. Smerové svetlá musia svietiť prerušovaným svetlom oranžovej farby. Na vozidlách schválených pred 1.7.1972 môže byť farba predných smerových svetiel biela a zadných smerových svetiel červená.
2. Prerušovanie smerového svetla vozidiel schválených po 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. Trvanie svetelného toku musí byť medzi 40-80% času cyklu, aby účinok smerového svetla bol zreteľne a dostatočne vnímateľný.
3. Smerové svetlá musí byť možné uviesť do činnosti nezávisle od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav svietidiel smerových svetiel a vyskúša sa ich činnosť. Frekvencia prerušovania smerových svetiel sa posudzuje len odhadom. V prípade evidentného nesúhlasu s predpísanou frekvenciou sa meria pomocou stopiek.

Chyby

1. Prerušovanie smerového svetla vozidla schváleného po 1.7.1972 nemá predpísanú frekvenciu. (A)
2. Niektoré svietidlo smerového svetla je poškodené, avšak svetlo svieti predpísanou farbou. (A)
3. Nesvieti predpísané bočné smerové svetlo. (B)
4. Smerové svetlá nemajú predpísanú farbu. (B)
5. Zapojenie alebo funkcia smerových svetiel nezodpovedá predpisom. (C)
6. Nesvieti predné alebo zadné smerové svetlo. (C)

Výstražná činnosť smerových svetiel

617

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo s výnimkou jednostopového, musí byť vybavené osobitným zariadením (spínačom) umožňujúcim výstražnú funkciu všetkých smerových svetiel motorového i prípojného vozidla; toto zariadenie nemusia mať vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.10.1985.
2. Osobitné zariadenie umožňujúce výstražnú činnosť smerových svetiel musí byť možné uviesť do činnosti nezávisle od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla a zariadenia na spúšťanie alebo vypínanie motora.
3. Smerové svetlá pri výstražnej činnosti musia svietiť prerušovaným svetlom oranžovej farby. Prerušovanie smerového svetla musí mať frekvenciu $1,5 \pm 0,5$ Hz; rozsvietiť sa prvý raz najneskôr za 1 s po zapnutí a zhasnúť prvý raz najneskôr za 1,5 s po vypnutí. Trvanie svetelného toku musí byť medzi 40-80 % času cyklu.

Spôsob kontroly

Preskúšaním sa zistí funkčnosť zariadenie pre výstražnú činnosť smerových svetiel. Predpísaná frekvencia prerušovania sa posudzuje subjektívne; v prípade evidentného nesúhlasu s predpísanou frekvenciou pomocou stopiek.

Chyby

1. Pri zapnutí zariadenia na výstražnú činnosť smerových svetiel jedno alebo viac svetiel nesvieti. (B)
2. Prerušovanie svetiel nemá predpísanú frekvenciu. (A)
3. Zariadenie pre výstražnú činnosť smerových svetiel je nefunkčné. (B)
4. Vozidlo, pre ktoré je zariadenie pre výstražnú činnosť smerových svetiel predpísané ním nie je vybavené. (B)

Hľadací svetlomet

618

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá môžu byť vybavené jedným svetlometom s hľadacím svetlom bielej farby.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav hľadacieho svetlometu a preskúša sa jeho činnosť

Chyby

Vozidlo je vybavené viac ako jedným hľadacím svetlometom, svetlomet, ak ním je vozidlo vybavené, nesvieti, alebo nie je bielej farby. (A)

Zadné obrysové svetlá

619

Predpísané podmienky

1. Dvoma zadnými obrysovými svetlami červenej farby musí byť vybavené:
 - každé motorové vozidlo, ktoré má najmenej štyri kolesá a každé motorové vozidlo s tromi kolesami usporiadanými symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla,
 - každé prípojné vozidlo s výnimkou prípojných vozidiel za jednostopové motorové vozidloZadné obrysové svetlá vozidla nesmú byť svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy nižšie ako 350 mm a najvyšším bodom činnej svietiacej plochy vyššie ako 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak tvar karosérie neumožňuje dodržať výšku 1500 mm, môže byť obrysové svetlo vo výške až 2100 mm nad rovinou vozovky. Bod činnej svietiacej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť pri zadnom červenom obrysovom svetle od tejto roviny ďalej ako 400 mm. Vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej svietiacej plochy zadných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm.
2. Jedným zadným obrysovým svetlom červenej farby umiestneným v pozdĺžnej strednej rovine vozidla s najnižším bodom činnej svietiacej plochy 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšším 1200 mm nad rovinou vozovky musia byť vybavené:
 - jednostopové motorové vozidlá vrátane mopedov
 - prívesný vozík za jednostopové motorové vozidlo.
3. Postranný vozík na jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavený jedným červeným obrysovým svetlom svietiacim dozadu. Bod činnej svietiacej plochy svetla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť ďalej ako 150 mm od tejto roviny. Najnižší bod činnej svietiacej plochy svetiel nesmie byť nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.
4. Zadné obrysové svetlá musia svietiť súčasne s prednými obrysovými svetlami a osvetlením zadného evidenčného čísla.
5. Vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, a O₄, ktorých technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.10.1985, môžu byť vybavené ďalšími (zdvojenými) zadnými svetlami s obrysovými, brzdovými a smerovými svetlami v rozsahu stanovenom osobitným predpisom (výhradne svetlá s označením "D").

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav, umiestnenie a počet zadných obrysových svetiel a vyskúša sa ich činnosť.

Chyby

1. Nesvieti niektoré zadné obrysové svetlo; obrysové svetlá nemajú predpísanú farbu. (C)
2. Zapojenie zadných obrysových svetiel nezodpovedá predpisu. (C)
3. Počet alebo umiestnenie zadných obrysových svetiel nezodpovedá schválenému typu vozidla a nespĺňa predpísané podmienky. (B)
4. Niektoré svetidlo zadných obrysových svetiel je poškodené (chýba priečka, skorodovaná zrkadlová plocha a pod.), avšak zadné obrysové svetlo svieti predpísanou farbou. (B)

Brzdové svetlá - počet a umiestnenie

620

Predpísané podmienky

1. Vozidlo kategórie M, N, O, T, L₂, L₅ a R, ktorého najvyššia konštrukčná rýchlosť je väčšia ako 6 km.h⁻¹, musí byť vzadu vybavené dvoma brzdovými svetlami červenej farby (kategória S₁ a S₂).
2. Vozidlo kategórie M₁ môže byť a vozidlo kategórie M₁, ktorého technická spôsobilosť bude schválená počnúc 9.2.1998 a vozidlo kategórie M₁, ktoré bude po prvýkrát prihlásené do evidencie počnúc 9.2.1999, musí byť vybavené schváleným brzdovým svetlom (svetlami) kategórie S₃. Brzdové svetlo môže byť namontované na vozidlách kategórie M₁, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.10.1995. Brzdové svetlo kategórie S₃ môže byť dodatočne namontované na vozidlá v prevádzke iba ak bolo schválené (má homologizačnú značku) a je umiestnené podľa podmienky 5.
3. Vozidlá kategórie M₂ a M₃ môžu byť vybavené doplnkovým párom brzdových svetiel umiestnených

symetricky vzadu v hornej tretine celkovej výšky vozidla.

4. Najnižší bod činnej svietiacej plochy brzdového svetla kategórie S_1 a S_2 nesmie byť nižšie ako 350 mm a jeho najvyšší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak tvar karosérie neumožňuje dodržať výšku do 1500 mm, môže byť brzdové svetlo vo výške až 2100 mm nad rovinou vozovky. Vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej svietiacej plochy brzdových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm. Táto vzdialenosť môže byť zmenšená na 400 mm, ak celková šírka vozidla je menšia ako 1300 mm.

5. Umiestnenie tretieho brzdového svetla musí spĺňať podmienky:

a) vzťažný stred tretieho brzdového svetla (kategória S_3) musí byť umiestnený v strednej pozdĺžnej rovine vozidla. Ak neprechádza pozdĺžna stredná rovina vozidla pevným panelom karosérie, alebo oddeľuje časti vozidla (napr. dvere) tak, že nie je dostatočný priestor na montáž jedného brzdového svetla kategórie S_3 v strednej pozdĺžnej rovine, môže byť vykonaná montáž buď:

- jedného brzdového svetla kategórie S_3 vysunutého vľavo alebo vpravo od pozdĺžnej strednej roviny; posunutie vzťažného bodu svetidla môže byť najviac 150 mm.

- dve brzdové svetlá kategórie S_3 typu "D" (umožňujúce zdojenú montáž) umiestnené po jednom čo najbližšie k strednej pozdĺžnej rovine vozidla na jej oboch stranách.

b) horizontálna rovina ktorá sa dotýka spodného okraja privrátenej plochy (zodpovedá približne spodnému okraju činnej svietiacej plochy)

- nesmie byť viac ako 150 mm pod horizontálnou rovinou dotýkajúcou sa spodnej časti činného povrchu skla alebo zasklenia zadného okna a nižšie než 850 mm nad rovinou vozovky.

- musí však prechádzať najmenej nad horizontálnou rovinou, dotýkajúcou sa horného okraja privrátenej plochy svetidla kategórií S_1 alebo S_2 .

c) geometrická viditeľnosť svetla kategórie S_3 musí byť v horizontálnej rovine pod uhlom 10° vpravo aj vľavo od pozdĺžnej osi vozidla a vo vertikálnej rovine 10° nad a 5° pod horizontálu.

6. Svetidlo kategórie S_3 nemôže byť zlúčené s ktorýmkoľvek iným svetlom; môže byť namontované na vozidle alebo vo vozidle. V prípade montáže vo vozidle nesmie vodiča rušiť odraz svetla v spätnom zrkadle alebo z iných častí vozidla (t.j. zadného okna)

7. Jednostopové motorové vozidlo s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou najmenej $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ alebo so zdvihovým objemom valcov motora väčším ako 50 cm^3 a jeho prípojné vozidlo musí byť vzadu vybavené jedným brzdovým svetlom červenej farby. Brzdové svetlo musí byť v pozdĺžnej strednej rovine vozidla. Najnižší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej svietiacej plochy vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.

8. Svetidlo brzdového svetla postranného vozíka musí byť umiestnené tak, aby bod činnej svietiacej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 150 mm od tejto roviny; najnižší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky

9. Vozidlá kategórie M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 , a O_4 , ktorých technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.10.1985, môžu byť vybavené ďalšími (zdvojenými) zadnými svetidlami s obrysovými, brzdovými a smerovými svetlami v rozsahu stanovenom osobitným predpisom (výhradne svetlá s označením "D").

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí počet a umiestnenie brzdových svetiel a premeria sa umiestnenie prípadného dodatočne montovaného tretieho brzdového svetla.

Chyby

1. Počet alebo umiestnenie brzdových svetiel nezodpovedá schválenému typu vozidla alebo predpísaným podmienkam. (B)

2. Na vozidle je použitý nesprávny alebo neschválený typ svetidla. (B)

Brzdové svetlá - činnosť

621

Predpísané podmienky

1. Ak sú zariadenia predpísané na jazdu zapojené, musia byť brzdové svetlá jednotlivého vozidla i všetkých vozidiel súpravy rozsvietené pri pôsobení vodiča na ovládací mechanizmus prevádzkového, alebo núdzového brzdzenia, pokiaľ ovládací mechanizmus núdzového brzdzenia je oddelený od ovládacieho mechanizmu parkovacieho brzdzenia.

2. Podmienka 1 neplatí pre núdzové brzdzenie vozidiel, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1972.

Poznámka: Brzdové svetlá sa môžu rozsvietiť aj ak sa uvedie do činnosti retardér alebo podobné zariadenie odľahčovacieho brzdzenia.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Nesvieti niektoré brzdové svetlo kategórie S1 alebo S2; brzdové svetlá nemajú predpísanú farbu. (C)
2. Nesvieti brzdové svetlo kategórie S3. (B)
3. Zapojenie alebo funkcia brzdových svetiel nezodpovedá predpisu. (C)
4. Niektoré svietidlo brzdového svetla je poškodené, avšak brzdové svetlo svieti predpísanou farbou. (A)

Osvetlenie zadného evidenčného čísla

622

Predpísané podmienky

1. Vozidlo musí mať zariadenie na osvetlenie zadného evidenčného čísla, pokiaľ je vozidlo evidenčným číslom vybavené. Zariadenie na toto osvetlenie musí byť skonštruované a vyhotovené tak, aby bolo možné údaje na tabuľke prečítať zo vzdialenosti najmenej 25 m od zadného obrysu vozidla. Dodatočnou montážou akéhokoľvek zariadenia na vozidlo nesmie byť táto čitateľnosť obmedzená alebo znížená.
2. Farba svetla tohto osvetlenia musí byť biela a musí svietiť súčasne s obrysovými svetlami vozidla.
3. Osvetlenie zadného evidenčného čísla - okrem osvetlenia na vozidlách uvedených do prevádzky pred 1.7.1972, svetelných zariadení schválených pred 1.1.1976 a svetelných zdrojov a zariadení schválených pred 1.1.1985 - musí byť schváleného vyhotovenia (má mať homologizačnú značku).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav osvetľovacieho zariadenia a vyskúša sa jeho činnosť.

Chyby

1. Osvetlenie zadného evidenčného čísla nesvieti. (B)
2. Svieti len časť osvetlenia zadného evidenčného čísla. (A)
3. Zapojenie osvetlenia nezodpovedá predpisu. (B)
4. Osvetľovacie teleso je poškodené, avšak plní svoju funkciu. (A)
5. Osvetlenie zadného evidenčného čísla nie je schválené. (A)

Spätné svetlá

623

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a motorové vozidlá s tromi kolesami usporiadanými súmerne proti pozdĺžnej strednej roviny vozidla môžu byť vybavené jedným alebo dvoma svietidlami so spätným svetlom bielej farby.
2. Jedným alebo dvoma svietidlami so spätnými svetlami bielej farby musia byť vybavené vozidlá kategórie :
 - M₁, ktorých technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.10.1985
 - M₂, M₃ a N, ktorých technická spôsobilosť bola schválená počnúc 1.10.1986
3. Svietidlo so spätným svetlom musí byť na vozidle umiestnené tak, aby najnižší bod jeho činnej svietiacej plochy nebol nižšie ako 250 mm a najvyšší bod jeho činnej svietiacej plochy vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.
4. Svietidlo so spätným svetlom môže byť v činnosti iba pri zaradenom spätnom chode.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a umiestnenie spätných svetiel a preskúša sa ich činnosť.

Chyby

1. Vozidlo, pre ktoré je spätné svetlo predpísané, ním nie je vybavené, alebo ním je vybavené, ale svetlo nie je funkčné. (B)
2. Zapojenie spätných svetiel nezodpovedá predpisu (svietia aj keď nie je zaradený spätný prevodový stupeň). (B)
3. Umiestnenie svietidiel so spätnými svetlami nezodpovedá predpisu. (B)
4. Pri dvojici svietidiel jedno nesvieti. (A)

Odrazové sklá

624

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo s výnimkou jednostopového motorového vozidla musí byť vybavené dvoma zadnými odrazovými sklami červenej farby netrojuholníkového tvaru a rovnakého typu, prípadne môže byť vybavené dvoma prednými odrazovými sklami bielej farby netrojuholníkového tvaru. Pokiaľ je vozidlo

vybavené zakrývateľnými svetlometmi, sú predné odrazové sklá povinné. Bod činnej plochy predného a zadného odrazového skla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku motorového vozidla nesmie byť ďalej ako 400 mm od tejto roviny.

2. Vozidlo kategórie O s výnimkou príviesného alebo postranného vozíka za jednostopové motorové vozidlo, musí byť vybavené dvoma prednými odrazovými sklami rovnakého typu bielej farby netrojuholníkového tvaru a dvoma zadnými odrazovými sklami rovnakého typu červenej farby tvaru rovnostranného trojuholníka s dĺžkou strany najmenej 150 mm upevnenými tak, aby jeden vrchol trojuholníka bol hore a jedna strana bola vodorovná. Bod činnej plochy zadného odrazového skla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť ďalej ako 400 mm od tejto roviny; bod činnej plochy predného odrazového skla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť pri vozidlách vyrobených alebo dovezených pred 1.1.1985 ďalej ako 400 mm, pri vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.1.1985 ďalej ako 150 mm od tejto roviny.

3. Umiestnenie odrazových skiel musí byť také, aby najnižší bod ich činnej plochy nebol nižšie ako 250 mm a najvyšší bod vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky; v prípade, že konštrukcia a tvar karosérie neumožňujú dodržať najväčšiu výšku 900 mm, smú byť predné odrazové sklá bielej farby svojim najnižším bodom činnej plochy najviac 1500 mm nad rovinou vozovky. Vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej plochy predných alebo zadných odrazových skiel nesmie byť menšia ako 600 mm; táto vzdialenosť môže byť zmenšená na najmenej 400 mm pri vozidlách, ktorých celková šírka nepresahuje 1,3 m.

4. Vozidlá kategórie M₂, M₃, N a Sp, ktorých celková dĺžka je väčšia ako 6 m a vozidlá kategórie O, musia byť vybavené na každej strane vozidla najmenej jedným bočným odrazovým sklom oranžovej farby netrojuholníkového tvaru umiestneným v prostrednej tretine vozidla. Odrazové sklá nesmú byť svojim najnižším bodom činnej plochy nižšie ako 250 mm a najvyšším bodom činnej plochy vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky; ak konštrukcia a tvar karosérie neumožňujú dodržať najväčšiu výšku 900 mm, smú byť odrazové sklá svojim najvyšším bodom činnej plochy najviac 1500 mm nad rovinou vozovky. Odrazové sklá nesmú byť vzdialené viac ako 3 m od roviny vymedzujúcej dĺžku vozidla vpredu (pri vozidlách kategórie O vrátane oja), 1 m od roviny vymedzujúcej dĺžku vozidla vzadu a vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej plochy bočných odrazových skiel nesmie byť väčšia ako 3 m. Ak konštrukcia vozidla neumožňuje splnenie tejto podmienky, táto vzdialenosť môže byť 4 m.

5. Jednostopové motorové vozidlá musia byť vybavené jedným zadným odrazovým sklom červenej farby netrojuholníkového tvaru umiestneným tak, aby stred odrazového skla bol v pozdĺžnej strednej rovine vozidla a jeho najnižší bod činnej plochy nebol nižšie ako 350 mm a najvyšší bod vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky. Vozidlo kategórie L1 musí byť vybavené:

a) predným odrazovým sklom iného ako trojuholníkového tvaru bielej farby umiestneným v pozdĺžnej strednej rovine vozidla, najnižší bod činnej plochy nesmie byť nižšie ako 400 mm a najvyšší bod činnej plochy nesmie prevyšovať 1200 mm nad rovinou vozovky,

b) na každej strane jedným alebo dvoma odrazovými sklami iného ako trojuholníkového tvaru oranžovej farby, ktorých najnižší bod činnej plochy nesmie byť nižšie ako 300 mm nad rovinou vozovky a ktoré musia byť umiestnené tak, aby nemohli byť zakryté vodičom alebo spolujazdcom alebo ich odevom.

6. Ak je vozidlo kategórie L1 vybavené pedálmi, musí byť každý pedál vybavený odrazovými sklami oranžovej farby viditeľnými spredu i zozadu.

7. Príviesný vozík za jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavený dvoma prednými odrazovými sklami bielej farby netrojuholníkového tvaru umiestnenými tak, aby bod činnej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 100 mm od tejto roviny, a jedným zadným odrazovým sklom červenej farby tvaru rovnostranného trojuholníka s dĺžkou strany najmenej 150 mm pripevneným tak, aby jeden vrchol trojuholníka bol hore v pozdĺžnej strednej rovine vozidla a jedna strana bola vodorovná. Najnižší bod činnej plochy odrazových skiel nesmie byť nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej plochy vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky.

8. Postranný vozík na jednostopové motorové vozidlá musí byť vybavený jedným predným odrazovým sklom bielej farby a jedným zadným odrazovým sklom červenej farby netrojuholníkového tvaru umiestnenými tak, aby bod činnej plochy odrazových skiel najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 150 mm od tejto roviny, najnižší bod činnej plochy nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej plochy vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky.

9. Odrazové sklá s výnimkou predných nesmú byť umiestnené na závesoch za jazdy voľne pohyblivých. Odrazové sklá musia byť na vozidle pripevnené tak, aby ich referenčné osi boli vodorovné a pri predných a zadných odrazových sklách rovnobežné s pozdĺžnou strednou rovinou vozidla, pri bočných odrazových sklách kolmé na pozdĺžnu strednú rovinu s toleranciou vo vodorovnej i zvislej rovine $\pm 3^\circ$. Za pohyblivý záves sa nepovažujú napr. dostatočne tuhé gumové závesy, ktoré sú na daný účel špeciálne určené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav, upevnenie a umiestnenie odrazových skiel. V prípade podozrenia z nedodržaného predpísaného geometrického umiestnenia odrazových skiel alebo skla, sa vykoná premeranie jeho umiestnenia.

Chyby

1. Niektoré odrazové sklo chýba alebo je poškodené tak, že neplní svoju funkciu alebo nemá predpísanú farbu. (C)
2. Odrazové sklá nie sú schváleného typu alebo predpísaného tvaru. (B)
3. Počet, umiestnenie alebo upevnenie nezodpovedá predpisu. (B)

Zadné svetlá do hmly - počet a umiestnenie

625

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a motorové vozidlá s tromi kolesami usporiadanými súmerne proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla môžu byť vybavené jedným alebo dvoma zadnými svetlami so svetlom červenej farby do hmly.
2. Vozidlá kategórie M₁, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.10.1985 a vozidlá kategórie M₂, M₃, N a O, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.10.1986, musia byť vybavené jedným alebo dvoma zadnými svetlami so svetlom červenej farby do hmly. V prípade použitia jedného svetla so svetlom červenej farby do hmly musí byť toto svetlo umiestnené v ľavej polovici vozidla. Po 31.12.1998 musia byť takto vybavené všetky vozidlá kategórií M₁, M₂, M₃, N a O.
3. Jednostopové motorové vozidlo smie byť vybavené jedným zadným svetlom so svetlom červenej farby do hmly.
4. Zadné svetlá so svetlom do hmly musia byť na vozidle umiestnené tak, aby najnižší bod ich činnej svietiacej plochy nebol nižšie ako 250 mm a najvyšší bod ich činnej svietiacej plochy nebol vyššie ako 1000 mm nad rovinou vozovky; vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej svietiacej plochy zadného svetla so svetlom do hmly a brzdového svetla nesmie byť menšia ako 100 mm. Referenčné osi zadných svetiel so svetlom do hmly musia byť rovnobežné s pozdĺžnou strednou rovinou vozidla a rovinou vozovky. Na jednostopových motorových vozidlách zadné svetlo so svetlom do hmly musí byť umiestnené v rovnakej výške nad rovinou vozovky ako na ostatných vozidlách, ale v pozdĺžnej strednej rovine vozidla.
5. Zapojenie zadných svetiel do hmly vo vozidle, ktorého technická spôsobilosť typu bude schválená počnúc 10.2.1998, musí byť také, aby
 - a) mohli svietiť do času vypnutia obrysových svetiel a zostali vypnuté do času, keď budú opätovne (vedome) zapnuté,
 - b) boli vybavené zariadením nad rámec predpísaných kontrolných zariadení, ktoré pri vypnutí zapaľovania alebo pri vybratí kľúča zapaľovania a otvorení dverí vodiča akusticky upozorní, že je zapnutý spínač zadných svetiel so svetlom do hmly, bez ohľadu na to, či sú ďalšie predpísané svetlá vonkajšieho osvetlenia vypnuté alebo zapnuté.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí počet a umiestnenie zadných svetiel do hmly. V prípade vozidla, na ktoré boli dodatočne namontované zadné hmlové svetlá a je zjavné, že ich umiestnenie nezodpovedá predpísaným podmienkam, premera sa ich geometrická poloha.

Chyby

1. Počet alebo umiestnenie zadných svetiel do hmly nezodpovedá predpisom. (B)

Zadné svetlá do hmly - činnosť

626

Predpísané podmienky

1. Zadné hmlové svetlá sa musia dať zapnúť alebo vypnúť nezávisle od diaľkových a stretávacích svetiel. Rozsvietenie zadných svetiel do hmly smie byť možné iba ak svietia stretávacie svetlá alebo diaľkové svetlá alebo predné svetlá do hmly.
2. Súčasne so zadnými svetlami do hmly musia svietiť obrysové svetlá a osvetlenie zadného evidenčného čísla.
3. Zadné svetlo do hmly musí mať červenú farbu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav zadných svetiel do hmly a preskúša sa ich činnosť.

Chyby

1. Zapojenie zadných svetiel do hmly nezodpovedá predpisu, alebo svetlá nesvietia, takže nie je možné skontrolovať ich činnosť a zapojenie. (B)
2. Svetlo zadného svetla do hmly je poškodené, avšak svetlo svieti predpísanou farbou. (A)

Predpísané podmienky

1. Na niektorých vozidlách môžu byť inštalované prídavné svetlá určené k uľahčeniu niektorých pracovných úkonov; za takéto pracovné svetlá sa považujú svetlá najmä:
 - a) na osvetlenie ložnej plochy vozidla,
 - b) na osvetlenie spájacieho zariadenia pre prípojné vozidlá,
 - c) na zadnej časti ťahačov návesov na osvetlenie návesov pri zapojení vozidiel do súprav,
 - d) na osvetlenie príviesného náradia na práce vykonávané výlučne mimo verejnej pozemnej komunikácie.
2. Pracovné svetlá musia byť bielej farby.
3. Na umiestnenie pracovných svetiel nie sú stanovené žiadne osobitné podmienky.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav pracovných svetiel a vyskúša sa ich činnosť.

Chyby

Pracovné svetlo nesvieti.

(A)

Zvláštne výstražné svetlá

628

Predpísané podmienky

1. Vozidlá
 - a) ozbrojených síl, ozbrojených zborov, ozbrojených bezpečnostných zborov a civilnej ochrany obyvateľstva, ktoré určia príslušné ministerstvá,
 - b) Slovenskej informačnej služby, ktoré určí riaditeľ Slovenskej informačnej služby,
 - c) obecnej polície, ktoré určí obec,
 - d) požiarnej ochrany,
 - e) zdravotníckej záchrannej služby, banskej záchrannej služby a poruchovej služby plynárenských zariadení,
 - f) pracovné stroje samohybné a špeciálne automobily vykonávajúce prácu za jazdy alebo pri státi v jazdnej dráhe za neuzavretej cestnej premávky,
 - g) ktoré svojimi rozmermi alebo rozmermi vrátane nákladu presahujú ustanovené rozmery, ak tak určí orgán schvaľujúci technickú spôsobilosť typu vozidla alebo jednotlivého vozidla, alebo orgán, ktorý vydal povolenie na zvláštne užívanie cesty,
 - h) pre ktoré to určí orgán, príslušný schváliť technickú spôsobilosť typu vozidla alebo jednotlivého vozidla,
 - i) pracovné stroje samohybné a pracovné stroje prípojné, ktorých celková šírka prevyšuje 3 m, alebo pre ktoré to určí orgán príslušný schváliť technickú spôsobilosť typu vozidla alebo jednotlivého vozidla, môžu používať okrem predpísaných svetelných zariadení vonkajšieho osvetlenia jedno alebo viacero zvláštnych výstražných svetelných zariadení schváleného typu, ktoré farbou a intenzitou vyžarovaného svetelného toku zreteľne upozorňujú na zvláštny charakter takéhoto vozidla.
2. Činnosť týchto svetiel musí byť nezávislá od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla. Musí byť ľahko a spoľahlivo kontrolovateľná z miesta vodiča opticky stálym neprerušovaným kontrolným svetlom žltej farby umiestneným v zornom poli vodiča, okrem svetiel tohto druhu upevnených na karosérii vozidla pomocou magnetu alebo vákuovej prísavky bez samostatného vypínača.
3. Zvláštne výstražné svetlo musí byť umiestnené
 - a) na najvyššom mieste karosérie alebo nadstavby vozidla, a to v pozdĺžnej strednej roviny vozidla alebo symetricky po oboch stranách tejto roviny,
 - b) tak, aby vždy aspoň jedno svetlo bolo priamo viditeľné z ktoréhokolvek miesta na vodorovnej roviny 1m nad vozovkou vzdialeného najmenej 20 m od tohoto svetelného zdroja,
 - c) vo vzdialenosti menšej ako 750 mm v ľubovoľnom smere od svetelného zdroja výstražného svetla neboli na motorovom vozidle iné svetelné zdroje, ktoré by spôsobili vzájomnú zámenu so zvláštnymi výstražnými svetlami.
4. Zvláštne výstražné svetlo môže byť modrej farby na vozidlách uvedených v predpísanej podmienke 1 písm. a), b), c) a e), červenej alebo modrej farby na vozidlách uvedených v predpísanej podmienke 1 písm. d) a žltej farby na vozidlách uvedených v predpísanej podmienke 1 písm. a), f), g), h) a i).
5. Vozidlá uvedené v predpísanej podmienke 1 písm. a), b), c), d), e) a h) môžu byť vybavené maximálne jedným párom doplnkových zvláštnych výstražných svetiel modrej farby schváleného typu vpredu, svietiacich a umiestnených symetricky k pozdĺžnej zvislej roviny, ktoré môžu byť umiestnené minimálne 400 mm a maximálne 1500 mm nad rovinou cesty a najviac jedným párom týchto zvláštnych výstražných svetiel umiestnených v zadnej časti motorového vozidla, ak ide o motorové vozidlo uvedené v podmienke 1 bode a).

6. Technická spôsobilosť zvláštnych výstražných svetiel, doplnkových výstražných svetiel a zvláštnych výstražných svetelných rámp musí byť schválená.
7. Vybavenie vozidla týmto svetlom musí byť zapísané v technickom preukaze vozidla s výnimkou svetiel tohoto druhu upevňovaných pomocou magnetu alebo vákuovej prísavky bez samostatného vypínača.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav zvláštného svetelného výstražného zariadenia a preskúša sa jeho činnosť.

Chyby

1. Umiestnenie, zapojenie alebo vyhotovenie zvláštného výstražného svetla nezodpovedá predpisom, prípadne svetlo nesvieti, takže nie je možné skontrolovať jeho zapojenie ani činnosť. (B)
2. Farba svetla nezodpovedá predpisu. (B)
3. Svetidlo zvláštného výstražného svetla je poškodené, avšak nie je vyradené z činnosti. (A)

Vnútorne osvetlenie

629

Predpísané podmienky

1. Všetky ďalej uvedené podmienky platia pre vozidlá schválené po 1.7.1972; pre vozidlá schválené pred týmto termínom nebolo vnútorné osvetlenie predpísané. Ak však ním je takéto vozidlo vybavené, musí byť vnútorné osvetlenie funkčné.
2. Kabína vodiča motorového vozidla, karosérie vozidiel kategórie M a osobných autobusových prívosov musia byť vnútri osvetlené tak, aby za zníženej viditeľnosti bol osvetlený vstup a výstup pre vodiča a spolujazdcov (cestujúcich); stanovište vodiča musí byť vybavené osvetlením
 - a) pri vozidlách kategórie M₁ najmenej 6 lx, merané 500 mm od svetidla,
 - b) pri vozidlách kategórie M₂, M₃ a N najmenej 40 lx, merané aspoň na jednom mieste na obvode venca volanta.
3. Osvetlenie musí mať osobitný spínač, aby sa dalo zapnúť aj bez vonkajšieho osvetlenia vozidla.
4. Kontrolné prístroje na prístrojovej doske musia byť osvetlené pri zapnutí vonkajšieho osvetlenia vozidla; osvetlenie prístrojov nesmie vodiča oslňovať ani rušivo pôsobiť pri vedení vozidla a prístroje sa nesmú zrkadliť v čelnom skle.
5. Vozidlá kategórie M₂ a M₃ a osobné autobusové prívesy musia mať dostatočné osvetlenie priestoru pre cestujúcich. Osvetlenie nesmie rušivo pôsobiť na vodiča pri vedení vozidla; musí byť možné stlmiť ho z miesta vodiča bez ohľadu na ostatné svetlá na vozidle. Vnútorne osvetlenie karosérie autobusov a ich osobných prívosov - s výnimkou autobusov triedy III, ktoré sú vybavené bodovým osvetlením nad každým sedadlom - musí mať vo výške 1 m nad dlážkou aspoň 60 lx, pri plne tlmenom osvetlení najmenej 5 lx v ktoromkoľvek priamo osvetľovanom mieste karosérie. Pri otvorení dverí musia byť vstupné a výstupné schodíky dostatočne osvetlené na bezpečný vstup a výstup a toto osvetlenie nesmie byť ovplyvňované tlmením vnútorných svetiel.
6. Motorové vozidlá so skriňovou karosériou musia byť vybavené vnútorným osvetlením a osvetlením vstupných a výstupných schodíkov.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Na vozidle schválenom po 1.7.1972 alebo na vozidle schválenom pred týmto termínom, ale vybavenom vnútorným osvetlením, chýba alebo nesvieti vnútorné osvetlenie, alebo jeho zapojenie nezodpovedá predpisom
 - vozidlo na hromadnú prepravu osôb. (B)
 - ostatné vozidlá. (A)
2. Niektoré svetidlo vnútorného osvetlenia je poškodené, avšak nie je vyradené z činnosti. (A)
3. Nesvieti osvetlenie kontrolných prístrojov na prístrojovej doske. (B)

Kontrolné svetlá

630

Predpísané podmienky

1. Všetky kontrolné svetlá musia byť v zornom poli vodiča a musia svietiť, ak je príslušné svetelné zariadenie v činnosti.
2. Pre kontrolné svetlá pri činnosti jednotlivých svetelných zariadení sú predpísané tieto podmienky:
 - a) obrysové svetlá
pri vozidlách, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.1.1977, musí činnosť signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo zelenej farby; signalizovanie kontrolným svetlom sa nevyžaduje, ak osvetlenie prístrojovej dosky možno zapnúť aj vypnúť len súčasne s obrysovými svetlami.

b) diaľkové svetlá

musí signalizovať svetlo modrej farby.

c) smerové svetlá (na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972)

činnosť musí byť jasne a zreteľne opticky alebo akusticky signalizovaná. Ak uvedené kontrolné zariadenie je optické, svetlo musí byť prerušované s frekvenciou zodpovedajúcou frekvencií smerových svetiel a musí byť zelenej farby. Akustické kontrolné zariadenie musí byť vo vozidle umiestnené tak, aby vodičovi zaručovalo bezpečnú počuteľnosť signálov. Pri poruche funkcie niektorého svetelného zdroja sústavy smerových svetiel s výnimkou doplnkových bočných, musí byť vodičovi táto porucha zreteľne signalizovaná (výraznou zmenou frekvencie, zhasnutím, trvalým svietením bez prerušovania kontrolného optického signálu, obdobnými zmenami akustického signálu a pod.). Tieto podmienky sa vzťahujú na motorové vozidlo i jazdnú súpravu.

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

musí byť signalizovaná osobitným optickým kontrolným zariadením s prerušovaným svetlom červenej farby, ktoré môže byť v činnosti s optickým kontrolným zariadením smerových svetiel; činnosť výstražných svetiel môže byť opticky signalizovaná smerovo orientovaným kontrastným zariadením pre smerové svetlá, prerušovanie musí spĺňať podmienky prerušovania smerových svetiel. Týmto zariadením môže byť vybavené aj jednostopové motorové vozidlo.

e) svetlomety do hmly

- činnosť predných svetlometov so svetlami do hmly musí signalizovať kontrolné neprerušované svetlo zelenej farby

- činnosť zadných svetlometov do hmly musí signalizovať kontrolné neprerušované svetlo oranžovej farby.

Vozidlá uvedené do prevádzky do 30.6.1985 môžu mať kontrolné svetlo predných svetiel do hmly oranžové a vozidlá uvedené do prevádzky do 31.12.1976 môžu mať kontrolné svetlo zadných svetiel do hmly zelené.

f) zvláštne výstražné svetlá

činnosť musí byť signalizovaná stálym neprerušovaným kontrolným svetlom žltej farby.

g) pracovné svetlá

činnosť musí byť signalizovaná neprerušovaným svetlom žltej farby. Táto podmienka platí aj pre poľnohospodárske a lesné traktory, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985.

Spôsob kontroly

Pri kontrole príslušných osvetľovacích zariadení sa overí činnosť, farba a umiestnenie predpísaných kontrolných svetiel.

Chyby

1. Niektoré kontrolné svetlo prídavného zariadenia (napr. svetlomety do hmly) chýba. (B)
2. Niektoré kontrolné svetlo sa nerozsvieti pri uvedení príslušného svetelného zariadenia do činnosti. (B)
3. Kontrolné svetlá smerových svetiel a kontrolné svetlo ich výstražnej činnosti svieti neprerušovane, alebo nefunguje akustická signalizácia. (B)
4. Kontrolné svetlo smerových svetiel a kontrolné svetlo pre výstražnú činnosť smerových svetiel nemá predpísanú frekvenciu prerušovania. (A)
5. Farba niektorého kontrolného svetla nezodpovedá predpisu. (A)

Poznámka: Nedostatok kontrolného svetla signalizujúceho chybu v brzdovej sústave sa zaznamená v kontrolnom úkone 204.

Zásuvka (vidlica), spojovací kábel

631

Predpísané podmienky

1. Elektrická inštalácia na predpísané osvetlenie návesu a prívesu 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 (doplnkové) musia byť pre rozlíšenie bielej (svetlej) farby**).
2. Zásuvky a vidlice čo do vyhotovenia, farby a umiestnenia musia na vozidlách uvedených do prevádzky počnúc 1.1.1985 spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi.
3. Vozidlo uvedené do prevádzky počnúc 1.7.1985 s elektrickou inštaláciou 24 V určené na ťahanie prípojných vozidiel musí byť vybavené vhodným zariadením (prechodovým dielcom) umožňujúcim vzájomné pospájanie zásuviek a vidlíc ISO 24 V so zásuvkami a vidlicami 12 V dosiaľ používanými aj pre napätie 24 V. Elektrická inštalácia medzi poľnohospodárskym a lesným traktorom a jeho prípojným vozidlom môže byť vyhotovená päťžilovým elektrickým vodičom, avšak sedempólovou zásuvkou a jej zodpovedajúcou vidlicou a schéma zapojenia jednotlivých vodičov musí byť zhodná so zapojením na vozidlách kategórie N.
4. Na vozidle kategórie 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.

5. Motorové vozidlá schválené počnúc 1.7.1972 (s výnimkou vozidiel kategórie L, T a S_s) musia byť vybavené zásuvkou na prenosné elektrické svetidlo. Ak je motorové vozidlo kategórie M a N vybavené elektrickým zapaľovačom cigariet, ktorého zásuvka je použiteľná aj na zásuvku na pripojenie prenosného elektrického svetidla, nemusí byť vybavené osobitnou zásuvkou na elektrické svetidlo.

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. Núdzovo sa k tomuto účelu môže použiť voltmeter alebo žiarovková skúšačka.

Chyby

1. Na vozidle je zásuvka alebo vidlica nesprávneho vyhotovenia (napr. na staršom vozidle je päťpólová zásuvka namiesto sedem-pólovej). (B)
2. Zásuvka (vidlica) nie je správne zapojená. (C)
3. Spojovací kábel má poškodenú izoláciu, ale vodiče poškodené nie sú. (A)
4. Na motorovom vozidle schválenom počnúc 1.7.1972 chýba, alebo nefunguje zásuvka na prenosné elektrické svetidlo, prípadne na vozidlách kategórie M a N jej náhrada (elektrický zapaľovač cigariet). (A)
5. Vozidlo uvedené do prevádzky po 1.7.1985 s elektrickou inštaláciou 24 V určené na ťahanie prípojných vozidiel nie je vybavené predpísaným prechodovým dielcom (B)

*) ISO 1724 - 12 V(N).

ISO 1185 - 24 V(N).

***) ISO 3732 - 12 V(S).

ISO 3731 - 24 V(S).

OSTATNÉ ÚSTROJENSTVO A ZARIADENIA

700

701 Zvukové výstražné zariadenie

702 Rýchlomer, tachograf

703 Elektrické vedenia

704 Akumulátor

705 Palivová nádrž

706 Palivové potrubie

707 Motor a prevodovka - tesnosť

708 Spojka, radenie

709 Zariadenie na ťahanie vozidla

710 Vykurovací a vetrací systém

711 Vyznačenie obrysov vozidiel a súprav

712 Zariadenie na spájanie vozidiel

713 Poistné spojovacie zariadenie

714 Ťažné oje prívesu

715 Značenie niektorých údajov na vozidle

716 Sklápacie zariadenie

717 Hydraulické zariadenia

718 Úpravy a doplnková výstroj, výbava

719

720 Obmedzovač rýchlosti

730

731 Ovládacie, regulačné a rozvádzaacie prvky plynového zariadenia

732 Tlakové nádoby (nádrže) s výstrojom

Zvukové výstražné zariadenie

701

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá musia mať aspoň jedno zariadenie na dostatočne hlasitú zvukovú výstrahu. Tieto motorové vozidlá, pokiaľ je ich technická spôsobilosť schválená po 1.1.1985, musia z hľadiska zvukových výstražných zariadení a ich signálov spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi*)

2. Ak je zariadenie uvedené do činnosti, musí vydávať nepretržitý rovnomerný zvuk rovnakej výšky alebo v harmonickom akorde.

3. Zvukové výstražné zariadenie musí byť na vozidle umiestnené tak, aby pri prevádzke za žiadnych podmienok nedochádzalo k jeho poškodeniu alebo zmene zvukových vlastností.

4. Vozidlá požiarnej ochrany, ozbrojených síl a ozbrojených zborov, ktoré určia príslušné ministerstvá, zdravotníckej a banskej záchranej služby, poruchovej služby plynárenských zariadení, ktoré sú vybavené zvláštnymi výstražnými svetlami, musia mať ešte okrem predpísaného zvukového výstražného zariadenia ešte osobitné zvláštne zvukové výstražné zariadenia vydávajúce zvukové znamenie s premennou výškou tónu (sirénou). Frekvencia zmeny výšky tónu môže byť premenná. Spodná úroveň hladiny zvuku musí byť najmenej 105 dB (A) a najviac 112 dB(A) merané podľa osobitného predpisu*).

Spôsob kontroly

Pred vjazdom na kontrolné stojisko sa vyskúša činnosť zvukového výstražného zariadenia. Pri kontrole vozidla sa zistí umiestnenie a upevnenie zariadenia.

Chyby

1. Zvukové výstražné zariadenie chýba alebo nefunguje. (B)
2. Výstražné zvukové zariadenie vydáva prenikavé zvuky, rozložené akordy alebo škrekly, ako píšťaly, sirény, gongy a podobne. (B)
3. Zvukové výstražné zariadenie nie je dostatočne pripevnené. (A)
4. Vozidlu so zvláštnym výstražným svetlom podľa bodu 4. predpísaných podmienok chýba alebo nefunguje špeciálne zvukové zariadenie. (B)

*) EHK č. 28 Zvuková výstražná signalizácia

Rýchlomer, tachograf a počítač prejdenej vzdialenosti

702

Predpísané podmienky

1. Každé motorové vozidlo, ktorého najvyššia konštrukčná rýchlosť je väčšia ako 50 km.h⁻¹, ktoré nemá tachograf s ukazovateľom rýchlosti, musí byť v zornom poli vodiča vybavené rýchlomerom s počítačom prejdenej vzdialenosti. Motorové vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia plniť z tohoto hľadiska podmienky podľa osobitných predpisov.*)
2. Prípojné vozidlo kategórie O₄, ktorého technická spôsobilosť bola schválená po 30.4.1997, musí byť vybavené počítadlom prejdenej vzdialenosti, ktoré musí svojim vyhotovením znemožniť neoprávnený zásah do tohoto zariadenia.
3. Motorové vozidlo kategórie M₂, M₃ triedy II a triedy III a vozidlo kategórie N₂ a N₃ evidované po 30.4.1997 musí byť vybavené tachografom, ktorý musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom.1) Táto povinnosť sa vzťahuje aj na motorové vozidlo týchto kategórií v medzinárodnej cestnej doprave a motorové vozidlo kategórie N₁ s prípojným vozidlom, ak celková hmotnosť súpravy prevyšuje 3,5 t. Motorové vozidlo kategórie M₂ a M₃ triedy II, triedy III a motorové vozidlo kategórie N₂ a N₃, ktoré bolo uvedené do prevádzky pred 30.4.1997 musí byť týmto zariadením dodatočne vybavené do 30.6.1998.
4. Vozidlá pre medzinárodnú cestnú dopravu musia byť podľa dohody AETR vybavené tachografom. Pokiaľ sa zmluvné strany nedohodnú inak, nevzťahuje sa táto dohoda na medzinárodnú dopravu vykonávanú :
 - a) vozidlami určenými na prepravu nákladu, ktorých prípustná celková hmotnosť vrátane celkovej hmotnosti prívesu alebo návesu nie je väčšia ako 3,5 t,
 - b) vozidlami na prepravu cestujúcich, ktoré podľa druhu svojej konštrukcie a svojho vybavenia sú určené na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča,
 - c) vozidlami používanými na prepravu cestujúcich na pravidelných linkách, ktorých dĺžka trate nepresahuje 50 km,
 - d) vozidlami, ktorých najvyššia dovolená rýchlosť nepresahuje 30 km.h⁻¹,
 - e) vozidlami ozbrojených síl, Policajného zboru, vojsk ministerstva vnútra, Zboru väzenskej a justičnej stráže, Železničnej polície, Zboru ozbrojenej ochrany letísk, Slovenskej informačnej služby a Zboru požiarnej ochrany,
 - f) vozidlami používanými na zvláštne účely, t.j. na údržbu a opravy kanalizácií, vody, plynu a elektriny, odvozu a likvidácie odpadov, prepravu poštových balíkov,
 - g) vozidlami používanými za mimoriadnych okolností alebo pri záchranných akciách,
 - h) špeciálnymi vozidlami používanými na lekárske účely,
 - i) vozidlami prepravujúcimi cirkus a lunapark,
 - k) špeciálnymi havarijnými vozidlami,
 - l) vozidlami používanými pri cestných jazdných skúškach,
 - m) vozidlami používanými na zvoz mlieka,
5. Tachograf musí byť v nepretržitej prevádzke od začiatku do konca jazdy a musí zaznamenávať údaje aj počas prerušenia jazdy¹⁾.
6. Tachograf, ako určené meradlo, podlieha podľa zákona č.505/1990 Zb. typovému schváleniu podľa Výmeru č.1/1994 Úradu pre normalizáciu a skúšobníctvo SR zo dňa 1. marca 1994 zároveň podlieha povinnému overeniu s dobou platnosti 2 roky. Pri každom overení musí byť vystavený protokol o skúške

tachografu vozidla s predpísaným obsahom (protokol je spoločný aj pre skúšku obmedzovača rýchlosti vozidla) a tachograf musí byť opatrený štítkom.

7. Štítok musí byť po nalepení zaplombovaný, čo možno realizovať aj pomocou plombovacej fólie. Zaplombované musia byť aj rozoberateľné mechanické a elektrické spoje tachografu vrátane jeho náhonu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vybavenie vozidla rýchlomerom alebo predpísaným tachografom s platným protokolom o skúške tachografu a nalepeným štítkom. V priebehu jazdenia s vozidlom sa overí, či je rýchlomer (tachograf) v činnosti. Ďalej sa počas kontroly vozidla overí predpísané plombovanie mechanických a elektrických spojov tachografu, respektíve zaplombovanie pohonu rýchlomeru, ak je predpísané.

Chyby

1. Rýchlomer nie je v činnosti (je poškodený, odpojený), alebo chýba. (B)
2. Vozidlo, pre ktoré je predpísaný tachograf, je vybavené len rýchlomerom. (B)
3. Tachograf nie je v činnosti, nie je predpísaného vyhotovenia, nemá platné overenie, alebo chýba. (B)
4. Chýba predpísané plombovanie štítku, mechanických a elektrických spojov tachografu. (B)
5. Nominálny obvod alebo veľkosť pneumatiky nesúhlasí s údajmi uvedenými na štítku tachografu. (B)

Poznámka: Nedostatok v osvetlení prístroja sa zaznamenáva v kontrolnom úkone č. 629. Chýbajúce zaplombovanie pohonu v prípadoch keď bude predpísané sa zaznamenáva do protokolu v časti poznámka.

*) EHK č. 39 Rýchlomery

¹⁾ Európska dohoda o práci osádok v medzinárodnej cestnej doprave AETR predpisuje v čl. 10 požiadavky na kontrolné zariadenia vo vozidlách - tachografy. Platné požiadavky na tzv. eurotachografy vyžadujú okrem automatického zaznamenávania celého času vedenia vozidla aj samostatné zaznamenávanie ostatných časových úsekov pomocou prepínacieho zariadenia pod dohodnutou značkou.

Týmito časovými úsekmi sa rozumie: čas vedenia vozidla, všetky ďalšie pracovné časy, časy pracovnej pohotovosti ako sú čakacie doby, čas strávený vedľa vodiča počas jazdy, čas strávený na ležadle počas jazdy vozidla, prerušenie vedenia vozidla a denný odpočinok. Tzv. eurotachografy môžu byť vo vyhotovení pre jedného vodiča alebo pre viacčlennú posádku. Podrobnosti obsahuje Príloha - Dodatok 1 Dohody AETR.

Elektrické vedenia

703

Predpísané podmienky

1. Izolácia elektrického vedenia (kábllov) nesmie byť porušená, jednotlivé vedenia musia byť riadne pripevnené (napr. sponami, príchytkami, v prechodových otvoroch karosérie musí vedenie prechádzať cez prechodky na to určené a pod.) k príslušným dielom vozidla vo všetkých miestach, kde boli prichytené výrobcom vozidla.
2. Dodatočne montovaná elektrická inštalácia musí byť vyhotovená tak, aby prevádzkou vozidla nedošlo k jej poškodeniu.
3. Neizolované spoje a svorky (napr. držiaky s poistkami a pod.) musia byť chránené proti náhodnému skratu dotykom kovového predmetu (vekom alebo vhodným krytom).
4. Motorové vozidlo kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, T a S_s a motorové vozidlo kategórie M₁ a N₁ s plynovým pohonom, s výnimkou vozidiel kategórie T a S, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 30.4.1997, musí byť na ľahko prístupnom mieste vybavené odpojovačom akumulátora.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav a upevnenie prístupnej elektrickej inštalácie. Na vozidlách podľa bodu 4. predpísaných podmienok sa zistí stav a funkčnosť odpojovača alebo rýchloupínacích svoriek.

Chyby

1. Izolácia niektorých elektrických vodičov je viditeľne porušená. (B)
2. Neizolované spoje alebo svorky nie sú dostatočne chránené proti náhodnému skratu, spoje na dodatočne montovanej inštalácii nie sú izolované. (B)
3. Niektoré vodiče (káble) nie sú dostatočne pripevnené, prípadne sú uvoľnené vo svorkách, izolácia na niektorom z vodičov je nedostatočná. (A)
4. Na vozidlách, pre ktoré je to predpísané chýba, alebo je nefunkčný odpojovač akumulátora. (B)
5. Na vozidlách hromadnej prepravy osôb a vozidiel určených na prepravu horľavín alebo výbušnín sú nedostatky na elektrickej inštalácii také, že môže dôjsť ku skratu. (C)

Predpísané podmienky

1. Akumulátor musí byť na vozidle upevnený a upravený tak, aby z neho elektrolyt nevystrekoval, aby sa jeho poloha na vozidle zachovala aj pri oneskorení alebo zrýchlení všetkými smermi.
2. Akumulátor musí byť umiestnený tak, aby nemohlo dôjsť k neúmyselnému skratu s vodivými dielmi vozidla.
3. Akumulátor musí byť umiestnený v mieste preň určeným výrobcom vozidla. Vyústenie odvetrávania akumulátora nesmie byť vedené do priestoru pre cestujúcich, obsluhu, náklad ani do iného uzavretého priestoru vozidla ani blízkosti palivovej nádrže a jej odvetrávania.
4. Pripojovacie svorky musia byť dotiahnuté a nesmú byť nadmerne skorodované
5. Akumulátor nesmie byť poškodený.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vonkajší stav akumulátora, stav jeho úložného priestoru a upevnenia.

Chyby

1. Akumulátor nie je dostatočne pripevnený, takže môže dôjsť k zmene jeho polohy pri jazde vozidla alebo ku skratu, úložný priestor akumulátora je nadmerne narušený koróziou. (B)
2. Akumulátor vozidla neumožňuje spoľahlivé spustenie motora alebo svorky sú uvoľnené. (A)
3. Svorky akumulátora sú nadmerne skorodované, akumulátor je poškodený alebo vidno stopy po úniku elektrolytu. (B)
5. Na vozidlách hromadnej prepravy osôb a vozidiel určených na prepravu horľavín alebo výbušnín sú nedostatky na uložení, upevnení alebo svorkách akumulátora také, že môže dôjsť ku skratu. (C)

Palivová nádrž**Predpísané podmienky**

1. Vyhotovenie a umiestnenie palivovej nádrže a odvetrávacieho systému musí zodpovedať schválenému typu vozidla.
2. Palivová nádrž nesmie byť poškodená a musí byť riadne pripevnená.
3. Palivová nádrž musí byť tesná, nesmie zo žiadneho jej miesta unikať palivo.
4. Plniaci otvor palivovej nádrže automobilov schválených po 1.7.1972 musí byť zabezpečený proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu obsahu nádrže nepovolanou osobou.
5. Vozidlá určené výrobcom len na prevádzku na bezolovnatý benzín musí mať plniaci otvor nádrže na kvapalnú palivo, s výnimkou vozidiel, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, chránené proti možnosti natankovania olovnatého benzínu.
6. Predpísané podmienky platia aj pre nádrž na palivo pre nezávislé vykurovacie systémy.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Z palivovej nádrže unika alebo odkvapkáva palivo. (C)
2. Na palivovej nádrži je viditeľné mechanické poškodenie, zatiaľ však nedochádza k úniku paliva. (A)
3. Palivová nádrž nie je dostatočne pripevnená (chýba alebo je poškodený niektorý pripevňovací element, sú povolené pripevňovacie skrutky). (B)
4. Plniaci otvor palivovej nádrže nie je možné zabezpečiť proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu obsahu nádrže nepovolanou osobou. (A)
5. Palivová nádrž vozidla vyžadujúceho bezolovnatý benzín nie je vybavená plniacim hrdlom menšieho priemeru (reduktorom). (B)

Palivové potrubie**Predpísané podmienky**

1. Žiadna časť odvodu palivového potrubia nesmie byť poškodená; všetky jeho časti zhotovené z kovových rúrok musia byť spoľahlivo pripevnené k pevným častiam vozidla.
2. Palivové potrubie a všetky mechanizmy, ktorými prechádza palivo, musia byť chránené pred nadmerným teplom.
3. Z palivového potrubia, prípadne zo zariadení namontovaných v jeho obvode, nesmie unikať palivo, hlavne na teplé časti vozidla, výfukové potrubie alebo elektrické zariadenia.
4. Na vozidlách, v ktorých sa palivo dostáva z nádrže ku karburátoru alebo vstrekovaciemu čerpadlu

vlastným spádom, musia mať v nádrži funkčné uzavieracie zariadenie na prerušenie dodávky paliva.

5. Predpísané podmienky platia aj pre palivové potrubie nezávislého vykurovacieho systému.

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

Motor a prevodovka - tesnosť

707

Predpísané podmienky

Z motora ani prevodovky nesmie nadmerne unikať olej.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou spodku vozidla sa zistí tesnosť motora a prevodovky.

Chyby

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

Poznámka: Netesnosť rozvodovky poháňanej prednej nápravy sa zaznamenáva v kontrolnom úkone č. 401, rozvodovky zadnej nápravy v kontrolnom úkone č. 414 a netesnosť prevodky riadenia v kontrolnom úkone č. 305.

Spojka, radenie

708

Predpísané podmienky

1. Spojka musí byť správne nastavená, aby po zošliapnutí pedála (stlačením ovládacej páky spoľahlivo prerušila prenos hnacieho momentu od motora a pri uvoľnení pedála (páky) plynule zaberala.
2. Ovládací orgán spojky nesmie mať nadmerne veľký mŕtvý chod.
3. Na vozidlách, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972 najvyššia prípustná sila na ovládacom mechanizme spojky nesmie prevyšovať 150 N pri motorovom vozidle kategórie M₁, 80 N pri motorovom vozidle kategórie L a 200 N pri motorových vozidlách ostatných kategórií.
4. Radenie rýchlostných stupňov musí byť ľahké a nehučné; potrebná ovládacia sila nesmie byť podstatne väčšia, než na vozidlách toho istého typu v dobrom technickom stave.

Spôsob kontroly

Počas jazdenia s vozidlom pri výkone kontroly sa zistí činnosť spojky a radenie rýchlostných stupňov. Pri potrebe pôsobiť na ovládací orgán spojky zvýšenou silou je nutné zmerať ovládaciu silu pedometrom.

Chyby

1. Spojka nie je správne nastavená. (A)
2. Ovládacia sila na pedál spojky presahuje stanovený limit. (A)
3. Nie je možné spoľahlivo zaradiť niektorý prevodový stupeň, alebo rýchlostný stupeň sa pri jazde vyraduje ("vyskakuje"). (B)
4. Chýba obloženie šľapky pedála. (A)

Zariadenie na ťahanie vozidla

709

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá s pohotovostnou hmotnosťou väčšou ako 400 kg schválené po 1.7.1972, musia byť vpredu, od 1.1.1985 aj vzadu, konštrukčne upravené a vyhotovené tak, aby ich mohli ťahať (alebo uvoľniť, odtiahnuť) lanom alebo spojovacou tyčou iné vozidlá.
2. Motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t musí byť možné ťahať na tyči.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav predpísaného zariadenia na ťahanie vozidla.

Chyby

1. Predpísané zariadenie na ťahanie vozidla chýba, alebo je v nepoužiteľnom stave:
 - na osobnom alebo dodávkovom automobile, (A)
 - na nákladnom automobile (alebo jeho úžitkových verziách) a autobuse. (B)

Vykurovací a vetrací systém

710

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Niektoré ústrojenstvá alebo potrubie vykurovacieho a vetracieho systému sú netesné, alebo do vozidla vnikajú rôzne pachy, je nefunkčný ventilátor, ktorý ofukuje čelné sklo. (B)
2. Zo spaľovacích alebo výmenníkových komôr vnikajú do vyhrievacieho vzduchu netesnosťami spaliny. (C)
3. Na nezávislých vykurovacích systémoch autobusov a vozidiel na prepravu horľavín a výbušnín je taký nedostatok, ktorý môže spôsobiť požiar vozidla. (C)
4. Na spúšťaní ventilátora vykurovania nefunguje niektorá z polôh prepínania jeho výkonu, alebo vozidlo dovezené po 1.1.1973 nemá reguláciu najmenej dvojestupňovú, ovládače kúrenia sa ťažko ovládajú. (A)

Vyznačenie obrysov vozidiel a ich súprav

711

Predpísané podmienky

1. Nákladné automobily a autobusy kapotového alebo polokapotového vyhotovenia s celkovou hmotnosťou najmenej 5,5 t, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972, musia mať vpredu v zornom poli vodiča zariadenie na vyznačenie najväčšej šírky vozidla alebo súpravy. Toto zariadenie musí byť aspoň v smere jazdy vozidla ľahko poddajné alebo poddajne upevnené na vozidle.*)
2. Vozidlo a samopojazdný pracovný stroj, ktorého šírka je väčšia ako 2,55 m, vozidlo s tepelne izolovanou nadstavbou, ktorého šírka je väčšia ako 2,6 m, pracovný stroj prípojný a špeciálny automobil kategórie N, vykonávajúci prácu za jazdy alebo počas státia v jazdnej dráhe musí byť na predných a zadných čelných plochách čo najbližšie k dolným a bočným obrysom vozidla označené červenými a bielymi pruhmi rovnako širokými, smerujúcimi od pozdĺžnej strednej roviny vozidla pod uhlom 45o nadol.
3. Šírka farebného pruhu musí byť 70 až 80 mm. Minimálna plocha tohto označenia musí byť 0,10 m², pričom táto plocha musí mať tvar pravouholníka s dĺžkou strany najmenej 250 mm. V prípadoch, keď konštrukcia vozidla nedovoľuje vyznačenie výstražných farebných pruhov na pevnej časti vozidla, možno označenie urobiť na odnímateľných štítkoch, ktoré musia byť pri preprave na pozemných komunikáciách na vozidle pripevnené.
4. Motorové vozidlo kategórie N₃, prípojné vozidlo kategórie O₄, príves kategórie O₁, O₂ a O₃, ktorého celková dĺžka presahuje 6 m a náves kategórie O₁, O₂ a O₃, ktorého dĺžka presahuje 8 m, musia byť na zadnej časti vybavené zvláštnym značením:
 - a) ak ide o vozidlo v medzinárodnej cestnej premávke,
 - b) ak ide o vozidlo prvýkrát uvádzané do premávky po 30.4.1997,
 - c) ak ide o ostatné vozidlá v cestnej premávke, od 1.4.1998.Zvláštne značenie vozidiel musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom**).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vybavenosť vozidla predpísaným vyznačením obrysu vozidla alebo súpravy.

Chyby

1. Predpísané vyznačenie na vozidle chýba. (B)
2. Predpísané vyznačenie nezodpovedá typu vozidla alebo stanoveným podmienkam. (A)

- *) Poddajnosťou sa rozumie možnosť vychýliť zariadenie silou 45 N pôsobiacou na voľný koniec zariadenia.
**) EHK č. 70 Zadné označovacie tabuľky pre ťažké a dlhé vozidlá.

Zariadenie na spájanie vozidiel

712

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, ktoré sú určené na spájanie do súpravy, musia byť vybavené spájacím zariadením. Spájacie zariadenie musí prípojné vozidlo zaisťovať proti samovoľnému uvoľneniu. Spájacie zariadenie musí byť schváleného vyhotovenia.
2. Na vozidle schválenom po 1.7.1972 musí byť spájacie zariadenie ťažného vozidla samočinné alebo polosamočinné (druhá poistka pôsobí až po ručnom ovládaní); Samočinné spájacie zariadenie musí mať dvojité mechanické zaistenie s jasne viditeľnou polohou v zaistenom stave.
Nesamočinným zariadením môžu byť vybavené iba jednostopové motorové vozidlá, vozidlá kategórie M₁ a N₁ na ťahanie jednonápravového prípojného vozidla kategórie O₁ a O₂ a ťažné vozidlá určené na spájanie s jednonápravovým prívesom s celkovou hmotnosťou do 3,5 t, ktoré boli schválené po 1.7.1972.
3. Spájacie zariadenie musí byť vyhotovené:
 - a) na jednostopových motorových vozidlách schválených po 1.7.1972 na ťahanie jednokolesových prívesov ako krížový kĺb,
 - b) na vozidlách kategórie M₁ a N₁ schválených po 1.7.1972 na ťahanie jednonápravového prípojného vozidla kategórie O₁ a O₂ s guľou ISO 50; guľa ťažného a záves prípojného vozidla, musia byť schválené. (Ak vozidlá tejto kategórie majú ťahať jednonápravový príves uvedený do prevádzky po 1.1.1976, platí táto podmienka aj pre vozidlá schválené pred 1.7.1972). Spájacie zariadenie s guľou ISO 50 možno použiť aj na motorovom vozidle kategórie M alebo N na pripojenie jednonápravových prívesov kategórií O₁ alebo O₂,
 - c) na ostatných vozidlách na ťahanie prívesov systémom valcový čap - oko; na vozidlách, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, pri špeciálnych terénnych vozidlách a pri zvláštnych vozidlách je prípustný aj systém hák-oko.
4. Vozidlá kategórie N₃ určené na ťahanie prípojných vozidiel kategórie O₄ musia byť vybavené spájacím zariadením systému čap - oko, ktoré musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi^{*)}^{**)} alebo zariadením systému valcový čap - oko s menovitým priemerom 50 mm. Na všetkých vozidlách sa povoľuje použitie spájacieho zariadenia uvedeného systému s menovitým priemerom 40 mm, ak je schválené^{***)}. Záves ťažného vozidla musí byť odpružený.
5. Spájacie zariadenie motorových vozidiel systému valcový čap-oko, s výnimkou vozidiel s karosériou vyklápacou len dozadu, smie mať os valcového čapu od zadného obrysu vozidla (smerom k jeho čelu) vzdialenú najviac 300 mm.
6. Spájacím zariadením v zadnej časti nesmú byť vybavené jednonápravové prívesy a prívesy s nájazdovou brzdou.
7. Ťahače návesov, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972, musia mať pre spájací čap návesu buď polosamočinnú, alebo samočinnú točnicu zodpovedajúcu najvyššiemu povolenému zaťaženiu ťahača.
8. Ovládanie točnice musí byť umiestnené na pravej polovici ťahača, pokiaľ sa točnica neovláda z miesta vodiča.
9. Točnica ťahačov, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972, na ťahanie návesov s celkovou hmotnosťou
 - a) väčšou ako 10 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí spĺňať ustanovené podmienky^{*)}^{***)} a musí mať spájací systém usporiadaný na prichytenie spájacieho čapu návesu s priemerom 50,8 mm.
 - b) väčšou ako 15 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí spĺňať podmienky týkajúce sa umiestnenia podľa podmienok ustanovených osobitným predpisom^{*)}^{***)}.
10. Spájací čap návesu musí zodpovedať najväčšiemu povolenému zaťaženiu návesom.
11. Spájací čap návesu s celkovou hmotnosťou väčšou ako
 - a) 10 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom^{*)}^{***)} a musí mať priemer činnnej časti 50,8 mm.
 - b) 15 t a na zvislé zaťaženie na spájací čap najviac 20 t musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom^{*)}^{***)} týkajúcim sa umiestnenia.
12. V prípade, že sila na ručné dvíhanie previsnutej časti návesu alebo ťažnej tyče (oja) jednonápravového prívesu s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 100 kg prevyšuje 245 N, musí mať náves, prípadne príves, prednú previsnutú časť pred nápravou alebo ťažnú tyč (oje) vybavené podperným zariadením, ktoré:
 - a) zabráni predkloneniu návesu alebo ťažnej tyče (oja) prívesu pri odpojení od ťažného vozidla v rozsahu prevádzkových zaťažení aj pri nerovnomernom rozložení nákladu a pri manipuláciách na ložnej ploche povolených v návode na obsluhu vozidla.
 - b) umožní, že prípojné vozidlo sa môže v podopretom stave samočinne alebo pri závesoch s guľou ISO 50 s najmenšou námahou spojiť s ťažným vozidlom.

13. Vybavenie vozidla zariadením na spájanie musí byť zapísané v technickom preukaze.
14. Spájací (uzatvárací) čap závesu nesmie byť nadmerne opotrebovaný, t.j. jeho skutočný priemer nesmie byť menší, než minimálne prípustný priemer stanovený výrobcom. V spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu nesmú byť pozorovateľné nadmerné vôle.
15. Vozidlo kategórie M1 a N1, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 31.12.1997, musí mať guľu spojovacieho zariadenia odnímateľnú. Pokiaľ nie je zapojený príves, musí byť odnímateľná časť ťažného zariadenia odňatá z vozidla, alebo sklopená tak, aby neprevyšovala vonkajší obrys vozidla.

Spôsob kontroly

Na vozidle, ktoré je vybavené zariadením na spájanie sa prehliadkou zistí stav a vyhotovenie zariadenia, vyskúša sa funkčnosť zaisťovacieho mechanizmu a pri kontrole súpravy aj vôle v spoji mechanizmov. Opotrebenie spojovacieho čapu závesu sa zisťuje pomocou kalibra alebo posuvného meradla. Vôľa v spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu sa kontroluje detektorom vôlí, alebo iným vhodným spôsobom.

Chyby

1. Použité zariadenie na spájanie nezodpovedá stanoveným podmienkam. (B)
2. Spojovacie zariadenie je poškodené alebo nedostatočne pripevnené, nefunguje predpísané mechanické zaisťovanie. (B)
3. Valcový alebo súdkový spojovací (uzatvárací) čap je nadmerne opotrebovaný (vytlčený). (B)
4. Vôľa v spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu je mierne zväčšená. (A)
5. V spoji točnice ťahača na ťahanie návesov a spájacieho čapu návesu je nadmerná vôľa, ktorá môže ovplyvniť spojenie ťažného vozidla a návesu. (B)

Poznámka: V prípade dodatočnej montáže spájacieho zariadenia sa jeho umiestnenie, prípadne iné podmienky spojené s jeho montážou posudzujú aj v kontrolnom úkone 530.

*) HK č. 55 Mechanické spájacie zariadenie súprav vozidiel

**) STN ISO 6489 (30 7054)

***) STN ISO 1726

STN ISO 1102

STN ISO 8255

Poistné spojovacie zariadenie

713

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, s výnimkou jednostopových, ktoré sú určené na ťahanie prívesov, musia byť okrem hlavného spájacieho zariadenia vybavené aj závesmi na poistné spájacie zariadenie (laná, reťaze), a to:
 - a) vozidlá kategórie M₁ a N₁ s guľovým závesom určené na ťahanie prívesov s hmotnosťou väčšou ako 350 kg závesmi na krížové alebo vidlicové zavesenie; vrchol vidlice musí byť na ťažnom vozidle,
 - b) ostatné vozidlá (s výnimkou jednostopových), pokiaľ nie sú vybavené schváleným spájacím zariadením, závesmi na krížové zavesenie.

2. Prívesy, s výnimkou prívesov za jednostopové motorové vozidlá, musia byť vybavené poistným spájacím zariadením (lanami, reťazami), ktoré pri poruche hlavného spoja a nasledujúcom prerušení spojenia brzdovej a elektrickej sústavy musia medzi ťažným vozidlom a prívesom zabezpečiť ešte čiastočnú riaditeľnosť prívesu, prípadne zabrániť padnutiu oja na vozovku.

Ustanovenie tohto odstavca neplatí pre vozidlá jazdnej súpravy vybavené schváleným spájacím zariadením.*)

3. Prívesy uvedené do premávky dňom 30.4.1997, ktoré sú vybavené nájazdovou brzdou musia byť vybavené aj poistným lanom, ktoré v prípade samovoľného rozpojenia súpravy za jazdy, alebo pretrhnutia spojovacieho zariadenia uvedie do činnosti samočinné brzdenie prívesu. Ustanovenie tohoto odseku sa nevzťahuje na jednonápravový príves s maximálnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 1,5 t, ak je príves vybavený okrem spojovacieho zariadenia aj pomocným spojovacím zariadením (reťazou, lanom).

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom na ťahanie prívesu (aj na prívese) sa prehliadkou zistí stav poistného spojovacieho zariadenia.

Chyby

1. Predpísané spojovacie zariadenie alebo závesy preň chýba, alebo nezodpovedá stanoveným podmienkam. (B)
2. Poistné spojovacie zariadenie (závesy) je poškodené tak, že nie je spôsobilé bezpečne plniť svoju funkciu. (B)

Predpísané podmienky

1. Oko oja musí byť pripevnené na oje tak, že jeho otáčanie okolo pozdĺžnej osi oja je vylúčené.
2. Motorové vozidlá kategórie N₃ určené na ťahanie prípojných vozidiel kategórie O₄, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.1.1972 musia byť vybavené spájacím zariadením systému čap - oko, ktoré musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi,*) alebo zariadením systému valcový čap - oko s menovitým priemerom 50 mm. Na všetkých vozidlách sa povoľuje použitie spájacieho zariadenia uvedeného systému s menovitým priemerom 40 mm, ak je schválené.***) Záves ťažného vozidla musí byť odpružený.
3. Dvoj a viacnápravové privesy musia mať oje vyvážené tak, aby sa po odpojení nemohlo dotknúť vozovky, na ktorej prives stojí alebo po ktorej ide, aby sa prives s ťažným vozidlom mohol spájať s najmenšou možnou námahou. Oko oja týchto privesov musí byť približne v rovnakej výške nad vozovkou, ako je záves ťažného vozidla, alebo oje musí byť na túto výšku nastaviteľné.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav oja. Na oji dvoj alebo viacnápravovom privese sa prehliadkou skontroluje mechanizmus na jeho vyvažovanie a hlavne spojovacieho oka. Prives sa pri kontrole neodpojuje od ťažného vozidla.

Chyby

1. Oko oja nezodpovedá stanoveným podmienkam, otvor oka je nadmerne opotrebovaný. (B)
2. Na oji dvoj- alebo viacnápravového privesu je poškodený mechanizmus na jeho vyvažovanie. (A)
3. Oje je deformované alebo inak poškodené tak, že môže byť narušená jeho pevnosť alebo geometria postavenia kolies pri jazde. (C)
4. V závesoch oja sú nadmerné vôle. (B)

*) EHK č. 55 Mechanické spájacie zariadenia súprav vozidiel
STN ISO 6489 (30 7054)

***) STN ISO 1726, 1102,8255

Predpísané podmienky

1. Vozidlá s výnimkou jednostopových vozidiel a vozidiel kategórie M₁ a N₁ určených na ťahanie jednonápravového prípojného vozidla kategórie O₁ a O₂, musia mať v blízkosti tohto zariadenia zreteľne a kontrastne vyznačenú celkovú hmotnosť prípojného vozidla (prípojného vozidla), ktoré možno bezpečne ťahať za všetkých prevádzkových podmienok.
2. Autobusy, nákladné automobily okrem vozidiel kategórií N₁ a prípojné vozidlá musia mať na zadnej časti karosérie, a to - pokiaľ to konštrukcia vozidla dovoľuje - v ľavej polovici vyznačenú najvyššiu povolenú rýchlosť zaokrúhlenú
 - pri vozidlách s konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 30 km.h⁻¹ na najbližšie nižšie celé číslo,
 - pri ostatných vozidlách na najbližšie nižšie celé číslo deliteľné piatimi. Označenie je v bielom kruhu červeno lemovanom s vonkajším priemerom 200 mm; písmená v kruhu musia mať výšku "k" 35 mm, m 24 mm, číslice 75 až 80 mm, hrúbku písmen 6 mm, číslic 12 mm, farbu nápisu čiernu. Kruh nesmie byť zakrytý.
3. Motorové vozidlo okrem jednostopového vozidla a jeho prípojného vozidla, privesov kategórie O₁ a O₂ a vozidla kategórie T musí mať na vhodnom mieste karosérie vyznačený tlak v pneumatikách.
4. Každé vozidlo používané na podnikanie v cestnej doprave musí byť označené obchodným menom dopravcu. Táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá používané v cestnej doprave, ktorú právnické osoby a fyzické osoby vykonávajú v súvislosti s podnikaním výlučne pre vlastnú potrebu.
5. Označovanie cvičných vozidiel autoškoly
Pri vykonávaní praktického výcviku vo vedení vozidla musí byť cvičné vozidlo s výnimkou motocyklov označené schválenými magnetickými reflexnými fóliami alebo schváleným odnímateľným presvetleným transparentom s nápisom "AUTOŠKOLA". Ak sa cvičné vozidlo použije na iné účely, označenie sa musí z neho odstrániť.
6. Vozidlá na plynový pohon musia byť označené nálepkou CNG (stlačený plyn) alebo LPG (skvapalnený plyn). Označenie v žltom kruhu je lemované čiernou farbou s vonkajším priemerom 70 mm, s výškou písmen 30 mm, šírkou písmen a lemu kruhu 3 mm.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vyhotovenie a stav predpísaného značenia.

Chyby

1. Predpísané značenie na vozidle chýba alebo je nečitateľné. (B)
2. Predpísané označenie vozidiel autoškoly chýba. (B)

Sklápacie zariadenie

716

Predpísané podmienky

1. Sklápacie zariadenie musí byť riadne upevnené a nesmie mať poškodené zaistovacie prvky.
2. Z hydraulického sústavy sklápacieho zariadenia nesmie unikáť olej.

Spôsob kontroly

Na vozidle so sklápacou karosériou sa prehliadkou zistí:

- stav a tesnosť sklápacieho zariadenia a celej hydraulického sústavy; činnosť sklápacieho zariadenia sa nekontroluje,
- stav zaistovacích prvkov korby, bočníc a čela; v prípade podozrenia z nefunkčnosti aj činnosť ich automatického zaistovania.

Chyby

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

Hydraulické zariadenia

717

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

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

Úpravy a doplnková výstroj, výbava

718

Predpísané podmienky

Úpravy vozidla a doplňovanie jeho výstroja a výbavy musí spĺňať podmienky prevádzky vozidiel na pozemných komunikáciách a podmienky stanovené pri schválení technickej spôsobilosti výrobku a podmienky stanovené osobitnými predpismi pre dané vozidlo, alebo jeho časť (napr. predpisy EHK, dohoda ADR a pod.).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či na vozidle nie sú vykonané nedovolené úpravy alebo zmeny, alebo použité nepôvodné diely diely sú v súlade s platnými predpismi. Vykonané úpravy alebo zmeny odporujúce predpisom sa definujú v rubrike "Poznámka" v protokole o technickej kontrole vozidla.

Chyby

Závada popísaná v rubrike "Poznámka" protokolu o technickej kontrole vozidla je:

- ľahká, (A)
- vážna, (B)
- nebezpečná. (C)

Poznámka: V tejto skupine sa zisťujú a hodnotia nedostatky, ktoré nie je možné zaradiť do ostatných kontrolovaných ústrojenstiev.

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo kategórie M₃ s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 10 t a motorové vozidlo kategórie N₃, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 31.12.1995 a sú prevádzkované vo vnútroštátnej doprave musia byť vybavené zariadením na obmedzenie najvyššej rýchlosti jazdy vozidla, ktoré musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom*).
2. Motorové vozidlo kategórie M₃ s celkovou hmotnosťou nad 10 t a motorové vozidlo kategórie N₃, vyrobené po 1.1.1989, ktoré je prevádzkované v medzinárodnej cestnej doprave musí byť dodatočne vybavené obmedzovačom rýchlosti jazdy.
3. Obmedzovač rýchlosti jazdy musí zabezpečiť, aby rýchlosť motorového vozidla neprekročila
 - a) na motorovom vozidle kategórie M₃ s celkovou hmotnosťou nad 10 t 100 km/h,
 - b) na motorovom vozidle kategórie N₃ 90 km/h,
 - c) na motorovom vozidle schválenom na cestnú prepravu nebezpečných vecí v zmysle dohody ADR 80 km/h.
4. Požiadavka na vybavenie motorového vozidla obmedzovačom rýchlosti jazdy sa nevzťahuje na motorové vozidlo
 - a) kategórie M₃, ktorého konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 100 km/h,
 - b) kategórie N₃, ktorého konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 90 km/h,
 - c) s právom prednosti jazdy
 - d) vybavené zvláštnym evidenčným číslom na skúšobné jazdy. V prípade, že nie je možné zistiť najvyššiu konštrukčnú rýchlosť určenú výrobcom, považuje sa za najvyššiu konštrukčnú rýchlosť pre tento účel najvyššia dovolená rýchlosť, ktorá bola určená pri schválení technickej spôsobilosti - uvedená v technickom preukaze.
5. Obmedzovače rýchlosti jazdy po zabudovaní do vozidla musia byť zaplombované.
6. Obmedzovač rýchlosti môže do motorového vozidla dodatočne zabudovať výrobca vozidla, výrobca alebo poverený zástupca výrobcu obmedzovača rýchlosti a pracovisko poverené montážou obmedzovača rýchlosti.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vybavenie vozidla obmedzovačom rýchlosti, ktoré musí byť zapísané v riadku č. 8 technického preukazu a doložené platným protokolom o skúške obmedzovača poverenou osobou. Skontroluje sa aj zabezpečenie obmedzovača rýchlosti plombou proti neoprávnenému vypnutiu. Údaj o max. nastavenej rýchlosti uvedený v technickom preukaze a protokole o skúške obmedzovača musí zodpovedať príslušnej kategórii vozidla a musí byť uvedený na značke najvyššej povolenej rýchlosti v zadnej časti vozidla.

Chyby

1. Vozidlo, pre ktoré je obmedzovač rýchlosti predpísaný, ním nie je vybavené. (B)
2. Vozidlo, pre ktoré je obmedzovač rýchlosti predpísaný, ním je vybavené, avšak chýba zápis v tech. preukaze alebo platný protokol o skúške obmedzovača. (B)
3. Obmedzovač rýchlosti nie je zabezpečený plombou proti neoprávnenému vypnutiu. (B)

*) EHK č. 89 Zariadenia na obmedzenie rýchlosti.

Ovládacie, regulačné a rozvádzacie prvky plyn. zariadenia**Predpísané podmienky**

1. Plynové zariadenie musí byť vyhotovené v súlade s písomným potvrdením o technickej spôsobilosti plynového zariadenia, ktoré vystavuje oprávnená organizácia alebo oprávnená právnická, alebo fyzická osoba.
2. Vozidlo s možnosťou pohonu alternatívnymi palivami plyn alebo benzín resp. nafta nesmie byť možné prevádzkovať súčasne na plyn a benzín resp. naftu, s výnimkou zapalovacej dávky motorovej nafty zápalných motorov.
3. Redukčné ventily, regulátory, plynové potrubie a hadice musia byť umiestnené v takej vzdialenosti od zdrojov tepla alebo musia byť voči nim chránené, aby nemohlo dôjsť k narušeniu funkcie plynového zariadenia.
4. Potrubia a hadice plynových rozvodov musia byť vedené a upevnené tak, aby nemohlo dôjsť k ich poškodeniu vibráciami a trením. Príchytky a prievlaky potrubí musia znemožňovať ich mechanické poškodenie dotykom s pevnými časťami vozidla.
5. Plynové potrubia a rozvody nesmú byť privarené na konštrukciu vozidla alebo na nosnú konštrukciu tlakových nádob (nádží).
6. Ovládacie a regulačné prvky musia byť upravené tak, aby sa zamedzilo nežiadúcej manipulácii s

nimi okrem prvkov na nastavenie voľnobežných otáčok motora.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vyhotovenie, umiestnenie, upevnenie a stav prvkov plynového zariadenia.

Pri vozidlách s možnosťou alternatívneho pohonu na plyn alebo benzín resp. naftu sa jazdnou skúškou overí činnosť zariadenia na prepínanie jednotlivých druhov pohonu.

Chyby

1. Plynové zariadenie nie je vyhotovené v súlade s písomným potvrdením o technickej spôsobilosti plynového zariadenia.. (C)
2. Vozidlo s možnosťou pohonu alternatívnymi palivami plyn alebo benzín resp. nafta je možné súčasne prevádzkovať na plyn a benzín resp. naftu. (C)
3. Redukčné ventily, regulátory, plynové potrubia a hadice sú nevhodne umiestnené z hľadiska tepelnej ochrany. (C)
4. Potrubia a hadice sú z pohľadu mechanického poškodenia nevhodne vedené. (B)
5. Plynové potrubia a rozvody sú privarené na konštrukciu vozidla alebo na nosnú konštrukciu tlakových nádob (nádrží). (C)
6. Ovládacie a regulačné prvky nie sú upravené tak, aby sa zamedzilo nežiadúcej manipulácii s nimi. (B)

Tlakové nádoby (nádrže) s výstrojom

732

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí vyhotovenie, umiestnenie, upevnenie a stav každej plynovej nádoby (nádrže) a jej výstroja. Kontrole je potrebné venovať mimoriadnu pozornosť, so zvláštnym zreteľom na upevnenie nádob (nádrží), najmä či nie je na ne privarená nosná alebo prídavná konštrukcia a či nie je narušená koróziou alebo deformáciou. Upevnenie tlakových nádob (nádrží) na podlahu karosérie je potrebné dôkladne prehliadnuť zospodu vozidla.

Chyby

1. Aspoň jedna tlaková nádoba (nádrž) je nedostatočne resp. nevhodne spojená s konštrukciou vozidla. (C)
2. Na tlakovú nádobu (nádrž) je privarená konštrukcia. (C)
3. Povrch aspoň jednej tlakovej nádoby (nádrže) je poškodený trhlinami, koróziou alebo je zdeformovaný. (C)
4. Aspoň jedna tlaková nádoba (nádrž) alebo jej armatúra vyčnieva cez obrys vozidla alebo nie je chránená pred poškodením, nárazom, sálavým teplom alebo slnečným žiarením. (C)
5. Prípojka pre plnenie tlakových nádob CNG nie je vybavená uzavieracou zátkou alebo táto nie je zabezpečená proti strate. (B)

SPALINY, HLUK, ODRUŠENIE

800

801 Koncentrácia CO a HC v spalinách zážihového motora

802 Dymivosť vznetrového motora

803

804 Výfukové potrubie - vyústenie

805 Výfukové potrubie - stav

806 Hladina vonkajšieho hluku výfukového systému

807 Odrúšenie

808

809 Riadený katalyzátorový systém - stav

810 Riadený katalyzátorový systém - funkčnosť

811

Koncentrácia CO a HC v spalinách zážihového motora**801****Predpísané podmienky**

- Koncentrácia oxidu uhoľnatého (CO) a nespálených uhľovodíkov (HC) nesmie pri voľnobežných otáčkach nezaťaženeho zážihového motora vozidla v premávke, ktorého výfukové plyny nečistí zdokonalený emisný systém, prekročiť limity:
 - 3,5 % CO a 800 ppm HC,
 - 4,5 % CO a 1200 ppm HC na vozidle vyrobenom pred 1. januárom 1986,
 - 6,0 % CO a 2000 ppm HC na vozidle vyrobenom pred 1. januárom 1973.
- Na vozidle s prestavaným vznetovým motorom na zážihový motor s plynovým pohonom v premávke koncentrácia oxidu uhoľnatého (CO) nesmie prekročiť hodnoty určené pre zážihový motor podľa roku výroby pôvodného vznetového motora.
- Koncentrácia nespálených uhľovodíkov (HC) sa nekontroluje pri prevádzke motora na plynné palivo, motora vozidla na plynový pohon v premávke a motora mazanom zmesou paliva a mazacieho oleja.
- Ustanovenie bodu 1. sa nevzťahuje na motor vozidla kategórie L₁, L₂, L₃, L₄ a L₅ s pohotovostnou hmotnosťou vozidla neprevyšujúcou 400 kg, ktoré je vybavené zážihovým motorom.
- Hodnoty emisných limitov sa uvádzajú v objemových jednotkách a sú stanovené ako najvyššie prípustné limity vrátane všetkých tolerancií.

Spôsob kontroly

Koncentrácia oxidu uhoľnatého (CO) a nespálených uhľovodíkov (HC) sa meria pri otáčkach voľnobehu. Na vozidle vybavenom zariadením na alternatívny pohon benzín-plyn sa vykoná meranie zvlášť pre obidva druhy použitého paliva.

Na meranie sa použije infraanalyzátor schváleného typu a postupuje sa podľa schváleného metodického pokynu. Súčasťou merania je kontrola otáčok voľnobehu a teploty motora.

Na vozidle s väčším počtom vyústení výfukového potrubia sa koncentrácia CO a HC meria v každom vyústení zvlášť; konečným výsledkom je aritmetický priemer výsledkov všetkých meraní.

Chyby

- Koncentrácia CO a/alebo HC v spalinách vozidla so zážihovým motorom prekračuje stanovený limit. (C)
- Stav vozidla neumožňuje meranie koncentrácie CO a HC predpísaným spôsobom
 - motor má extrémne nepravidelný chod (pravidelné vynechávanie zážihu niektorého z valcov - valec nepracuje), pri voľnobehu sa motor zastavuje, (B)
 - nadmerne vysoké otáčky motora pri voľnobehu (ak prekračujú 1000 min⁻¹ a výrobcom predpísaná hodnota nie je väčšia) bez možnosti ich zníženia a ustálenia. (B)
 - koncentrácia CO kolíše počas 30 s o viac ako 0,5 % CO pričom max. hodnota neprekračuje stanovený limit. (A)

Poznámky:

- Emisné limity ustanovené výrobcom vozidla sa uplatňujú len pri emisných kontrolách vykonávaných podľa osobitného predpisu¹⁾.
- Chyby výfukového potrubia sa zaznamenávajú v por. č. 805.
- Vozidlo so zážihovým motorom, ktorého výfukové plyny čistí zdokonalený emisný systém, napr. trojcestný riadený katalyzátorový systém, musí spĺňať osobitné podmienky z hľadiska škodlivín vo výfukových plynch - koncentrácia CO a HC vo výfukových plynch tohto vozidla sa posudzuje podľa por. č. 810.
- Pri vozidle vybavenom zariadením na alternatívny pohon benzín-plyn sa uvedú do predtlačky protokolu hodnoty namerané pri prevádzke motora na benzín. Hodnoty namerané pri prevádzke na plyn sa uvedú v poznámke protokolu formou napr.:
" Plyn: CO/nv 0,6 % / 830 min⁻¹"

Pokiaľ je vozidlo vybavené zariadením len na pohon plynom, uvedú sa namerané hodnoty do predtlačky protokolu.

5. Na meranie koncentrácie CO a HC je možné použiť iba prístroje schváleného typu²⁾.

Skúšky analyzátorov so zameraním na prevádzkové vlastnosti a posúdenie vhodnosti ich použitia v podmienkach STK vykonáva poverená organizácia³⁾.

- Vyhláška MDPT SR č. 265/1996 Z.z. o emisných kontrolách cestných motorových vozidiel.
- Povinné schvaľovanie typu v zmysle § 6 a 7 zákona č. 505/1990 Zb. o metrológii
- SLOVDEKRA Bratislava

Dymivosť vznetového motora**802****Predpísané podmienky**

Dymivosť výfukových plynov vznetového motora vozidla v prevádzke zistená metódou voľnej akcelerácie nesmie prekročiť hodnotu:

- 2,5 m⁻¹, ak ide o nepreplňovaný vznetový motor,

- b) $3,0 \text{ m}^{-1}$, ak ide o preplňovaný vznetový motor,
c) $4,0 \text{ m}^{-1}$, ak ide o vznetový motor vozidla vyrobeného alebo dovezeného pred 1. januárom 1976.
Limitné hodnoty dymivosti sú stanovené ako najvyššie prípustné vrátane všetkých tolerancií.
Stav motora musí umožňovať meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie.

Spôsob kontroly

Dymivosť vozidla so vznetovým motorom sa meria opacimetrom schváleného typu metódou voľnej akcelerácie. Pri meraní sa postupuje podľa schváleného metodického pokynu.

Chyby

1. Dymivosť vznetového motora prekračuje limitnú hodnotu. (C)
2. Stav motora neumožňuje vykonanie merania (správna funkcia regulátora max. otáčok nie je zaručená, príp. sa vyskytujú iné nedostatky svedčiace o zlom mechanickom stave motora). (B)

Poznámky:

1. Emisné limity ustanovené výrobcom vozidla sa uplatňujú len pri emisných kontrolách vykonávaných podľa osobitného predpisu¹⁾.
2. Skúšky opacimetrov so zameraním na prevádzkové vlastnosti a posúdenie vhodnosti ich použitia v podmienkach STK vykonáva poverená organizácia²⁾.

- 1) Vyhláška MDPT SR č. 265/1996 Z.z. o emisných kontrolách cestných motorových vozidiel v znení neskorších predpisov.
- 2) SLOVDEKRA Bratislava.

Výfukové potrubie - vyústenie

804

Predpísané podmienky

1. Vyústenie výfukového potrubia vozidla schváleného pred 1.7.1972 nesmie smerovať k pravej bočnej strane vozidla.
2. Koncová časť výfukového potrubia vozidla schváleného po 1.7.1972 musí smerovať nad vozidlo alebo dozadu za vozidlo, alebo vľavo, pričom:
 - vyústenie výfukového potrubia nesmie presahovať, okrem jednostopových motorových vozidiel, inú pevnú časť zadného a bočného obrysu vozidla,
 - os vyústenia koncovej časti výfukového potrubia, okrem potrubia smerujúceho hore a vyústeného nad vozidlom, musí byť buď rovnobežná s vodorovnou rovinou, alebo odklonená k rovine vozovky,
 - ak je výfukové potrubie vozidla vyvedené kolmo nahor, musí mať vyústenie v ľavej polovici vozidla.Koniec vyústenia musí byť najmenej 100 mm nad strechou kabíny pre vodiča alebo nad karosériou motorového vozidla okrem vozidla kategórie T a pojazdného pracovného stroja. Na vozidle schválenom po 30.4.1997 musí byť koniec vyústenia vybavený samočinnou uzatváracou klapkou alebo odvodňovacím ventilom v najnižšej časti potrubia.
3. Ťahače návesov schválené po 1.7.1972 nesmú výfukovými plynmi priamo ofukovať návesy.

Spôsob kontroly

Prehliadkou výfukového potrubia sa overuje, či jeho vyústenie zodpovedá schválenému typu.

Chyby

1. Vyústenie výfukového potrubia nezodpovedá predpisom. (B)

Výfukové potrubie - stav

805

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav výfukového potrubia. V motorovom priestore sa overí upevnenie zberného výfukového potrubia na motore.

Chyby

1. Výfukové potrubie, tlmič výfuku, resp. neriadený katalyzátor sú prasknuté alebo z iných príčin netesné, takže výfukové plyny vnikajú do priestoru pre cestujúcich, vodiča alebo do priestoru pre náklad

- alebo sú zdrojom nadmerného hluku. (C)
2. Tlmič výfuku alebo niektorá časť výfuk. potrubia chýba. (C)
 3. Na vozidle je namontovaný tlmič výfuku nezodpovedajúci schválenému typu vozidla alebo schválenému vyhotoveniu. (B)
 4. Výfukové potrubie, tlmič výfuku, resp. neriadený katalyzátor nie sú riadne pripevnené alebo dostatočne tepelne izolované od blízkych horľavých častí vozidla. (B)
 5. Výfukové potrubie je netesné - neumožňuje vykonať meranie koncentrácie CO a HC alebo dymivosti predpísaným spôsobom. (B)
 6. Jednotlivé spoje na výfukovom potrubí sú čiastočne netesné, tieto netesnosti však nemajú vplyv na bezpečnosť, príp. hlučnosť vozidla. (A)

Poznámka: Pokiaľ sa vyskytnú pochybnosti o tom, či tlmič výfuku je schváleného vyhotovenia, vykoná sa kontrola hladiny hluku výfukového systému podľa por. č. 806.

Hladina vonkajšieho hluku výfukového systému

806

Predpísané podmienky

1. Všetky zariadenia určené k tlmeniu vonkajšieho i vnútorného hluku musia byť prevádzkyschopné a plniť určenú tlmiacu funkciu.
2. Hladina vonkajšieho hluku motorového vozidla v prevádzke po jeho oprave alebo po akomkoľvek zásahu do výfukového a tlmiaceho systému nesmie byť vyššia, ako bola pri schválení jeho technickej spôsobilosti.
3. Hladina vonkajšieho hluku stojaceho motorového vozidla nesmie na vozidlách všetkých kategórií prekročiť referenčnú hodnotu.
4. Výfukový systém vozidla uvedeného do prevádzky do 31. decembra 1982 musí spĺňať referenčné hodnoty hladiny vonkajšieho hluku stojaceho vozidla v dB (A) uvedené v tabuľke:

Kategória vozidla	Schválenie technickej spôsobilosti		
	Pred rokom 1972	Počínajúc 1.1.1972 do 31.12.1975	Počínajúc 1.1.1976 do 31.12.1982
Vozidlo kategórie L			
do 50 cm ³	105	103	103
nad 50 do 125 cm ³	107	105	105
nad 125 do 500	109	107	107
nad 500 cm ³	110	108	108
Vozidlo kategórie M			
do 9 miest	102	100	98
nad 9 miest do 3,5 t	112	110	108
cez 9 miest nad 3,5 t	116	114	112
Vozidlá kategórie N			
do 3,5 t	112	110	108
nad 3,5 t celk. hmotnosti	116	114	112

Spôsob kontroly

Hladina vonkajšieho hluku výfukového systému sa meria iba na vozidle, ktoré podľa subjektívneho posúdenia vykazuje nadmernú hlučnosť. Na meranie sa použije zvukomer, ktorý spĺňa minimálne požiadavky na zvukomery pre prevádzkové merania stanovené osobitným predpisom (STN 35 6870). Pri meraní sa postupuje podľa schváleného metodického pokynu.

Chyby

Nameraná hladina vonkajšieho hluku výfukového systému presahuje stanovený limit. (C)

Odrušenie

807

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo musí byť konštrukčne vyhotovené, vyrobené a vybavené tak, aby rušivé vyžarovanie elektromagnetickej energie (rušenie), vznikajúce pri prevádzke vozidla, neprevýšilo medzné hodnoty rušenia. Vozidlo, ktorého technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972, musí byť schválené z hľadiska odrušenia.
2. Do konštrukcie a vyhotovenia mechanizmov vozidla v prevádzke sa nesmú robiť zásahy a pri

výmene sa originálne dielce nesmú nahrádzať dielcami, ktoré by zvyšovali rušenie nad ustanovenú hranicu.

Spôsob kontroly

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

Chyby

Na vozidle chýba niektorý z odrušovacích prvkov, ktorými sú vozidlá povinne vybavované, prípadne je niektorý odrušovací prvok zjavne poškodený. (A)

Riadený katalyzátorový systém - stav

809

Predpísané podmienky

Vozidlá so zážihovými motormi kategórie M₁ a N₁, ktorých technická spôsobilosť bola schválená s riadeným katalyzátorovým systémom (trojcestným, príp. iným, účinnosťou porovnateľným systémom redukcie škodlivín) musia spĺňať stanovené podmienky z hľadiska emisií škodlivín vo výfukových plynch. Riadený katalyzátorový systém musí spĺňať charakteristické znaky (použitie elektronicky riadeného karburátora alebo vstrekovania a lambda-sondy, riadiacej elektroniky so súvisiacimi regulačnými prvkami, ich prepojenie elektrickým vedením,...). Vizúálnou kontrolou sa zistí, či prvky zapaľovacej a palivovej sústavy sú v bezchybnom stave. Samotný katalyzátor s pripojovacími časťami na výfukové potrubie nesmie byť korozívne alebo inak poškodený tak, aby bola narušená jeho tesnosť, musí byť riadne upevnený a tepelne izolovaný (napr. ochranným štítom a pod.) od ostatných častí vozidla. Vnútorňa štruktúra katalyzátora (funkčnej časti) musí byť kompaktná.

Spôsob kontroly

V motorovom priestore a zo spodu vozidla sa vykoná vizuálna prehliadka k emisiám relevantných dielov a vedení zapaľovacej, palivovej sústavy a výfukového zariadenia, zameraná na prítomnosť, úplnosť, tesnosť a nepoškodenosť. K tomu patrí najmä katalyzátor, lambda-sonda, elektronická riadiaca jednotka, elektrické vedenia k snímačom a regulačným prvkom, ich vzájomné prepojenie, prípadne systém zachytávania výparov paliva, systém spätného vedenia výfukových plynov, systém prívodu sekundárneho vzduchu, pokiaľ sú bez demontáže prístupné. Tesnosť katalyzátora a celého výfukového potrubia sa overí krátkodobým upchatím ústia výfuku tak, aby sa vylúčila možnosť poškodenia systému. Kompaktnosť vnútornej štruktúry katalyzátora sa overí poklepaním po jeho telese.

Chyby

1. Vozidlo nie je vybavené riadeným kat. systémom. (C)
2. Katalyzátor (vonkajší plášť) alebo jeho zapojenie do výfukového potrubia je poškodené (koróziou, mechanicky) a netesné, takže je narušená jeho funkčnosť. (B)
3. Vnútorňa funkčná časť katalyzátora je uvoľnená, prípadne mechanicky poškodená a nekompaktná. (B)
4. Niektorá časť riadiacej sústavy katalyzátora je evidentne poškodená (nezaručuje spoľahlivú funkciu), lambda-sonda nie je zapojená a pod. (B)
5. Katalyzátor nie je dostatočne tepelne izolovaný od blízkych horľavých častí vozidla. (B)

Poznámky:

1. Funkčnosť riadeného katalyzátorového systému sa posudzuje podľa por. č. 810. Chyby samotného výfukového potrubia sa zaznamenávajú v por. č. 805. Iné poruchy elektrického vedenia sa posudzujú podľa por. č. 703. Vybavenie plniaceho otvoru palivovej nádrže reduktorom sa posudzuje podľa por. č. 705.
2. Podľa platných predpisov vozidlá so zážihovými motormi kategórie M₁ a N₁, ktoré boli vyrobené alebo dovezené po 1.10.1993 musia plniť požiadavky predpisu EHK č. 83.01, čo predpokladá vybavenie vozidla riadeným katalyzátorovým systémom. Prípadne použité iné technické riešenie musí pri TK pred schválením technickej spôsobilosti preukázať protokolom o skúške vozidla vypracovaným homologizačnou skúšobňou plnenie podmienok predpisu EHK č. 83.01 B, ekvivalentnej smernice EHS č. 91/441 alebo predpisu US 83 Federal.
3. Pri vozidlách s objemom motora do 1400 cm³ sa do marca 1994 pripúšťalo aj plnenie smernice EHS č. 89/458, ktoré spĺňalo aj riešenie s neriadeným katalyzátorom.
4. Vozidlá kategórie M1 so zážihovým motorom na bezolovnatý benzín:
 - pre inú než cestnú premávku
 - konštruované na dopravu viac než 6 osôb včítane vodiča
 - ktoré majú celkovú hmotnosť väčšiu než 2,5 ta vozidlá kategórie N₁, majú stanovené zvláštne podmienky (limity emisie škodlivín podľa predpisu EHK č. 83-01 A), takže vybavenie vozidla riadeným katalyzátorovým systémom nemusí byť nevyhnutné. Vhodnosť použitého technického riešenia sa overuje v schvaľovacom konaní.

Riadený katalyzátorový systém - funkčnosť

810

Predpísané podmienky

Pri vozidlách so zážihovými motormi kategórie M₁ a N₁, ktorých technická spôsobilosť bola schválená s

riadeným katalyzátorovým systémom (trojcestným, príp. iným, účinnosťou porovnateľným systémom redukcie škodlivín) sa overuje funkčnosť tohto systému. Koncentrácia CO a HC nesmie prekročiť hodnoty:

- a) určené výrobcom vozidla pri voľnobežných otáčkach nezaťaženeho motora; ak tieto hodnoty výrobca neurčil, najvyššia koncentrácia CO nesmie prekročiť hodnotu 0,5 % a najvyššia koncentrácia HC hodnotu 100 ppm,
- b) 0,3 % CO pri zvýšených stabilizovaných otáčkach nezaťaženeho motora najmenej 2000 min⁻¹, pričom hodnota lambda nesmie prekročiť hodnoty určené výrobcom vozidla alebo musí byť v rozsahu 1 ± 0,03.

Koncentrácia HC a hodnota lambda sa nekontrolujú pri prevádzke motora na pohon plynným palivom.

Hodnoty emisných limitov sa uvádzajú v objemových jednotkách a sú ustanovené ako najvyššie prípustné limity vrátane všetkých tolerancií.

Stav vozidla musí meranie koncentrácie CO a HC umožňovať.

Spôsob kontroly

Funkčnosť riadeného katalyzátorového systému sa overuje meraním koncentrácie CO a HC pri voľnobehu, dynamickým testom lambda-regulačného okruhu (podľa podmienok kontr. úkonu 813), meraním koncentrácie CO a hodnoty lambda pri zvýšených stabilizovaných otáčkach nezaťaženeho motora. Pri vozidlách vybavených zariadením na alternatívny pohon benzín-plyn sa vykoná meranie zvlášť pre obidva druhy použitého paliva.

Motor, katalyzátor a lambda-sonda musia byť zohriate na prevádzkovú teplotu, pričom teplota oleja v motore musí byť minimálne 80°C, pokiaľ výrobca vozidla nestanovuje inak.

Na meranie sa použije štvorzložkový infraanalýzátor (CO, HC, CO₂, O₂) schváleného typu s indikáciou hodnoty lambda a postupuje sa podľa schváleného metodického pokynu. Súčasťou merania je kontrola otáčok a teploty motora.

Pri vozidlách s viacerými nezávislými výfukovými systémami musí predpísaným podmienkam vyhovovať každý nezávislý výfukový systém.

Chyby

1. Koncentrácia CO v spalinách pri voľnobehu a/alebo pri zvýšených otáčkach prekračuje stanovený limit. (C)
2. Koncentrácia HC v spalinách pri voľnobehu prekračuje stanovený limit. (B)
3. Hodnota lambda pri zvýšených otáčkach sa odlišuje od výrobcom stanovených hodnôt alebo - ak nie sú tieto údaje k dispozícii - je mimo všeobecne stanoveného rozpätia 0,97 až 1,03. (B)
4. Stav vozidla neumožňuje meranie koncentrácie CO a zistenie hodnoty lambda predpísaným spôsobom (otáčky voľnobehu sa odlišujú o viac než ±100 min⁻¹ od výrobcom predpísanej hodnoty, nadmerné kolísanie koncentrácie CO - pri stabilizovaných otáčkach počas 10 s viac ako 0,1 % CO a pod.). (B)

Poznámky:

1. Do protokolu o technickej kontrole vozidla sa zaznamenávajú okrem hodnotenia prípadnej závady vždy aj namerané hodnoty:

- a) Teplota oleja v motore - T /°C/
- b) Zvýšené stabilizované otáčky - n_{zv} /min⁻¹/
- c) Hodnota lambda pri n_{zv} - lambda /-/
- d) Objemová koncentrácia CO pri n_{zv} - CO /%/
- e) Voľnobežné otáčky - n_v /min⁻¹/
- f) Objemová koncentrácia CO pri n_v - CO /%/
- g) Objemová koncentrácia HC pri n_v - HC /ppm/

2. Do protokolu o TK sa v časti "Poznámka" - PTO" uvedie kódové označenie typu motora.

3. Pri vozidlách vybavených zariadením na alternatívny pohon benzín-plyn sa uvedú do predtlačie protokolu hodnoty namerané pri prevádzke motora na benzín. Hodnoty namerané pri prevádzke na plyn sa uvedú v poznámke protokolu formou:

" Plyn: CO/n_v 0,35 % / 810 min⁻¹"
CO/n_{zv} 0,05 % / 2520 min⁻¹"

Pokiaľ je vozidlo vybavené zariadením len na pohon plynom, uvedú sa namerané hodnoty do predtlačie protokolu.

4. Na meranie koncentrácie CO a HC je možné použiť iba prístroje schváleného typu¹⁾ spĺňajúce podmienky pre maximálne dovolené chyby merania stanovené predpisom OIML R 99 pre meradlá triedy presnosti I.

Skúšky analyzátorov so zameraním na prevádzkové vlastnosti a posúdenie vhodnosti ich použitia v podmienkach STK vykonáva poverená organizácia²⁾.

1) Povinné schvaľovanie typu v zmysle §6 a 7 zákona č. 505/1990 Zb. o metrológii.

2) SLOVDEKRA Bratislava.

Dynamický test lambda-regulácie

813

Predpísané podmienky

Pri vozidlách so zážihovými motormi kategórie M₁ a N₁, ktorých technická spôsobilosť bola schválená s riadeným katalyzátorovým systémom (trojcestným, príp. iným, účinnosťou porovnateľným systémom redukcie škodlivín) sa overuje funkčnosť tohto systému. Regulačný okruh lambda-sondy musí na vyvolaný

rušivý vplyv pri chode motora reagovať požadovaným spôsobom. Postup pri vyvolaní rušivého vplyvu regulačného okruhu lambda-sondy stanovuje výrobca, prípadne sa použije všeobecne známy postup pre dynamický test lambda-regulácie. Po vyvolaní resp. po ukončení pôsobenia rušivého vplyvu a zmene hodnoty lambda musí riadiaci systém doregulovať smerom k pôvodnej hodnote lambda.

Spôsob kontroly

Funkčnosť riadeného katalyzátorového systému sa overuje dynamickým testom lambda-regulačného okruhu (vyvolaním rušivého vplyvu). Motor aj katalyzátor s lambda-sondou musia byť zahriate na prevádzkovú teplotu, pričom teplota oleja v motore musí byť minimálne 80°C, pokiaľ výrobca vozidla nestanovuje inak. Na posúdenie požadovanej reakcie regulačného okruhu sa použije štvorzložkový infraanalýzátor (CO, HC, CO₂, O₂) schváleného typu s indikáciou hodnoty lambda a postupuje sa podľa schváleného metodického pokynu. Súčasťou overovania je meranie teploty oleja v motore a otáčok motora. Pri vozidlách s viacerými nezávislými výfukovými systémami musí predpísaným podmienkam vyhovovať každý nezávislý výfukový systém.

Chyby

Regulačný okruh lambda-sondy nereaguje na vyvolaný rušivý vplyv požadovaným spôsobom. (B)

Poznámky:

- Úkon sa vykonáva:
 - pri technických kontrolách vozidiel pred schválením technickej spôsobilosti k prevádzke na pozemných komunikáciách v SR,
 - pri zvláštnych kontrolách pre posúdenie nároku na úľavu z cestnej dane (podľa zákona NR SR č. 87/1994 Z.z. zo dňa 23. marca 1994 o cestnej dani).
- Pri atypických riešeniach riadeného katalyzátorového systému sa uznáva potvrdenie značkového autoservisu o správnej funkcii regulačného okruhu lambda-sondy, resp. systému ako celku.
- Celkové hodnotenie stavu a funkčnosti riadeného katalyzátorového systému (úkony č. 809, 810 a 813) sa pre potreby daňového úradu (1.b) uvedie do poznámky protokolu o technickej kontrole formou:
"Riadený katalyzátor funkčný",
resp.
"Riadený katalyzátor nefunkčný"

PREDPÍSANÁ A ZVLÁŠTNÁ VÝBAVA

900

- 901 Zdravotnícke potreby (lekárnička)
- 902 Predpísaná minimálna výbava
- 903 Výstražný trojuholník
- 904 Hasiace prístroje
- 905 Zakladacie klíny
- 906 Nádoby na rezervné palivo a ich držiaky
- 907 Plachta a oblúky
- 908 Navijak
- 909 Hydraulická ruka
- 910 Zdvíhacie čelo

Zdravotnícke potreby (lekárnička)

901

Predpísané podmienky

Motorové vozidlo, okrem vozidla kategórie L₁ a L₂, jednonápravového traktora s prívesom, ručného motorového vozíka a bicykla s pomocným motorčekom, musí byť vybavené lekárničkou podľa druhu vozidla. Obsah lekárničky musí byť uložený v samostatnom púzdre s charakteristickým označením. Súčasťou lekárničky je zoznam náplne, stručný návod na použitie, pokyn na poskytovanie prvej pomoci, označenie výrobcu a dátum kompletizovania. Vozidlo na hromadnú dopravu osôb musí mať lekárničku umiestnenú na označenom a prístupnom mieste v priestore vozidla pre cestujúcich. Prevádzkovateľ vozidla je povinný udržiavať lekárničku v riadnom stave, pričom použiteľnosť jednotlivých druhov zdravotníckych potrieb je takáto:

- pri dezinfekčných roztokoch a sterilných obväzových materiáloch lehotu (životnosť) určuje výrobca,
- ostatné obväzové materiály najdlhšie päť rokov od dátumu ich výroby, ak nemajú porušený obal.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vybavenosť vozidla predpísanými zdravotníckymi potrebami*).

Chyby

- Vozidlo nie je vybavené predpísanou "lekárničkou". (B)
- Lekárnička je v zlom stave (zdravotnícke potreby sú po záručnej dobe, alebo sú poškodené tak, že

stratili sterilnosť, alebo sú v nepoužiteľnom stave).

(A)

3. V "lekárničke" chýba niektorý zo zdravotníckych prostriedkov.

(A)

Poznámka:

Sortiment autolekárničky:

Gáza hydrofilná skladaná sterilná 7,5 x 7,5 á 5 ks	2 ks
Dezinfekčný roztok 50 ml s rozprašovačom	1 ks
Resuscitačná rúška s ventilom	1 ks
Izotermická fólia 220 cm x 140 cm	1 ks
Trojrohá šatka látková	2 ks
Rukavice jednorázové	1 pár
PVC ruška 20 cm x 20 cm	1 ks
Náplast' hladká šírka 1,5 cm	1 ks
Obväz hotový sterilný č. 4	4 ks
Ovínadlo hydrofilné sterilné 10 cm x 5 m	1 ks
Ovínadlo hydrofilné sterilné 6 cm x 5 m	1 ks
Ovínadlo škrtiace gumové (min. dĺžka 70 cm)	1 ks
Ovínadlo pružné IDEAL 6 cm x 5 m	1 ks
Náplast' s vankúšikom 8 cm x 4 cm	10 ks

Odporúčané :

Nožnice nehrdzavejúce	1 ks
Zavieracie špendlíky	4 ks

Sortiment motolekárničky:

Gáza hydrofilná skladaná sterilná 7,5 x 7,5 cm á 5 ks	2 ks
Obväz hotový sterilný č. 3	1 ks
Ovínadlo hydrofilné sterilné 6 cm x 5 m	1 ks
Ovínadlo škrtiace gumové (min. dĺžka 70 cm)	1 ks
Náplast' s vankúšikom 8 cm x 4 cm	4 ks
Trojrohá látková šatka	1 ks
Resuscitačná rúška s ventilom	1 ks

Odporúčané:

Náplast' hladká cievka šírka 1,5 cm	1 ks
Dezinfekčný roztok 50 ml s rozprašovačom	1 ks
Rukavice jednorázové	1 pár

*) Smernica č.1612/1996-SLP vestníka MZ SR čiastka 17-18/9/1996.

Predpísaná minimálna výbava

902

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórie M a N musia mať túto minimálnu výbavu:
 - a) náhradné elektrické poistky, ak sa v elektrickej inštalácii používajú, a to po jednej z každého používaného druhu,
 - b) náhradné žiarovky, a to po jednej z každého druhu používaného na vonkajšie osvetlenie vozidla,
 - c) príručný zdvihák s nosnosťou rovnajúcou sa aspoň zaťaženiu najviac zaťaženej nápravy vozidla,
 - d) kľúč na matice a skrutky kolies,
2. Motorové vozidlo kategórie L₃, L₄, a L₅ musí mať aspoň túto výbavu:
 - a) jednu náhradnú poistku,
 - b) po jednej náhradnej žiarovke z každého druhu žiaroviek používaných na vonkajšie osvetlenie vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vybavenie vozidla predpísanou minimálnou výstrojou.

Chyby

Minimálna predpísaná výstroj chýba úplne alebo sčasti, niektorá časť z nej je v nevyhovujúcom technickom stave. (B)

Výstražný trojuholník

903

Predpísané podmienky

Všetky motorové vozidlá, okrem jednostopových, musia byť vybavené prenosným výstražným trojuholníkom, ktorý musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom*).

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či je vozidlo vybavené schváleným typom výstražného trojuholníka

Chyby

Vozidlo nie je vybavené predpísaným trojuholníkom alebo trojuholník nie je schopný plniť svoju funkciu. (B)

Hasiace prístroje

904

Predpísané podmienky

1. Autobusy s obsaditeľnosťou 22 osôb okrem vodiča, mestské autobusy, osobné autobusové prívesy musia byť vybavené jedným alebo niekoľkými hasiacimi prístrojmi s celkovou náplňou najmenej 6 kg; ostatné autobusy musia byť vybavené hasiacimi prístrojmi s celkovou náplňou najmenej 12 kg.
2. Sanitné vozidlo musí byť vybavené hasiacim prístrojom s náplňou najmenej 2 kg.
3. Hasiace prístroje musia byť schváleného typu a musia byť vo vozidle v pohotovostnom stave, umiestnené na dobre viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, jeden z nich musí byť v bezprostrednej blízkosti vodiča vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí druh, stav, upevnenie, umiestnenie a značka poslednej kontroly hasiacich prístrojov.

Chyby

1. Predpísané hasiace prístroje chýbajú alebo niektorý prístroj je prázdny, prípadne má skončenú platnosť termínu kontroly, hasiaci prístroj nie je schváleného typu. (B)
2. Vo vozidle sú hasiace prístroje s menšou celkovou náplňou ako je predpísaná, alebo niektorý prístroj nie je umiestnený podľa predpísaných podmienok, alebo je nedostatočne pripevnený. (A)

Poznámka: Pri vozidlách určených na prepravu horľavín a výbušnín sa obidva nedostatky hodnotia stupňom. (C)

Zakladacie klíny

905

Predpísané podmienky

1. Motorové a prípojné vozidlá s troma a viac nápravami, jednonápravové prívesy s celkovou hmotnosťou vyššou ako 750 kg a návesy musia byť vybavené najmenej dvoma zakladacími klinmi.
2. Ostatné motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t a prípojné vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 750 kg musia byť vybavené najmenej jedným zakladacím klinom.
3. Zakladacie klíny musia byť schopné účinne zabezpečiť vozidlo proti samovoľnému pohybu, musia byť ľahko prístupné obsluhu a bezpečne uchopiteľné.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Vozidlo nie je vybavené zakladacími klinmi. (B)
2. Vozidlo je vybavené zakladacími klinmi nevhodného vyhotovenia, alebo sú nevhodne uložené. (A)

Nádoby na rezervné palivo a ich držiaky

906

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom zvláštnymi držiakmi na nádoby a s nádobami na rezervné palivo sa prehliadkou zistí stav, vyhotovenie a pripevnenie držiakov a nádob.

Chyby

1. Držiak nádob je nedostatočne pripevnený alebo je poškodený, vložené nádoby alebo ich uzávery nie

- je možné spoľahlivo zaistiť a zamknúť. (B)
2. Na vozidle, ktorého technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972 sú namontované držiaky na nádoby tak, že nezodpovedajú predpisu. (B)
3. Z niektorej nádoby vyteká palivo. (C)

Plachta a oblúky **907**

Predpísané podmienky

1. Plachta musí byť po celom obvode karosérie riadne pripevnená, aby za jazdy dostatočne priliehala k bočniciam a čelám vozidla.
2. Plachta nesmie byť poškodená natoľko, aby dostatočne nechránila prepravovaný náklad pred dažďom a snehom.
3. Plachtové oblúky a pripevňovacie objímky nesmú byť zdeformované alebo inak nadmerne poškodené; oblúky musia byť všetky.

Spôsob kontroly

Ak je na vozidle plachta s plachtovými oblúkmi, prehliadkou sa skontroluje ich stav a pripevnenie; nenamontovaná plachta sa nekontroluje.

Chyby

Plachtu nie je možné poriadne pripevniť, je nadmerne poškodená, plachtové oblúky a pripevňovacie objímky sú poškodené tak, že neplnia svoju funkciu alebo sú neúplné. (B)

Navijak **908**

Predpísané podmienky

1. Navijak ani diely lana nesmú byť poškodené tak, aby ohrozovali bezpečnosť obsluhy.
2. Navijak musí byť bezpečne pripevnený.
3. Zo skrine navijaku nesmie unikať masivo.
4. Z povrchu lana nesmú vyčnievať prasknuté drôty, ktoré by mohli spôsobiť zranenie obsluhy alebo zmenšiť pevnosť lana.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Zo skrine navijaku uniká masivo
- neodkvapkáva na vozovku, (A)
- odkvapkáva na vozovku. (C)
2. Navijak je nedostatočne pripevnený alebo je poškodený tak, že je znemožnená jeho činnosť, alebo viditeľná časť lana je nadmerne poškodená. (B)

Hydraulická ruka **909**

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Na vozidle vybavenom hydraulickou rukou sa prehliadkou zistí jej stav, pripevnenie a zaistenie v prepravnej polohe. Samotná funkcia sa neskúša.

Chyby

1. Z hydraulickej sústavy ruky uniká olej
- neodkvapkáva na vozovku, (A)
- odkvapkáva na vozovku. (C)
2. Hydraulická ruka nie je dostatočne pripevnená alebo zaistená, pripevňovacie alebo zaistovacie elementy sú poškodené. (B)

Zdvíhacie čelo **910**

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1. Z hydraulickej ovládacej sústavy uniká olej
 - neodkvapkáva na vozovku. (A)
 - odkvapkáva na vozovku. (C)
2. Zdvíhacie čelo je nedostatočne pripevnené na vozidlo, zaistovanie prepravnej polohy nedostatočne plní svoju funkciu. (B)

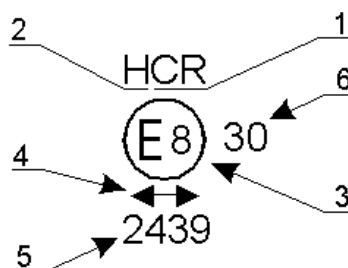
Ing. Pavol Reich
vrchný riaditeľ sekcie

Príloha

Označenie svetelných a signalizačných zariadení podľa EHK

Homologizačné značky musia byť nezmazateľné a umiestnené na kryte svetidla tak, aby po namontovaní svetelného zariadenia boli čitateľné.

Hlavné asymetrické svetlomety a svetlomety do hmly príklad:



- 1 - R diaľkové svetlo
C tlmené svetlo
CR tlmené i diaľkové svetlo
C/R tlmené i diaľkové svetlo, vlákno tlmeného nesmie byť žeravené súčasne s vláknom diaľkového
- 2 - B svetlo do hmly
H halogénová žiarovka
HS halogénová s vyhotovením svetlometu Sealed Beam
bez symbolu žiarovka typu R1
D plynová výbojka (pri svetlometoch s plynovou výbojkou s plastovou šošovkou sa pripája

označenie PL)

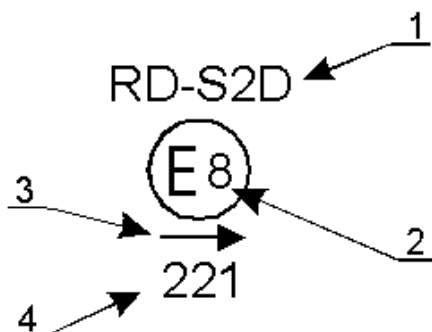
- 3 - rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila homologizáciu
- 4 - » svetlomet vhodný pre ľavostrannú prevádzku
« » svetlomet vhodný pre obojstrannú prevádzku
bez symbolu - svetlomet vhodný pre pravostrannú prevádzku
- 5 - homologizačné číslo pridelené skúšobňou
- 6 - referenčná značka maximálnej svietivosti (v rámci alebo voľne v blízkosti kružnice s písmenom E)

Maximálna svietivosť, vyjadrená referenčnou značkou, je udávaná zaokrúhlene v zmysle príslušných predpisov EHK jednou z týchto hodnôt: 7,5; 10; 12,5; 17,5; 20; 25; 27,5; 30; 37,5; 40; 45; 50.

Svietivosť svetlometu (v jednotkách cd) sa určí násobením referenčnej značky hodnotou 3000. Pri požiadavke maximálnej svietivosti všetkých súčasne namontovaných diaľkových svetlometov 225 000 cd tak súčet týchto referenčných značiek nesmie byť väčší ako 75. Prakticky teda vozidlo môže mať napríklad buď 2 diaľkové svetlomety s referenčnou značkou najviac 37,5, alebo 4 svetlomety so značkami 4 x 17,5, prípadne 2 x 25 a 2 x 12,5.

Signálne svetidlá a odrazové sklá

príklad:



- 1 - 1 predné smerové svetlo
 - 2a zadné smerové svetlo s jednou hladinou svietivosti
 - 2b zadné smerové svetlo s dvoma hladinami svietivosti
 - 3 čelné smerové svetlo (ak sú jediné na vozidle - motocykle)
 - 4 čelne-bočné smerové svetlo (ak sú na vozidle aj zadné smerové svetlá)
 - 5 doplnkové bočné smerové svetlo
 - 6 doplnkové bočné smerové svetlo (musí byť navyše označené písmenom R pre pravú stranu vozidla, alebo L pre ľavú stranu vozidla)
 - A predné obrysové svetlo
 - R zadné obrysové svetlo
 - SM1 bočné obrysové svetlo
 - SM2 bočné obrysové svetlo
 - S1 brzdové svetlo s jednou hladinou svietivosti
 - S2 brzdové svetlo s dvoma hladinami svietivosti
 - S3 tretie brzdové svetlo
 - AR spätný svetlomet
 - B zadné svetidlo so svetlom do hmly
 - IA netrojuholníkové odrazové sklo pre cestné vozidlá
 - IIIA zadné trojuholníkové odrazové sklo pre prípojné vozidlá
 - D svetidlo možno použiť samostatne alebo zdvojene
- 2- rozlišovacie číslo krajiny, ktorá udelila homologizáciu
- 3- smer väčšieho vyžarovaného uhla (šípka musí smerovať od vozidla, na bočných smerových svetlách dopredu)
- 4- homologizačné číslo pridelené skúšobňou.