

VESTNÍK

MINISTERSTVA DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Čiastka 2

Bratislava 10. februára 2012

ISSN 1335-9789

O B S A H

Normatívna časť

- Metodický pokyn č. 76/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa ostatného ústrojenstva a zariadení vozidla vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 700)
- Metodický pokyn č. 77/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa zaťaženia životného prostredia výfukovými emisiami, emisiami zvuku a rádiovým rušením vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 800)
- Metodický pokyn č. 78/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa predpísanej a zvláštnej výbavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 900)
- Metodický pokyn č. 79/2011, na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M₁ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ na valcových skúšobniach bŕzd pri technických kontrolách vozidiel
- Metodický pokyn č. 80/2011, na vykonávanie kontroly brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidiel kategórií L, M, N, T a P_s jazdnou skúškou pri technických kontrolách v staniciach technickej kontroly
- Metodický pokyn č. 81/2011, na vykonávanie technických kontrol pravidelných, zvláštnych, administratívnych a opakovaných technických kontrol

- Metodický pokyn č. 82/2011 upravujúci podmienky pre meradlá a prístroje používané pri technických kontrolách vozidiel

Oznamovacia časť

- Oznámenie o schválených vzorových listoch VL 5 Tunely
- Oznámenie o schválených technických podmienkach
 - TP 11/2011 Protipožiarna bezpečnosť cestných tunelov
 - TP 12/2011 Vetracie cestných tunelov
 - TP 13/2011 Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie
 - TP 14/2011 Použitie, kvalita a systém hodnotenia protihlukových stien
 - TP 15/2011 Návrh a posúdenie protihlukových opatrení pre cestné komunikácie
 - TP 16/2011 Metodika merania a vyhodnocovania stavu povrchu vozovky systémom LineScan. Hodnotenie stavu povrchu vozovky kamerovým systémom LineScan

N O R M A T Í V N A Č A S Ť

MDVRR SR

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov

Metodický pokyn č. 76/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa ostatného ústrojenstva a zariadení vozidla vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 700)

Článok I

Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa stanovujú pre kontrolné úkony týkajúce sa ostatného ústrojenstva a zariadení vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 700“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniách technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

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

Článok II

Všeobecné ustanovenia

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 700 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojčiferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „7“ (napr. kontrolný úkon Zvukové výstražné zariadenie má kód 701).

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

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

(4) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom²⁾ alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač).

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

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

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

(8) Predloženým dokladom o evidencii vozidla sa rozumie vodičom alebo prevádzkovateľom vozidla podľa osobitného predpisu³⁾ predložené osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II, prípadne predložená aktuálna kópia osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II vydaným útvarom Policajného zboru.

Článok III

Kontrolné úkony skupiny 700

Zvukové výstražné zariadenie

701

Predpísané podmienky

- Motorové vozidlá musia mať aspoň jedno zariadenie na dostatočne hlasitú zvukovú výstrahu. *Poznámka: Mopedy môžu byť vybavené neschváleným mechanickým zvukovým výstražným zariadením (zvončekom).*
- Ak je zariadenie uvedené do činnosti, musí vydávať nepretržitý a rovnomerný zvuk rovnakej výšky alebo v harmonickom akorde. Podmienka sa nevzťahuje na mechanické výstražné zariadenia. *Poznámka: Harmonický akord je súzvuk troch alebo viacerých tónov rôznej výšky znejúcich súčasne.*
- Zvukové výstražné zariadenie musí byť na vozidle riadne pripevnené a umiestnené tak, aby pri prevádzke neprichádzalo k jeho poškodeniu alebo zmene zvukových vlastností.
- Motorové vozidlá s právom prednostnej jazdy⁴⁾ vybavené zvláštnymi výstražnými svetlami vyžarujúcimi svetlo modrej farby musia mať okrem predpísaného zvukového výstražného zariadenia aj osobitné zvukové výstražné zariadenia vydávajúce zvukové znamenie s premennou výškou tónu (sirénou). Frekvencia zmeny výšky tónu môže byť premenná.

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

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

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

5. Vozidlá kategórií M a N s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t prihlásené do evidencie vozidiel v Slovenskej republike musia byť vybavené doplnkovým zvukovým výstražným zariadením umiestneným v zadnej časti vozidla, ktoré pri zaradenom spätnom chode a pri chode motora vydáva prerušované výstražné zvukové znamenie. Činnosť doplnkového výstražného zvukového znamenia musí spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁾. Doplnkovým zvukovým výstražným zariadením nemusia byť vybavené vozidlá, ktoré boli prvýkrát prihlásené do evidencie do 31.12.1999.

Spôsob kontroly

Pred vjazdom na kontrolnú linku alebo na kontrolnej linke sa vyskúša činnosť zvukového výstražného zariadenia, doplnkového zvukového výstražného zariadenia alebo osobitného zvukového výstražného zariadenia. Vizualnou prehliadkou sa preverí umiestnenie a pripevnenie zariadenia, ak je prístupné.

Chyby

1.	Zvukové výstražné zariadenie chýba alebo neplní spoľahlivo svoju funkciu. ⁶⁾	B
2.	Zvukové výstražné zariadenie vydáva prenikavé zvuky, rozložené (melodické) akordy tvorené za sebou nasledujúcimi tónmi alebo zvuky ako píšťaly, sirény, gongy a pod. ⁷⁾	B
3.	Zvukové výstražné zariadenie nie je dostatočne pripevnené. ⁷⁾	A
4.	Motorové vozidlo s právom prednostnej jazdy nie je vybavené osobitným zvukovým výstražným zariadením, alebo toto zariadenie nefunguje. ⁷⁾	B
5.	Doplnkové zvukové výstražné zariadenie signalizujúce zaradený spätný chod chýba alebo nefunguje na vozidle, pre ktoré je predpísané. ⁷⁾	B

Rýchlo mer, tachograf

702

- Zariadením na meranie rýchlosti (ďalej len „rýchlo mer“) musia byť vybavené :
 - vozidlá kategórií L, M a N vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1985,
 - motorové vozidlá, s karosériou alebo bez nej, najmenej so štyrmi kolesami a s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou prevyšujúcou 25 km.h⁻¹ určené na prevádzku na pozemných komunikáciách schválené počnúc 15.3.2006, okrem poľnohospodárskych a lesných traktorov a mobilných strojov,
 - dvojkoľosové a trojkoľosové motorové vozidlá schválené počnúc 15.4.2006,
 - vozidlá kategórií M a N vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1985, ktorých najväčšia konštrukčná rýchlosť je väčšia ako 50 km.h⁻¹.
- Časť rýchlo mera zobrazujúca rýchlosť vozidla musí byť umiestnená v zornom poli vodiča. Zobrazovaný údaj musí byť jasne čitateľný. Stupnica rýchlo mera musí byť čiachovaná v jednotkách km.h⁻¹. Rýchlo mer musí byť funkčný. *Poznámka: Stupnica rýchlo mera môže byť čiachovaná aj duálne, napr. v jednotkách mph a súčasne km.h⁻¹.*
- Ak je vozidlo vybavené záznamovým zariadením, osobitné zariadenie na meranie rýchlosti (rýchlo mer podľa predpisanej podmienky č. 2) musí mať len vtedy, ak záznamové zariadenie nie je v zornom poli vodiča.
- Ak je vozidlo vybavené počítadlom prejdenej vzdialenosti, musí byť príslušný údaj zobrazovaný v zornom poli vodiča (okrem prípojných vozidiel) a zariadenie musí byť funkčné. Počítadlo prejdenej vzdialenosti nesmie mať zjavné stopy neoprávnených zásahov.
- Tie vozidlá kategórií M₂ a M₃ triedy III, N₂ a N₃, pre ktoré to ustanovuje osobitný predpis^{8),9)}, musia byť vybavené záznamovým zariadením. Na vozidlách po prvýkrát prihlásených do evidencie počnúc 1.5.2006 musí byť použité záznamové zariadenie podľa osobitného predpisu¹⁰⁾ (digitálny tachograf). Na ostatných vozidlách môže byť použité záznamové zariadenie podľa niektorého z osobitných predpisov^{10),11)} (digitálny alebo analógový tachograf).
- Záznamové zariadenie musí mať platnú periodickú prehliadku. Lehota platnosti periodickej prehliadky je 2 roky. Záznamové zariadenie s platnou periodickou prehliadkou musí pri technickej kontrole spĺňať tieto podmienky:
 - Rozoberateľné miesta záznamového zariadenia (snímač, náhon, elektrický konektor a pod.) musia byť zabezpečené plombou (olovenou alebo plastovou) označenou zabezpečovacou značkou.
 - Na dobre viditeľnom mieste v kabíne vozidla musí byť umiestnený montážny štítok podľa vzoru na obr. č. 1. Údaje na montážnom štítiku musia byť zabezpečené prelepením priesvitnou, na tento účel určenou samolepiacou plombovacou fóliou. Údaje o identifikačnom čísle vozidla VIN a o rozmere pneumatík na poháňanej náprave vozidla uvedené na montážnom štítiku sa musia zhodovať s údajmi zistenými na vozidle.

Miesto pre logo (nie je podmienkou)

Miesto pre overovací značku (nie je podmienkou)

Názov delne
Adresa delne
PSC a mesto

Číslo zabezpečovacej značky

Datum

VIN

Vyr. č. tachografu

Roz. pneumatiky

w [mm]

k [mm]

l [mm]

Obr. č. 1.: Montážny štítok záznamového zariadenia bez vyplnených údajov.

7. Na vozidlách pred prvým prihlásením do evidencie sa splnenie predpisanej podmienky č. 6 nepreveruje.

⁴⁾ § 40 zákona č. 8/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵⁾ § 10 vyhlášky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁶⁾ Položka 7.7. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁷⁾ Položka 7.7. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁸⁾ § 2 zákona č. 461/2007 Z. z.

⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006.

¹⁰⁾ Príloha 1B nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85.

¹¹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa skontroluje vybavenie vozidla rýchlomerom, prípadne počítadlom prejdenej vzdialenosti. Počas jazdy vozidlom alebo na valcovej skúšobni bŕzd sa overí, či je rýchlomer v činnosti. Preverí sa, či na počítadle prejdenej vzdialenosti nie sú zjavné stopy neoprávnených zásahov. Činnosť počítadla prejdenej vzdialenosti sa overí iba vtedy, ak to delenie jeho stupnice umožní.
2. Pri technickej kontrole sa to, či vozidlo musí byť vybavené záznamovým zariadením, neposudzuje. Ak vozidlo je vybavené záznamovým zariadením, potom musí plniť preň ustanovené predpísané podmienky; to sa nevzťahuje na prípad, ak vodič predloží písomné vyhlásenie prevádzkovateľa vozidla o tom, že vozidlo nie je používané na účel, ktorý by vyžadoval používanie záznamového zariadenia. Fotokópia takto predloženého písomného vyhlásenia sa ukladá na STK spolu s výtlačkom protokolu o technickej kontrole vozidla. Ak vozidlo kategórie M₂ alebo M₃ triedy III, N₂ alebo N₃ nie je vybavené záznamovým zariadením, nepovažuje sa to pri technickej kontrole za chybu, avšak do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole sa vyznačí text „Záznamové zariadenie nie je zabudované“.
3. Na záznamovom zariadení, ak je ním vozidlo vybavené a nie je predložené písomné vyhlásenie podľa ods. 2, sa posúdi, či je označené montážnym štítkom, a či údaje na montážnom štítku zodpovedajú údajom zisteným na vozidle. Posúdi sa tiež, či je periodická prehliadka platná, a či na ňom nie sú zjavné stopy neoprávnených zásahov (napr. porušené plomby, mechanické poškodenia a pod.).
4. Pri manipulácii so záznamovým kotúčom záznamového zariadenia (analogového tachografu), ak je na vykonanie kontrolného úkonu nevyhnutná, je potrebné na kotúč vyznačiť dátum kontroly, identifikačné číslo STK a podpis kontrolného technika.

Chyby

1.	Motorové vozidlo, pre ktoré je rýchlomer predpísaný, ním nie je vybavené. ¹²⁾	B
2.	Rýchlomer nefunguje na motorovom vozidle, pre ktoré je predpísaný. ¹³⁾	B
3.	Záznamové zariadenie vozidla, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia, nemá platnú periodickú prehliadku. ¹⁴⁾	B
4.	Záznamové zariadenie nefunguje vo vozidle, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia. ¹⁵⁾	B
5.	Rýchlomer neplní predpísané podmienky na motorovom vozidle, pre ktoré je predpísaný.	B
6.	Na záznamovom zariadení vozidla, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia, sú porušené plomby alebo má zjavné stopy neoprávnenej manipulácie. ¹⁶⁾	B
7.	Na záznamovom zariadení vozidla, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia, chýba montážny štítok alebo sú na montážnom štítku nesprávne údaje. ¹⁷⁾	B
8.	Počítadlo prejdenej vzdialenosti vozidla neplní predpísané podmienky, je zjavne nefunkčné alebo zjavne zmanipulované. ¹⁸⁾	A

Poznámka: Chyba v osvetlení rýchlomera alebo tachografu sa vyznačí v kontrolnom úkone č. 629.

Elektrické vedenia

703

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Izolácia alebo ochranné kryty elektrických vodičov vrátane vysokonapäťových obvodov sú viditeľne poškodené alebo opotrebované. ¹⁹⁾	B
2.	Neizolované spoje alebo svorky nie sú dostatočne chránené proti náhodnému skratu.	B
3.	Dodatočne montovaná elektrická inštalácia nie je dostatočne upevnená, prípadne izolácia je viditeľne poškodená alebo opotrebovaná. ¹⁹⁾	B
4.	Niektoré elektrické vedenia sú nadmerne opotrebované, nie sú dostatočne pripevnené alebo sú uvoľnené. ²⁰⁾	B
5.	Na vozidle, pre ktoré je to predpísané, chýba alebo nefunguje odpojovač akumulátora. ²¹⁾	B
6.	Na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ , prípadne na vozidle určenom na prepravu horľavín alebo výbušnín, sú chyby na elektrickej inštalácii také, že môže prísť ku skratu. ^{19),20)}	C

¹²⁾ Položka 7.8. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹³⁾ Položka 7.8. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁴⁾ Položka 7.9. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁵⁾ Položka 7.9. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁶⁾ Položka 7.9. písm. c) a e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁷⁾ Položka 7.9. písm. d) a f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁸⁾ Položka 7.11. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁹⁾ Položka 4.11. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²⁰⁾ Položka 4.11. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²¹⁾ Položka 4.13. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Akumulátor nie je dostatočne pripevnený, takže môže prísť ku zmene jeho polohy počas jazdy vozidla alebo ku skratu. ²²⁾	B
2.	Priestor na uloženie akumulátora je nadmerne narušený koróziou, prípadne má nezodpovedajúce odvetrávanie. ²³⁾	B
3.	Svorky akumulátora sú uvoľnené.	A
4.	Svorky akumulátora sú nadmerne skorodované.	B
5.	Akumulátor je poškodený.	B
6.	Na akumulátore sú zjavné stopy po úniku elektrolytu. ²⁴⁾	B
7.	Na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ , prípadne na vozidle určenom na prepravu horľavín alebo výbušnín, sú chyby na uložení, upevnení alebo svorkách akumulátora také, že môže prísť ku skratu. ^{22),23),24)}	C

Palivová nádrž**Predpísané podmienky**

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

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vyhotovenie, umiestnenie, pripevnenie a stav palivovej nádrže, jej tesnosť, kompletnosť odvetrávacieho systému, vyhotovenie plniaceho otvoru a uzatvárania nádrže. Zhoda palivovej nádrže so schváleným vyhotovením sa posudzuje len v prípadoch, ak je pôvodné vyhotovenie nádrže známe a príslušné časti palivovej nádrže sú prístupné.

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

Chyby

1.	Z palivovej nádrže uniká alebo odkvapkáva palivo. ²⁵⁾	C
2.	Na palivovej nádrži je viditeľné mechanické poškodenie, zatiaľ však nie je zjavný únik paliva. ²⁵⁾	A
3.	Palivová nádrž nie je dostatočne pripevnená (napr. niektorý pripevňovací element chýba alebo je poškodený, sú uvoľnené pripevňovacie skrutky). ²⁶⁾	B
4.	Vyhotovenie alebo umiestnenie palivovej nádrže nezodpovedá schválenému.	B
5.	Plniaci otvor palivovej nádrže nie je možné zabezpečiť proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu obsahu. ²⁵⁾	A
6.	Palivová nádrž vozidla prevádzkovaného výhradne na bezolovnatý benzín nie je vybavená plniacim hrdlom menšieho priemeru (reduktorom).	B
7.	Konštrukcia, stav alebo umiestnenie nádrže vozidla umožňuje poliatie horúcich častí motora, výfukového potrubia alebo elektrického príslušenstva pri jej plnení alebo pretečení. ²⁷⁾	C

Palivové potrubie**Predpísané podmienky**

1. Žiadna časť palivového potrubia nesmie byť poškodená. Všetky jeho časti musia byť spoľahlivo pripevnené k pevným častiam vozidla.
2. Palivové potrubie a všetky zariadenia, ktorými prechádza palivo, musia byť chránené pred nadmerným teplom.
3. Z palivového potrubia, prípadne zo zariadení namontovaných v jeho obvode, nesmie unikať palivo, najmä na časti vozidla, ktoré sa počas prevádzky zohrievajú, napríklad výfukové potrubie alebo elektrické zariadenia.
4. Predpísané podmienky platia aj pre palivové potrubie nezávislých vykurovacích systémov.
5. Uzatvárací palivový kohútik, ak je na vozidle namontovaný, nesmie byť zjavne poškodený a musí fungovať správne.

²²⁾ Položka 4.13. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²³⁾ Položka 4.13. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²⁴⁾ Položka 4.13. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²⁵⁾ Položka 6.1.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²⁶⁾ Položka 6.1.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²⁷⁾ Položka 6.1.3. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav palivového potrubia, jeho upevnenia, spojov a jeho tesnosť. Zistí sa tiež stav ďalších zariadení namontovaných v obvode palivového potrubia.

Chyby

1.	Z palivového potrubia alebo zo zariadenia zapojeného v palivovom obvode uniká palivo na vozovku alebo na tepelne alebo elektricky aktívne miesta. ^{25),27)}	C
2.	Palivové potrubie je poškodené alebo nadmerne opotrebované; palivo zatiaľ neuniká, avšak hrozí jeho únik. ²⁸⁾	B
3.	Palivové potrubie nie je dostatočne pripevnené (je uvoľnené alebo chýbajú spoje a príchytky). ²⁶⁾	B
4.	Palivové potrubie je ľahko poškodené alebo opotrebované, únik paliva nehrozí.	A
5.	Uzatvárací palivový kohútik je poškodený alebo nefunguje správne. ²⁹⁾	B

Motor a prevodovka - tesnosť

707

Predpísané podmienky

Z motora ani prevodovky nesmie nadmerne unikať olej.

Spôsob kontroly

Prehliadkou spodku vozidla sa zistí tesnosť motora a prevodovky.

Chyby

1.	Z motora alebo prevodovky uniká olej a zjavne odkvapkáva na vozovku. ³⁰⁾	C
2.	Na motore alebo prevodovke sú stopy po úniku oleja, zatiaľ však na vozovku neodkvapkáva. ³⁰⁾	A

Spojka, radenie

708

Predpísané podmienky

1. Spojka musí byť nastavená tak, aby pri pôsobení na ovládací orgán (pedál alebo páka) spoľahlivo prerušila prenos hnacieho krútiaceho momentu z motora, a aby pri uvoľnení ovládacieho orgánu plynulo zaberala.
2. Ovládací orgán spojky nesmie mať nadmerne veľký mŕtvý chod.
3. Ak je ovládacím orgánom spojky pedál ovládaný nohou, musí mať protišmykové obloženie plochy, na ktorú noha vodiča pôsobí.
4. Radenie rýchlostných stupňov musí byť ľahké a nehlukné; potrebná ovládacia sila nesmie byť podstatne väčšia, než na vozidlách toho istého typu v dobrom technickom stave.
5. Zaisťovacie čapy, prípadne pružné spojenia prevodovky nesmú chýbať, byť uvoľnené alebo opotrebené. Prevodovka nesmie mať výrazne poškodené alebo opotrebené hriadele, ložiská, kĺby alebo puzdrá ložísk. Ochrana proti prachu nesmie chýbať alebo byť značne opotrebená.

Spôsob kontroly

Počas vedenia vozidla sa preverí činnosť spojky, stav prevodovky a jej jednotlivých častí, ako i radenie rýchlostných stupňov. Prehliadkou sa skontrolujú prípadné poškodenia prevodovky, ak je prístupná.

Chyby

1.	Spojka nie je správne nastavená.	A
2.	Niektorý prevodový stupeň nie je možné spoľahlivo zaradiť.	B
3.	Niektorý prevodový stupeň sa pri jazde samovoľne vyraduje („vyskakuje“).	B
4.	Chýba protišmykové obloženie plochy pedála spojky, na ktorú pôsobí noha vodiča.	A
5.	Zaisťovacie čapy, prípadne pružné spojenia prevodovky, chýbajú, sú uvoľnené alebo opotrebené; prevodovka má poškodené, prasknuté, ohnuté alebo opotrebené hriadele, ložiská, kĺby, puzdrá ložísk, prípadne je zistená neschválená úprava, avšak bezpečnosť prevádzky vozidla nie je bezprostredne ohrozená. ³¹⁾	B
6.	Zaisťovacie čapy, prípadne pružné spojenia prevodovky, chýbajú, sú uvoľnené alebo opotrebené; prevodovka má poškodené, prasknuté, ohnuté alebo opotrebené hriadele, ložiská, kĺby, puzdrá ložísk, prípadne je zistená neschválená úprava; pričom bezpečnosť prevádzky vozidla je ohrozená. ³¹⁾	C
7.	Ochrana prevodovky proti prachu chýba alebo je opotrebená. ³²⁾	A

Zariadenie na ťahanie vozidla

709

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlá s pohotovostnou hmotnosťou väčšou ako 400 kg schválené počnúc 1.7.1972 musia byť vpredu a schválené počnúc 1.1.1985 aj vzadu konštrukčne upravené a vyhotovené tak, aby ich bolo možné ťahať (alebo vyprostiť, odtiahnuť) iným vozidlom pomocou lana alebo ťažnej tyče. Vozidlá kategórie T schválené počnúc 15.2.2006 musia byť vybavené zariadením na ťahanie vozidla umiestneným na prednej časti vozidla³³⁾.
2. Motorové vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t musí byť možné ťahať na tyči.
3. Zariadenie na ťahanie vozidiel musí byť funkčné, nesmie byť poškodené, prasknuté, nedostatočne upevnené, prípadne neprimerane opravované alebo modifikované.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vybavenie a stav predpísaného zariadenia na ťahanie vozidla.

²⁸⁾ Položka 6.1.3. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

²⁹⁾ Položka 6.1.3. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³⁰⁾ Položka 8.4.1. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³¹⁾ Položka 6.1.7. písm. a) až f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³²⁾ Položka 6.1.7. písm. g) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³³⁾ Nariadenie vlády SR č. 68/2006 Z. z.

Chyby

1.	Predpísané zariadenie na ťahanie vozidla chýba, je poškodené, prasknuté, nedostatočne upevnené, prípadne neprimerane opravované alebo modifikované. ³⁴⁾	B
----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Vykurovací a vetrací systém

710

Predpísané podmienky

1. Vozidlá s kabínou vodiča alebo s uzavretou karosériou schválené počnúc 1.7.1972 musia mať zariadenie na vykurovanie a vetranie priestoru pre vodiča a cestujúcich.
2. Vykurovacím a vetracím systémom nesmú do priestoru pre vodiča a cestujúcich vniknúť toxické alebo výfukové plyny. Predpísaná podmienka sa vzťahuje aj na nezávislý vykurovací systém.
3. Množstvo (rýchlosť) a smer vzduchu prúdiaceho do priestoru pre vodiča a cestujúcich musia byť regulovateľné. Vozidlá vyrobené alebo dovezené počnúc 1.1.1973 musia mať vykurovací a vetrací systém ľahko obsluhovateľný a jeho výkon regulovateľný najmenej vo dvoch stupňoch.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Niektoré ústrojenstvá alebo potrubie vykurovacieho a vetracieho systému sú netesné, alebo do vozidla vnikajú rôzne pachy. ³⁵⁾	B
2.	Emisie toxických alebo výfukových plynov prenikajú vykurovacím alebo vetracím systémom do priestoru vodiča alebo cestujúcich. ³⁵⁾	C
3.	Na nezávislom vykurovacom systéme je taká chyba, ktorá môže spôsobiť požiar vozidla.	C
4.	Na ovládanie ventilátora vykurovania alebo vetrania nefunguje niektorá z polôh prepínania jeho výkonu alebo smeru. ³⁶⁾	A
5.	Ovládače vykurovacieho alebo vetracieho systému sa ťažko ovládajú. ³⁶⁾	A

Vyznačenie obrysov vozidiel a ich súprav

711

Predpísané podmienky

1. Nákladné automobily a autobusy kapotového alebo polokapotového vyhotovenia s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou najmenej 5,5 t, ktoré boli schválené počnúc 1.7.1972, musia mať vpredu v zornom poli vodiča zariadenie na vyznačenie najväčšej šírky vozidla alebo súpravy. Toto zariadenie musí byť aspoň v smere proti smeru jazdy vozidla ľahko poddajné alebo poddajne upevnené na vozidle. *Poznámka: Poddajnosťou sa pri tejto predpísanej podmienke rozumie možnosť vychýliť zariadenie silou 45 N pôsobiacou na jeho voľný koniec.*
2. Vozidlá kategórií M, N, O, T, C a R, ktorých šírka prevyšuje 2,55 m alebo pri izotermických vozidlách 2,60 m, vozidlá vykonávajúce prácu za jazdy a vozidlá kategórií P a S musia byť na predných a zadných čelných plochách čo najbližšie k dolným a bočným obrysom vozidla vybavené špeciálnym označením s červenými a bielymi pruhmi. Takýmto označením musia byť vybavené aj špeciálne poľnohospodárske alebo lesné zariadenia nesené alebo polonesené ťažným vozidlom. Vozidlá kategórií P_N a S musia byť týmto označením vybavené aj na zadných bočných plochách, čo najbližšie k dolným a zadným obrysom vozidla. Ak konštrukcia vozidla nedovoľuje vyznačenie výstražných farebných pruhov na pevnej časti vozidla, môže byť toto označenie na odnímateľných štítoch pevne pripiepených na vozidlo.
3. Vozidlá vybavené vzadu zdvíhacou nakladacou plošinou (hydraulickým čelom) musia byť na zadných čelných plochách čo najbližšie k horným a bočným obrysom zdvíhacej nakladacej plošiny označené špeciálnym označením s červenými a bielymi pruhmi. Špeciálne označenie musí byť prichytené tak, aby pri sklápaní zdvíhacej nakladacej plošiny bolo v každej jej polohe zvislé a viditeľné zo zadnej strany.
4. Pruhy označení podľa predpísaných podmienok č. 2 a 3 musia byť široké 70 až 100 mm a smerovať od strednej pozdĺžnej roviny vozidla pod uhlom 45° nadol. Najmenšia plocha tohto označenia musí byť 0,10 m², pričom táto plocha musí mať tvar pravouholníka s dĺžkou jednej strany najmenej 250 mm. Farebné pruhy musia byť vyhotovené z materiálu so spätným odrazom triedy 2.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Predpísané vyznačenie obrysov chýba na vozidle, pre ktoré je predpísané, alebo zariadenie, ktoré ho tvorí, je nedostatočne pripevnené. ³⁷⁾	B
2.	Predpísané vyznačenie obrysov nezodpovedá typu vozidla alebo stanoveným podmienkam. ³⁸⁾	A

Zariadenie na spájanie vozidiel

712

Predpísané podmienky

1. Vozidlá, ktoré sú určené na spájanie do súpravy, musia byť vybavené spájacím zariadením.
2. Klasifikácia tried spojovacieho zariadenia podľa osobitných predpisov³⁹⁾ (zariadenia typovo schválené ES, typovo schválené alebo homologizované):

³⁴⁾ Položka 6.1.6. písm. a), b), c) a g) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³⁵⁾ Položka 9.3. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³⁶⁾ Položka 9.3. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³⁷⁾ Položka 6.2.9. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³⁸⁾ Položka 6.2.9. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

³⁹⁾ Nariadenie vlády SR č. 205/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov alebo vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 55), nariadenie vlády SR č. 168/2010 Z. z. a nariadenie vlády SR č. 23/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov.

- a) Trieda A - spojovacie gule a konzoly používajúce guľové zariadenia a konzoly s priemerom 50 mm na ťažnom vozidle na pripojenie prípojného vozidla pomocou spojovacej hlavice,
 - I. Trieda A50-21 až 50-5 - štandardné spojovacie gule s priemerom 50 mm a konzoly prírubového typu,
 - II. Trieda A50-X - neštandardné spojovacie gule s priemerom 50 mm a konzoly,
 - b) Trieda B - spojovacie hlavice upevnené na oj prípojného vozidla na pripojenie spojovacej gule s priemerom 50 mm na ťažnom vozidle,
 - I. Trieda B50-X - neštandardné spojovacie gule s priemerom 50 mm a konzoly,
 - c) Trieda C - samočinné závesy s priemerom čapu 50 mm a s čelust'ou a automatickým uzatváracím čapom na ťažnom vozidle na pripojenie prípojného vozidla prostredníctvom oka oja,
 - I. Trieda C50-1 až 50-7 - štandardné závesy s priemerom čapu 50 mm,
 - II. Trieda C50-X - neštandardné závesy s priemerom čapu 50 mm,
 - d) Trieda D - oká oja s paralelným otvorom pre čap s priemerom 50 mm upevnené na záves prípojných vozidiel na pripojenie k automatickým závesom,
 - I. Trieda D50-A - štandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm pre zvárané upevnenie,
 - II. Trieda D50-B - štandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm pre skrutkové upevnenie,
 - III. Trieda D50-C a 50-D štandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm pre skrutkové upevnenie s maticou,
 - IV. Trieda D50-X - neštandardné oko oja s priemerom čapu 50 mm,
 - e) Trieda E - neštandardné oje obsahujúce zariadenia a položky namontované v prednej časti ťahaného vozidla alebo na podvozku vozidla, vhodné na pripojenie ťažného vozidla prostredníctvom oka oja, spojovacej hlavice alebo podobných spojovacích zariadení,
 - f) Trieda F - neštandardné nosníky obsahujúce všetky komponenty a zariadenia medzi spojovacími zariadeniami, ako spojovacie gule a oje a rámy (napríklad zadný priečny nosník), záťaž nesúce karosérie alebo podvozky ťažných vozidiel,
 - g) Trieda G - točnice sú kotúčové spojenia so samočinným uzáverom, ktoré sa pripevňuje k ťažnému vozidlu návesným čapom s priemerom 50 mm pripevneným na návese,
 - I. Trieda G50 - štandardné točnice s priemerom čapu 50 mm,
 - II. Trieda G50-X - neštandardné točnice s priemerom čapu 50 mm,
 - h) Trieda H - návesné čapy, s priemerom 50 mm sú zariadenia namontované na náves na pripojenie k točnici ťažného vozidla,
 - I. Trieda H50-X - neštandardné návesné čapy s priemerom 50 mm,
 - i) Trieda J - neštandardné montážne dosky obsahujúce všetky komponenty a zariadenia na pripojenie točnice k rámu alebo podvozku ťažného vozidla. Montážna doska sa môže horizontálne pohybovať, t.j. tvoriť klznú točnicu,
 - j) Trieda K - štandardné hákové závesné spojenia určené na použitie s príslušným okom oja toroidného typu,
 - k) Trieda L - štandardné toroidné oje na použitie s príslušným hákovým závesným spojením triedy K,
 - l) Trieda S - zariadenia a komponenty, ktoré nepatria do žiadnej z tried A až L alebo T, a ktoré sa používajú napríklad pre špeciálnu ťažkú prepravu alebo sú charakteristické pre určitý štát a platia pre ne existujúce národné normy,
 - m) Trieda T - neštandardné, neautomatické spojenia, ktoré sa môžu odpojiť len pomocou nástrojov a používajú sa na prívesoch na prepravu osobných automobilov; schvaľujú sa ako páry.
3. Klasifikácia spájacích zariadení, ktoré nemajú typové schválenie ES alebo homologizáciu (môžu však byť na vozidlách použité, ak sú zapísané v predloženej doklade o evidencii vozidla):
- a) ČAP 3,5" - nehomologizované spájacie zariadenie - čap s priemerom čapu 3,5",
 - b) ČAP 40 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - čap s priemerom čapu 40 mm,
 - c) OKO 40 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - oko s priemerom oka 40 mm,
 - d) ČAP 50 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - čap s priemerom čapu 50 mm,
 - e) OKO 50 mm - nehomologizované spájacie zariadenie - oko s priemerom oka 50 mm,
 - f) TOČNICA 3,5" - nehomologizované spájacie zariadenie - točnica s priemerom točnice 3,5",
 - g) KRÍŽOVÝ ZÁVES - nehomologizované spájacie zariadenie spôsobom krížového závesu, spravidla na spojenie prípojného vozidla s vozidlom kategórie L,
 - h) TBZ – (trojbodový záves) spájacie zariadenie na spojenie traktora s pracovným strojom neseným, prípadne s ťahaným vymeniteľným strojom.
4. Na vozidlách schválených počnúc 1.7.1972 okrem vozidiel kategórií L, T, R, Ps a C musí byť spájacie zariadenie ťažného vozidla podľa predpísanej podmienky č. 2, ak je určené na pripojenie prípojných vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, samočinné alebo polosamočinné (druhá poistka pôsobí až po ručnom ovládaní). Samočinné spájacie zariadenie musí mať dvojité mechanické zaistenie s jasne viditeľnou polohou v zaistenom stave. Predpísaná podmienka sa nevzťahuje na spájacie zariadenia triedy T.
5. Jazdná súprava tvorená motorovým vozidlom kategórie N₂ alebo N₃ a prípojným vozidlom kategórie O₃ alebo O₄ môže byť spojená systémom „tesné spojenie“ (CCD). Spájacie zariadenie a jeho montáž na vozidlo musia plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom⁴⁰⁾.
6. Vybavenie vozidla spájacím zariadením musí byť zapísané v predloženej doklade o evidencii vozidla.
7. Spájacie zariadenie musí byť spoľahlivo upevnené, žiadny komponent nesmie byť poškodený, nefunkčný, prasknutý, prípadne neprimerane opravovaný alebo modifikovaný.
8. Ak je výrobcom spájacieho zariadenia stanovená najväčšia prípustná miera opotrebenie gule alebo čapu spájacieho zariadenia, nesmie byť prekročená. V spoji točnice ťahača návesov a spájacieho čapu návesu nesmú byť zjavné nadmerné vôle.
9. Podľa ustanovení osobitného predpisu⁴¹⁾ namontovaná spájacia guľa mechanického spájacieho zariadenia nesmie zatieniť miesto alebo viditeľnosť zadnej tabuľky s evidenčným číslom, inak sa musí použiť spojovacia guľa, ktorá sa môže odmontovať bez špeciálnych nástrojov.
10. Spájacie zariadenie nesmie obmedzovať viditeľnosť žiadneho z povinných zariadení svetelnej signalizácie.

Spôsob kontroly

Na vozidle, ktoré je vybavené spájacím zariadením, sa prehliadkou zistí stav a vyhotovenie zariadenia, vyskúša sa funkčnosť zaist'ovacieho mechanizmu a pri kontrole súpravy aj vôle v spoji mechanizmov. Opotrebenie spájacej gule alebo spájacieho čapu závesu sa zisťuje pomocou posuvného meradla len v prípadoch, ak je známy predpis výrobcu. Ak je to na vykonanie kontrolného úkonu potrebné, odpoj sa

⁴⁰⁾ Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 102).

⁴¹⁾ § 3 ods. 5 nariadenia vlády SR č. 205/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

prípojné vozidlo od ťažného. Vôľa v spoji točnice ťahača návesov a spájacieho čapu návesu sa kontroluje detektorom vôle alebo iným vhodným spôsobom.

Chyby

1.	Vybavenie vozidla spájacím zariadením nie je zapísané v predložennom doklade o evidencii vozidla.	B
2.	Spájacie zariadenie alebo jeho niektorý komponent je nedostatočne pripevnený, poškodený, nefunkčný, prasknutý, neprimerane opravovaný alebo modifikovaný ⁴²⁾	B
3.	Predpísané mechanické zaisťovanie spájacieho zariadenia nefunguje.	B
4.	Guľa alebo čap spájacieho zariadenia je nadmerne opotrebovaný (vytlčený). ⁴³⁾	B
5.	Vôľa v spoji točnice ťahača návesov a spájacieho čapu návesu je mierne zväčšená. ⁴³⁾	A
6.	V spoji točnice ťahača návesov a spájacieho čapu návesu je nadmerná vôľa. ⁴³⁾	B
7.	Zariadenie na spájanie vozidiel obmedzuje viditeľnosť zadnej tabuľky s evidenčným číslom alebo niektorého povinného zariadenia svetelnej signalizácie. ⁴⁴⁾	B

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

Poistné spojovacie zariadenie

713

Predpísané podmienky

- Motorové vozidlá okrem jednostopových schválené na pripojenie prívesu prostredníctvom spájacieho zariadenia, ktoré nemá typové schválenie ES alebo homologizáciu podľa osobitných predpisov³⁹⁾, musia byť okrem hlavného spájacieho zariadenia vybavené aj závesmi na poistné spojovacie zariadenie (reťaz, oceľové lano), a to:
 - vozidlá kategórií M₁ a N₁ s guľou spájacieho zariadenia určené na ťahanie prívesov s hmotnosťou väčšou ako 350 kg závesmi na krížové alebo vidlicové zavesenie; vrchol vidlice musí byť na ťažnom vozidle,
 - ostatné vozidlá závesmi na krížové zavesenie.

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

- Prípojné vozidlá okrem prívesov za jednostopové motorové vozidlá vybavené spájacím zariadením, ktoré nemá typové schválenie ES alebo homologizáciu podľa osobitných predpisov³⁹⁾, musia byť vybavené poistným spojovacím zariadením (reťaz, oceľové lano), ktoré musí pri poruche hlavného spájacieho zariadenia a nasledujúcom prerušení spojenia medzi ťažným vozidlom a prívesom zabezpečiť ešte čiastočnú riaditeľnosť prívesu, prípadne zabrániť padnutiu oja na vozovku.

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

- Ak bolo spájacie zariadenie triedy B homologizované podľa osobitného predpisu³⁹⁾ určené na použitie s poistným spojovacím zariadením (reťaz, oceľové lano), ktoré má v prípade odpojenia spájacieho zariadenia zabrániť pádu oja na zem a strate riaditeľnosti prípojného vozidla, potom ním musí byť vybavené.

Poznámka: Požiadavka vyplýva z predpisu EHK č. 55 doplnku 2 k sérii zmien 01. Spájacie zariadenie homologizované podľa staršieho znenia predpisu ju nemusí spĺňať.

- Prívesy uvedené do premávky po 30.4.1997 a vybavené nájazdovou brzdou musia byť vybavené aj poistným lanom, ktoré v prípade samovoľného rozpojenia súpravy za jazdy alebo pretrhnutia spojovacieho zariadenia uvedie do činnosti samočinné brzdenie prívesu. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na jednonápravové prívesy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 1,5 t, ak sú okrem hlavného spojovacieho zariadenia vybavené aj poistným spojovacím zariadením (reťaz, oceľové lano).

- Časť poistného spojovacieho zariadenia musia byť spoľahlivo upevnené, žiadny komponent nesmie byť poškodený, nefunkčný, prasknutý, príp. neprimerane opravovaný alebo modifikovaný.

Spôsob kontroly

Na motorovom vozidle vybavenom na ťahanie prívesu a na prívese sa prehliadkou zistí stav poistného spojovacieho zariadenia, ak ním je vozidlo vybavené.

Chyby

1.	Predpísané spojovacie zariadenie alebo jeho záves chýba. ⁴⁵⁾	B
2.	Predpísané spojovacie zariadenie nezodpovedá stanoveným podmienkam.	B
3.	Poistné spojovacie zariadenie (záves) je poškodené, nedostatočne upevnené alebo opotrebené; neplní svoju funkciu, prípadne je neprimerane opravované alebo modifikované. ^{42),43)}	B

Ťažné oje prívesu

714

Predpísané podmienky

- Oko oja musí byť pripevnené na oje tak, aby bolo vylúčené jeho otáčanie okolo pozdĺžnej osi oja.
- Oje nesmie byť nadmerne poškodené alebo opotrebené.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav oja a pripojenie oka, prípadne podperného zariadenia oja, ak ním je vozidlo vybavené. Príves sa pri kontrole spravidla neodpojuje od ťažného vozidla.

Chyby

1.	Oko oja nie je riadne pripojené na oje. ^{42),43)}	B
2.	Oje je nedostatočne upevnené, nadmerne poškodené alebo opotrebované, prípadne je vykonaná neprimeraná oprava alebo modifikácia, bezprostredné nebezpečenstvo však nehrozí. ^{42),43)}	B

⁴²⁾ Položka 6.1.6. písm. a), c) a g) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁴³⁾ Položka 6.1.6. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁴⁴⁾ Položka 6.1.6. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁴⁵⁾ Položka 6.1.6. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

3.	Oje je deformované alebo inak poškodené natoľko, že môže by narušená jeho pevnosť alebo geometria postavenia kolies pri jazde. ^{42),43)}	C
4.	V závesoch oja sú nadmerné vôle. ⁴³⁾	B

Značenie niektorých údajov na vozidle

715

Predpísané podmienky

- Vozidlá vybavené spájacím zariadením musia mať v blízkosti tohto zariadenia zreteľne a kontrastne vyznačenú najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť prípojného vozidla (prípojných vozidiel), ktoré možno bezpečne ťahať za všetkých prevádzkových podmienok. Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na :
 - jednostopové vozidlá,
 - vozidlá kategórií M₁ a N₁ určené na ťahanie jednonápravových prípojných vozidiel kategórií O₁ a O₂,
 - vozidlá kategórie T schválené do 30.4.1997.
- Vozidlá vybavené spájacím zariadením musia byť označené štítkom ustanoveným technickými požiadavkami predpisu, podľa ktorého bolo toto spájacie zariadenie homologizované alebo schválené. V prípade vozidiel kategórie R sa táto povinnosť vzťahuje len na vozidlá prvýkrát uvedené do prevádzky v cestnej premávke od 1.7.2010.
- Vozidlá kategórií L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃, O, T, C, P, R a S musia byť na zadnej časti karosérie (na ľavej polovici, ak to konštrukcia vozidla dovoľuje) označené označením s najvyššou povolenou rýchlosťou vozidla zaokrúhlenou :
 - pri vozidlách s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcu 35 km.h⁻¹ na najbližšie nižšie celé číslo,
 - pri ostatných vozidlách na najbližšie nižšie celé číslo deliteľné piatimi.
 Označenie musí byť tvorené kruhom bielej farby lemovaným červenou farbou s vonkajším priemerom 190 až 200 mm; číslicami vysokými 70 až 80 mm s hrúbkou čiar 12 až 15 mm. Farba číslic je čierna. Označenie musí byť z materiálu so spätným odrazom triedy 2 (červená a biela), číslice sú nereflexné. Ak na vozidlách kategórií L_{7e}, O₁, O₂, P, R a S nie je možné umiestniť označenie s priemerom 190 až 200 mm, potom je prípustné použiť označenie s vonkajším priemerom 150 mm; v takom prípade musia mať číslice výšku 70 až 80 mm a hrúbka čiar číslic má byť 11 až 13 mm. V označení môže byť použitá skratka „km“.
- Vozidlá okrem vozidiel kategórie L, O₁, O₂, C, R₁, R₂ a L_S musia byť na vhodnom mieste označené predpísaným tlakom v pneumatikách.
- Vozidlá používané na podnikanie v cestnej doprave musia byť označené obchodným menom dopravcu. Táto podmienka sa nevzťahuje na vozidlá používané výlučne na dopravu vykonávanú právnickými alebo fyzickými osobami v súvislosti s podnikaním pre ich vlastnú potrebu.
- Pri vykonávaní praktického výcviku vo vedení vozidla musia byť výcvikové vozidlá autoškoly s výnimkou motocyklov označené schváleným odnímateľným transparentom s nápisom „AUTOŠKOLA“, ktorý musí byť za zníženej viditeľnosti presvetlený. Ak ide o nákladné vozidlo alebo autobus, musia byť označené okrem odnímateľného transparentu aj odnímateľnou reflexnou fóliou s nápisom „AUTOŠKOLA“. Označenie vozidiel autoškoly musí plniť podmienky stanovené osobitným predpisom⁴⁶⁾. Príklad označenia je na obr. č. 2 a 3.



Obr. č. 2.: Príklad vzhľadu odnímateľného transparentu výcvikového vozidla autoškoly



Obr. č. 3.: Príklad vzhľadu odnímateľnej reflexnej fólie výcvikového vozidla autoškoly

Poznámka: Pri technickej kontrole nemusia byť označenia výcvikového vozidla autoškoly na vozidle nainštalované, musia však byť prítomné vo vozidle. V prípade transparentu sa vyskúša i jeho presvetlenie.

- Motorové vozidlá, ktoré používajú vo svojom pohonomnom systéme stlačený zemný plyn, musia byť v zadnej časti vozidla, a vozidlá kategórie M₂ a M₃ navyše aj v prednej časti vozidla a na vonkajšej strane dverí vpravo povinne vybavené identifikačným znakom „CNG“. Identifikačný znak „CNG“ pozostáva z nálepky odolnej voči počasiu, ktorá je vyhotovená ako zelený kosoštvorec lemovaný bielou farbou s vonkajšími rozmermi 110 až 150 mm (šírka) a 80 až 110 mm (výška), s výškou písmen aspoň 25 mm, šírkou písmen aspoň 4 mm a lemu 4 až 6 mm. Slovo „CNG“ musí byť bielej farby vycentrované na stred nálepky.
- Motorové vozidlá, ktoré používajú vo svojom pohonomnom systéme skvapalnený ropný plyn, musia byť v zadnej časti vozidla, a vozidlá kategórie M₂ a M₃ navyše aj v prednej časti vozidla a na vonkajšej strane dverí vpravo povinne vybavené identifikačným znakom „LPG“. Identifikačný znak „LPG“ pozostáva z nálepky odolnej voči počasiu, ktorá je vyhotovená ako zelený kosoštvorec lemovaný bielou alebo reflexne bielou farbou s vonkajšími rozmermi 110 až 150 mm (šírka) a 80 až 110 mm (výška), s výškou písmen aspoň 25 mm, šírkou písmen aspoň 4 mm a lemu 4 až 6 mm. Slovo „LPG“ musí byť bielej alebo reflexne bielej farby vycentrované na stred nálepky.
- Vozidlá vykonávajúce nadrozmernú prepravu, ktorých šírka prevyšuje 3,00 m alebo výška prevyšuje 4,30 m alebo dĺžka prevyšuje 23,0 m vrátane prepravovaného nákladu, alebo nadmernú prepravu, kedy hmotnosť vozidla alebo jazdnej súpravy prevyšuje 50,0 t, musia byť v prednej a zadnej časti vozidla označené špeciálnym informatívnym označením, ktoré upozorňuje na zvláštnu prepravu. Špeciálne informatívne označenie je vyhotovené v žltej farbe z materiálu so spätným odrazom triedy 2 a s nápisom „ZVLÁŠTNÁ PREPRAVA“ alebo „VÝNIMOČNÁ PREPRAVA“. Farba písmen je čierna. Pri medzinárodnej nadmernej preprave alebo nadrozmernej preprave môže byť nápis v jazyku členského štátu Európskej únie alebo v jazyku iného štátu, ktorý je zmluvnou stranou dohody o Európskom hospodárskom priestore, napr. „SONDERTRANSPORT“, „EXCEPTIONAL TRANSPORT“, „TRASPORTO ECCEZIONALE“, „CONVOI EXCEPTIONNEL“, „ABNORMAL TRANSPORT“, „SPECIAL TRANSPORT“. Ostatné vozidlá vykonávajúce nadrozmernú prepravu alebo nadmernú prepravu, napríklad sprievodné vozidlá, sa tiež označujú špeciálnym informatívnym označením, ktoré upozorňuje na zvláštnu prepravu.

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

10. Vo vozidlách kategórií M₂ a M₃

- a) musia byť vo vnútri v blízkosti predných dverí označenia tvorené písmenami alebo piktogramami o výške 15 mm a číslicami o výške najmenej 25 mm oznamujúce maximálny počet miest na sedenie, maximálny počet miest na státie a maximálny počet vozíkov pre osoby s telesným postihnutím,
- b) musia byť v priestore v blízkosti vodiča na mieste, ktoré je jasne viditeľné pre vodiča, označené písmenami alebo piktogramami o výške 10 mm a číslicami o výške najmenej 12 mm oznamujúcimi hmotnosť batožiny, ktorá sa môže prevážať vo vozidle, ak je vozidlo zaťažené maximálnym počtom cestujúcich a členov osádky, pričom vozidlo neprevyšuje najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť vozidla a ani najväčšie prípustné hmotnosti pripadajúce na jednotlivé nápravy,
- c) musia byť priestor pre vozíky na prepravu osoby s telesným postihnutím a prioritné sedadlá vyhradené pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou označené príslušným piktogramom uvedeným v osobitnom predpise^{47),48)} viditeľným zvonku na prednej ľavej strane vozidla, ako aj v blízkosti príslušných obslužných dverí a vo vnútri v blízkosti priestoru pre vozíky na prepravu osoby s telesným postihnutím a prioritných sedadiel vyhradených pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou. Piktogram podľa osobitného predpisu⁴⁷⁾ na označenie priestoru pre vozíky na prepravu osôb s telesným postihnutím musí mať priemer aspoň 130 mm a vzhľad podľa niektorého zo vzorov na obr. č. 4. Alternatívny piktogram podľa osobitného predpisu⁴⁸⁾ musí mať vzhľad podľa vzoru na obr. č. 5.



Obr. č. 4.: Piktogram na označenie priestoru pre vozíky na prepravu osôb s telesným postihnutím.



Obr. č. 5.: Piktogram na označenie priestoru pre vozíky na prepravu osôb s telesným postihnutím.

Piktogram podľa osobitného predpisu⁴⁷⁾ na označenie prioritného sedadla vyhradeného pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou musí mať priemer aspoň 130 mm a vzhľad podľa vzoru na obr. č. 6. Alternatívny piktogram podľa osobitného predpisu⁴⁸⁾ musí mať vzhľad podľa vzoru na obr. č. 7.



Obr. č. 6.: Piktogram na označenie prioritného sedadla vyhradeného pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou.



Obr. č. 7.: Piktogram na označenie prioritného sedadla vyhradeného pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou.

- d) musia byť hasiace prístroje a autolekárnicky, pokiaľ sú zabezpečené proti odcudzeniu a vandalizmu napríklad umiestnením vo vnútornej zamykateľnej skrinke alebo za rozbitným sklom, jasne označené, pričom musia byť zabezpečené prostriedky, ktoré umožnia ľahký prístup k nim v prípade havarijnej situácie,
- e) povinne vybavených miestami s bezpečnostnými pásmi musí byť každé takéto miesto na sedenie viditeľne označené piktogramom podľa osobitného predpisu⁴⁹⁾. Piktogram musí byť vyhotovený s priemerom aspoň 6 cm a musí mať vzhľad podľa vzoru na obr. č. 8.



Obr. č. 8.: Piktogram na označenie miesta s bezpečnostnými pásmi.

11. Na označenie vozidiel taxislužby, autoškoly, sanitných vozidiel alebo hasičských vozidiel je možné použiť svetelné zariadenia s príslušným označením. Na sanitných vozidlách sa prípúšťa použitie označenia svetelným nápisom „AMBULANCIA“ a na hasičských vozidlách svetelným nápisom „HASIČI“ svietiacim dopredu neprerušovaným bielym svetlom alebo červeným svetlom. Nápis môžu byť vyhotovené aj zrkadlovo. Označenia, s výnimkou nápisov „AMBULANCIA“ a „HASIČI“, musia byť umiestnené tak, aby nebol narušený výhľad z miesta vodiča ani viditeľnosť ostatných svetelných zariadení, a musia vyžarovať neprerušované svetlo nepremenlivej farby.

12. Označenie na vozidle nesmie :

- a) prekryvať údaje uvádzané výrobcou alebo zástupcom výrobcu vozidla, napríklad výrobný štítok, identifikačné číslo vozidla VIN, číslo typového schválenia alebo typového schválenia ES, značky typového schválenia, typového schválenia ES alebo

⁴⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 107).

⁴⁸⁾ Nariadenie vlády SR č. 203/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁴⁹⁾ Príloha č. 1 k nariadeniu vlády SR č. 554/2006 Z. z.

homologizačné značky, číslo motora a prevodovky, údaje o hmotnostiach a iné identifikátory a označenia uvádzané na vozidle a na jeho komponentoch, systémoch a samostatných technických jednotkách,

- b) spôsobiť koróziu kovových častí vozidla,
- c) mať vplyv na tuhosť, príľnavosť a farbu náteru.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí vyhotovenie a stav predpísaného značenia.

Chyby

1.	Predpísané značenie hmotností prípojného vozidla, rýchlosti alebo tlaku v pneumatikách na vozidle chýba, je nečitateľné alebo neplní predpísané podmienky.	B
2.	Predpísané označenie vozidiel autoškoly chýba alebo neplní predpísané podmienky.	B
3.	Predpísané označenie obchodným menom dopravcu chýba, alebo je nečitateľné.	A
4.	Predpísané označenie vozidla na plynový pohon chýba alebo neplní predpísané podmienky.	B
5.	Vozidlo vykonávajúce nadrozmernú prepravu nie je označené predpísaným spôsobom.	B
6.	Štítok spájacieho zariadenia chýba na vozidle, pre ktoré je predpísaný, alebo neplní predpísané podmienky.	A
7.	Predpísané označenie vozidiel kategórií M ₂ a M ₃ chýba alebo neplní predpísané podmienky.	B
8.	Svetelné označenie vozidiel taxislužby, autoškoly, sanitných vozidiel alebo hasičských vozidiel nezodpovedá predpísaným podmienkam.	B

Sklápacie zariadenie

716

Predpísané podmienky

- Sklápacie zariadenie musí byť riadne upevnené a nesmie mať poškodené zaisťovacie prvky.
- Z hydraulického systému sklápacieho zariadenia nesmie unikáť olej.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Hydraulická sústava sklápacieho zariadenia nie je dostatočne tesná a médium (olej) odkvapkáva na vozovku. ⁵⁰⁾	C
2.	Hydraulická sústava sklápacieho zariadenia nie je dostatočne tesná, médium (olej) však neodkvapkáva na vozovku. ⁵⁰⁾	A
3.	Sklápacie zariadenie je uvoľnené v uložení (upevňovacie skrutky sú uvoľnené alebo chýbajú). ³⁷⁾	B
4.	Automatické zaisťovanie korby, bočníc a zadného čela nepracuje spoľahlivo alebo vôbec, prípadne chýbajú zaisťovacie kolíky. ³⁸⁾	B

Hydraulické zariadenia

717

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Z hydraulického zariadenia uniká olej a odkvapkáva na vozovku. ⁵⁰⁾	C
2.	Z hydraulického zariadenia uniká olej, avšak neodkvapkáva na vozovku. ⁵⁰⁾	A
3.	Hydraulické zariadenie nie je dostatočne pripevnené. ³⁷⁾	A

Úpravy a doplnková výstroj, výbava

718

Predpísané podmienky

- Zmena vozidla oproti pôvodne schválenému vyhotoveniu alebo dopĺňovanie jeho výstroja a výbavy musí spĺňať podmienky pre prevádzku vozidiel na pozemných komunikáciách, podmienky stanovené pri schválení a podmienky stanovené osobitnými predpismi pre dané vozidlo alebo jeho časť (všeobecne záväzné právne predpisy, smernice EÚ/ES/EHS, predpisy EHK, dohoda ADR a pod.).
- Zmena vozidla oproti pôvodne schválenému vyhotoveniu alebo dopĺňovanie jeho výstroja a výbavy nesmie negatívne ovplyvňovať bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie.
- Ak je vo vozidle preukázateľne namontovaný motor iného typu, než s akým bolo schválené, a tento stav bezprostredne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky alebo životné prostredie (napr. ide o motor, ktorého výkon je v porovnaní s pôvodným typom vyšší, pričom nie je zaručené, že ostatné časti vozidla sú na takúto zmenu technických parametrov dimenzované), alebo sú zjavné zmeny motora (hnacej jednotky) alebo riadiacej jednotky motora oproti schválenému stavu, potom sa vyznačí nebezpečná chyba v tomto kontrolnom úkone; chyba v kontrolnom úkone č. 102 sa nevyznačuje.
- Ak je vozidlo vybavené iným špeciálnym vybavením (zariadenie na prípravu jedál, sanitárne zariadenie, audiovizuálne systémy, komunikačný systém pre cestujúcich a pod.), nesmie toto zariadenie svojou prítomnosťou alebo činnosťou ohrozovať bezpečnosť prevádzky vozidla alebo životné prostredie.

Spôsob kontroly

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

⁵⁰⁾ Položka 6.2.9. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Chyby

1.	Je zistená nedovolená úprava alebo zmena, prípadne iná chyba, ktorá nemá nepriaznivý vplyv na bezpečnosť prevádzky vozidla, ani na životné prostredie.	A
2.	Nedovolená úprava alebo zmena, prípadne iná chyba zistená na vozidle nepriaznivo vplyva na bezpečnosť prevádzky vozidla alebo na životné prostredie, bezprostredné nebezpečenstvo však nehrozí.	B
3.	Nedovolená úprava alebo zmena, prípadne iná chyba zistená na vozidle bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla alebo životné prostredie. ⁵¹⁾	C
4.	Stav iného špeciálneho vybavenia nepriaznivo vplyva na bezpečnosť prevádzky vozidla alebo na životné prostredie, bezprostredné nebezpečenstvo však nehrozí. ^{52),53),54),55)}	B
5.	Stav iného špeciálneho vybavenia bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla alebo životné prostredie. ^{52),53),54),55)}	C

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

Obmedzovač rýchlosti

720

Predpísané podmienky

- Obmedzovačom rýchlosti musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu⁵⁶⁾ vybavené :
 - vozidlá kategórie M₃ s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou nad 10 t a vozidlá kategórie N₃, ktoré boli prihlásené do evidencie počnúc 1.1.1988,
 - vozidlá kategórií M₂ a M₃ s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou od 5 do 10 t a vozidlá kategórie N₂, ktoré boli prihlásené do evidencie počnúc 1.10.2001.
- Obmedzovač rýchlosti musí zabezpečiť, aby rýchlosť vozidla, ktoré ním musí byť vybavené, podľa ustanovení osobitného predpisu⁵⁶⁾ neprekročila :
 - 100 km.h⁻¹, ak ide o vozidlo kategórie M₂ alebo M₃,
 - 90 km.h⁻¹, ak ide o vozidlo kategórie N₂ alebo N₃,
 - 90 km.h⁻¹, ak ide o vozidlo schválené na cestnú prepravu nebezpečných vecí v zmysle dohody ADR.
- Požiadavka na vybavenie motorového vozidla obmedzovačom rýchlosti sa podľa ustanovení osobitného predpisu⁵⁶⁾ nevzťahuje na motorové vozidlo :
 - kategórie M₂ alebo M₃, ktorého najväčšia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 100 km.h⁻¹,
 - kategórie N₂ alebo N₃, ktorého najväčšia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 90 km.h⁻¹,
 - vozidlá Ministerstva obrany SR a rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií v jeho pôsobnosti, ozbrojených síl SR, Ministerstva vnútra SR vrátane ním určených rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií, Policajného zboru, Zboru väzenskej a justičnej stráže, Železničnej polície, Slovenskej informačnej služby, Hasičského a záchranného zboru, colnej správy a na vozidlá záchranej služby, vozidlá používané pre verejné služby v mestskej oblasti, vozidlá podrobujúce sa skúšobným jazdám na pozemných komunikáciách na účely technického pokroku a vozidlá tvoriace mobilizačné rezervy, ktoré nie sú prihlásené do evidencie vozidiel.

Ak nie je možné zistiť najväčšiu konštrukčnú rýchlosť určenú výrobcom, považuje sa za najväčšiu konštrukčnú rýchlosť na tento účel najväčšia dovolená rýchlosť, ktorá bola určená pri schválení vozidla, a je uvedená v predložennom doklade o evidencii vozidla.
- Vozidlá kategórií T₅, C₅ a Ps musia byť vybavené zariadením obmedzujúcim rýchlosť tak, aby rýchlosť vozidla neprevýšila 90 km.h⁻¹; to neplatí pre vozidlá, ktorých konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 90 km.h⁻¹.
- Obmedzovač rýchlosti a jeho montáž musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom⁵⁷⁾. Časti obmedzovača rýchlosti nevyhnutné pre jeho činnosť musia byť dostatočne chránené pred neoprávnenými zásahmi alebo manipuláciou. Plombované musia byť tie elektrické alebo mechanické spoje, kryty a podobné súčasti, ktoré by mohli byť demontované pri neoprávnenom zásahu alebo manipulácii.
- Vybavenie vozidla obmedzovačom rýchlosti musí byť zapísané v predložennom doklade o evidencii vozidla.

Spôsob kontroly

Príhľadkou sa overí vybavenie vozidla obmedzovačom rýchlosti, ktoré musí byť zapísané v predložennom doklade o evidencii vozidla. Skontroluje sa zabezpečenie častí obmedzovača rýchlosti plombami proti neoprávnenej manipulácii, ak sú na miestach prístupných bez demontáže. Údaj o najväčšej nastavenej rýchlosti uvedený v predložennom doklade o evidencii vozidla musí zodpovedať príslušnej kategórii vozidla a musí byť uvedený na označení najvyššej povolenej rýchlosti na zadnej časti vozidla. Ak údaj o vybavení vozidla obmedzovačom rýchlosti v predložennom doklade o evidencii chýba, nezvychádza sa príslušná chyba, ak je predložený doklad o zabudovaní a kontrole obmedzovača rýchlosti podľa prílohy č. 1.

Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré je obmedzovač rýchlosti predpísaný, ním nie je vybavené. ⁵⁸⁾	C
2.	Vozidlo, pre ktoré je obmedzovač rýchlosti predpísaný, ním je vybavené, avšak chýba zápis v predložennom doklade o evidencii vozidla. ⁵⁸⁾	A
3.	Obmedzovač rýchlosti nie je zabezpečený plombou (plombami) proti neoprávnenému zásahu alebo manipulácii v prípade, ak to konštrukcia obmedzovača vyžaduje. ⁵⁹⁾	B

⁵¹⁾ Položka 6.1.7. písm. h) a položka 6.1.9. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵²⁾ Položka 9.12.1. písm. a) a b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵³⁾ Položka 9.12.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵⁴⁾ Položka 9.12.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵⁵⁾ Položka 9.8. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵⁶⁾ Nariadenie vlády SR č. 154/2006 Z. z.

⁵⁷⁾ Nariadenie vlády SR č. 153/2006 Z. z. alebo vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 89).

⁵⁸⁾ Položka 7.10. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵⁹⁾ Položka 7.10. písm. d) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Predpísané podmienky

Obmedzovač rýchlosti namontovaný vo vozidle, pre ktoré je takéto vybavenie predpísané, musí byť funkčný a správne nastavený. Predpísané nastavené rýchlosti pre jednotlivé kategórie vozidiel sú uvedené v kontrolnom úkone č. 720. Nefunkčnosťou zariadenia obmedzujúceho rýchlosť podľa osobitného predpisu⁶⁰⁾ sa na účel tohto kontrolného úkonu rozumie, ak sa preukáže, že nastavená rýchlosť presahuje predpísanú nastavenú rýchlosť o hodnotu väčšiu, ako je prípustné podľa osobitného metodického pokynu⁶¹⁾, alebo ak sa preukáže, že obmedzovač rýchlosti vôbec nefunguje.

Spôsob kontroly

1. Pred kontrolou funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti sa vykoná kontrola tachografu podľa kontrolného úkonu č. 702. Ak sa pri tom zistí chyba, potom sa kontrola funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti nevykoná.
2. Kontrola funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti sa vykonáva na vozidlách, ktorých tachograf a obmedzovač rýchlosti takúto kontrolu umožňujú. Kontrola sa vykoná pomocou externého prístroja na kontrolu nastavenia obmedzovača rýchlosti, ktorý sa pripojí k tachografu bez porušenia plombovania; postupuje sa pri tom podľa ustanovení osobitného metodického pokynu⁶¹⁾.
3. Ak vlastnosti tachografu alebo obmedzovača rýchlosti neumožňujú vykonať kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti podľa bodu č. 2, potom je potrebné preukázať funkčnosť a správne nastavenie obmedzovača rýchlosti predložením platného dokladu o kontrole obmedzovača rýchlosti vystaveného organizáciou, ktorá vykonáva periodické prehliadky záznamových zariadení podľa kontrolného úkonu č. 702. Vzor dokladu je uvedený v prílohe č. 1. Platnosť dokladu je 2 roky od vykonania periodickej prehliadky. V doklade musí rozmer pneumatík poháňanej nápravy zodpovedať údajom zisteným na vozidle.

Chyby

1.	Obmedzovač rýchlosti je nefunkčný na vozidle, pre ktoré je predpísaný. ⁶²⁾	C
2.	Na vozidle kategórie M ₂ alebo M ₃ , pre ktoré je vybavenie obmedzovačom rýchlosti predpísané, prekračuje kontrolou zistená nastavená rýchlosť hodnotu 100 km.h ⁻¹ viac, ako je podľa osobitného metodického pokynu ⁶¹⁾ prípustné. ⁶³⁾	C
3.	Na vozidle kategórie N ₂ alebo N ₃ , pre ktoré je vybavenie obmedzovačom rýchlosti predpísané, prekračuje kontrolou zistená nastavená rýchlosť hodnotu 90 km.h ⁻¹ viac, ako je podľa osobitného metodického pokynu ⁶¹⁾ prípustné. ⁶³⁾	C
4.	Na motorovom vozidle schválenom na cestnú prepravu nebezpečných vecí podľa dohody ADR, pre ktoré je vybavenie obmedzovačom rýchlosti predpísané, prekračuje kontrolou zistená nastavená rýchlosť hodnotu 90 km.h ⁻¹ viac, ako je podľa osobitného metodického pokynu ⁶¹⁾ prípustné. ⁶³⁾	C
5.	Kontrolou zistená nastavená rýchlosť je nižšia ako predpísaná nastavená rýchlosť podľa osobitného metodického pokynu ⁶¹⁾ o viac ako 5 km.h ⁻¹ . ⁶³⁾	A
6.	V prípade, ak nie je možné kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti v podmienkach STK vykonať, nie je predložený platný doklad o kontrole obmedzovača rýchlosti. ⁶⁴⁾	C
7.	Kontrolu obmedzovača rýchlosti nie je možné vykonať, pretože bola zistená chyba v kontrolnom úkone č. 702.	B
8.	V prípade, ak nie je možné kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti v podmienkach STK vykonať, nesúhlasí rozmer pneumatík poháňanej nápravy vozidla s údajom v predloženej doklade o kontrole obmedzovača rýchlosti. ⁶⁵⁾	B

Tlakové nádoby (nádrže) s výstrojom

Predpísané podmienky

1. Každá tlaková nádoba (nádrž) alebo batéria nádob musí byť s konštrukciou vozidla pevne spojená. Nie je dovolené dodatočne 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 snečným žiarením.
4. Prípojka pre plnenie nádrží CNG i LPG musí byť vybavená uzatváracou zátkou.
5. Deklarovaná životnosť nádrže na plyn nesmie byť prekročená. Povolená lehota používania nádrže na plyn, ak bola stanovená, nesmie byť prekročená bez vykonania periodickej skúšky tlakovej nádoby.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Niektorá tlaková nádoba (nádrž) je nedostatočne alebo nevhodne spojená s konštrukciou vozidla. ³⁷⁾	C
2.	Na tlakovú nádobu (nádrž) je privarená konštrukcia. ³⁸⁾	C
3.	Povrch niektorej tlakovej nádoby (nádrže) je poškodený trhlinami alebo koróziou, prípadne je deformovaný. ³⁸⁾	C
4.	Niektorá tlaková nádoba (nádrž) alebo jej armatúra vyčnieva cez obrys vozidla, alebo nie je chránená pred poškodením, nárazom, sálavým teplom alebo snečným žiarením. ³⁸⁾	C
5.	Prípojka na plnenie tlakových nádob CNG i LPG nie je vybavená uzatváracou zátkou, alebo zátku nie je zabezpečená proti strate. ³⁸⁾	B
6.	Deklarovaná životnosť nádrže na plyn bola prekročená. ³⁸⁾	C
7.	Je prekročená povolená lehota používania nádrže na plyn, ak bola stanovená, a nebola vykonaná periodická skúška tlakovej nádoby. ³⁸⁾	C

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

⁶¹⁾ Metodický pokyn č. 23/2007 zo dňa 24.5.2007 na vykonávanie kontroly funkčnosti a nastavenia obmedzovačov rýchlosti motorových vozidiel pri technických kontrolách vozidiel.

⁶²⁾ Položka 7.10. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁶³⁾ Položka 7.10. písm. c) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁶⁴⁾ Položka 7.10. písm. e) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁶⁵⁾ Položka 7.10. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Predpísané podmienky

1. Montáž zariadenia na pohon vozidla skvapalneným ropným plynom LPG alebo zariadenia na pohon vozidla stlačeným zemným plynom CNG, príp. vodíkový systém (ďalej len „plynové zariadenie“) vo vozidle musí byť schválená a zapísaná v osvedčení o evidencii časti I alebo časti II.
2. Vyhotovenie namontovaného plynového zariadenia musí byť v súlade s predloženým protokolom o montáži plynového zariadenia, ktorý vystavila oprávnená osoba montáže plynových zariadení. Na prvkoch plynového zariadenia zabudovaných do vozidla, ako sú tlakové nádoby (nádrže) a vyparovač (regulátor), musia byť vyznačené homologizačné čísla v súlade s protokolom o montáži plynového zariadenia.
3. Jednotlivé časti plynového zariadenia, ako sú redukčné zariadenie, regulátor tlaku, zmiešavač alebo vstrekovacie ventily, tlakomer, uzatváracie alebo spätné ventily, nesmú mať poruchy alebo chyby. Redukčné ventily, regulátory, plynové potrubie a hadice musia byť umiestnené vo vzdialenosti 100 mm od zdrojov tepla, alebo musia byť voči nim chránené clonením, aby nemohlo dôjsť k narušeniu funkcie plynového zariadenia.
4. Potrubia a hadice plynových rozvodov musia byť vedené a upevnené tak, aby nemohlo dôjsť k ich poškodeniu vibráciami a trením. Príchytky a prievlaky potrubí musia znemožňovať ich mechanické poškodenie dotykom s pevnými časťami vozidla. Plynové potrubia a rozvody nesmú byť privarené na konštrukciu vozidla alebo na nosnú konštrukciu tlakových nádob (nádrží).
5. Ovládacie a regulačné prvky musia byť upravené tak, aby sa zamedzilo nežiadúcej manipulácii s nimi, okrem prvkov na nastavenie voľnobežných otáčok motora.
6. Z plynového zariadenia namontovaného vo vozidle nesmie unikať plyn.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou sa overia homologizačné čísla prvkov plynového zariadenia a ich zhoda s údajmi uvedenými v predloženej protokole o montáži plynového zariadenia.
2. Prehliadkou sa overí vyhotovenie, umiestnenie, pripevnenie a stav častí plynového zariadenia.
3. Na vozidlách s možnosťou manuálneho prepnutia alternatívneho pohonu na plyn alebo benzín (prípadne naftu) sa overí činnosť zariadenia na prepínanie jednotlivých druhov pohonu.
4. Kontrola tesnosti plynového zariadenia sa vykoná pomocou prenosného detektora úniku plynu, ktorým sa skontrolujú jednotlivé časti plynového zariadenia.
5. V prípade zistenia chyby č. 1 až 5 sa kontrola ihneď ukončí. Okrem vyznačenia kódu kontrolného úkonu do príslušnej rubriky protokolu o technickej kontrole vozidla sa do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ vyznačí tiež text: „733 - Kontrola ukončená pre chýbajúci protokol o montáži plynového zariadenia.“ alebo „733 - Kontrola ukončená pre chýbajúce (alebo nečitateľné) homologizačné číslo na plynového zariadenia.“ (uvedie sa súčasť plynového zariadenia, na ktorej výrobné číslo chýba) alebo „733 - Kontrola ukončená pre nesúlad homologizačných čísel na plynového zariadenia, na vozidle zistené:“, (uvedie sa súčasť plynového zariadenia, na ktorej bol nesúlad zistený, a homologizačné číslo zistené na vozidle) alebo „733 - Kontrola ukončená pre chýbajúci zápis plynového zariadenia v OEV“ alebo „733 - Kontrola ukončená pre únik plynu z plynového zariadenia“.

Chyby

1.	Homologizačné číslo na plynovom zariadení chýba alebo je nečitateľné. ⁶⁶⁾	C + ukončenie kontroly
2.	Homologizačné číslo na plynovom zariadení nesúhlasí s číslom uvedeným v protokole o montáži plynového zariadenia. ⁶⁶⁾	C + ukončenie kontroly
3.	Nebol predložený protokol o montáži plynového zariadenia. ⁶⁶⁾	C + ukončenie kontroly
4.	Plynové zariadenie nie je zapísané v osvedčení o evidencii časti I alebo časti II. ⁶⁶⁾	C + ukončenie kontroly
5.	Plynové zariadenie je netesné, bol zaznamenaný únik plynu. ⁶⁶⁾	C + ukončenie kontroly
6.	Plynové zariadenie nie je vyhotovené v súlade s protokolom o montáži plynového zariadenia alebo bolo zjavne upravené. ⁶⁶⁾	C
7.	Niektorá časť plynového zariadenia chýba, je poškodená alebo neplní svoju funkciu. ⁶⁶⁾	C
8.	Redukčné ventily, regulátory, plynové potrubia a hadice nie sú vzdialené aspoň 100 mm od zdrojov tepla, alebo nie sú voči nim dostatočne chránené. ⁶⁶⁾	C
9.	Potrubia a hadice sú nevhodne vedené, hrozí ich mechanické poškodenie. ⁶⁶⁾	B
10.	Plynové potrubia a rozvody sú privarené ku konštrukcii vozidla alebo k nosnej konštrukcii tlakových nádob (nádrží). ⁶⁶⁾	C
11.	Redukčné zariadenie, regulátor tlaku, zmiešavač alebo vstrekovacie ventily, tlakomer, uzatváracie alebo spätné ventily majú zjavnú poruchu alebo chybu. ⁶⁶⁾	C

Kontrolný úkon sa nevykonáva.

Článok IV
Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

Ing. Milán Kaňuščík, v.r.
generálny riaditeľ

⁶⁶⁾ Položka 6.1.3. písm. f) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Vzor tlačiva protokolu z periodickej prehliadky záznamového zariadenia, ktorý je súčasne dokladom o vykonaní kontroly obmedzovača rýchlosti

a) predná strana

Protokol z periodickej prehliadky záznamového zariadenia				
1. Všeobecné údaje				
Držiteľ / majiteľ vozidla:				
Ulica:				
PSČ / Sídlo:				
Výrobca a typ vozidla:				
ID číslo podvozku vozidla:				
Evidenčné číslo vozidla:				
Dátum kontroly záznamového zariadenia:				
Číslo zákazky:				
Typ záznamového zariadenia:	Výrobné číslo:			
Kontrola záznamového zariadenia:	<input type="checkbox"/> Nového	<input type="checkbox"/> Po zámene	<input type="checkbox"/> Po oprave	
Počítadlo dráhy nastavené:				
2. Kontrola vozidla				
Kontrola obmedzovača rýchlosti:	<input type="checkbox"/> Áno	<input type="checkbox"/> Nie		
Dátum kontroly obmedzovača:			<input type="checkbox"/> Vyhovuje	<input type="checkbox"/> Nevyhovuje
Rozmer pneumatík:				
Typ pneumatík:	<input type="checkbox"/> Radial	<input type="checkbox"/> Diagonal		
Tlak v pneumatikách:			kPa	
Opravný faktor hodnoty w:			%	
Účinný obvod pneumatiky:	l			mm
Charakteristický koeficient:	w			imp/km
Dráha pri porovnaní w voči k:	w/k (por.) *			m
3. Kontrola zariadenia				
Konštanta:	k	imp/km	Tamex s.r.o. Stará Vajnorská č.3 831 04 Bratislava	
	k (st.) *	imp/km		
Kontrolné body rýchlosti:	km/h	km/h	km/h	
Výsledok skúšky počítadla dráhy:		m		-
Odchýlka času:		s/d		-
Max. povolená rýchlosť:	v (max)	km/h		-
				-
* Len pri elektronických záznamových zariadeniach				-
				-
Týmto potvrdzujeme, že všetky skúšky boli vykonané v súlade s technickými požiadavkami pre periodicкую prehliadku záznamového zariadenia.				
Tamex s.r.o. Stará Vajnorská č.3 831 04 Bratislava SVDO 01 SK	Meno a podpis montéra:		Kontrola záznam. zariad.:	Kontrola obmedzovača:

miesto na vyznačenie údajov o kontrole obmedzovača rýchlosti

b) zadná strana

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

Štandardné úkony

- Kontrola, či záznamové zariadenie a jeho inštalácia vo vozidle vyhovujú predpisom
- Kontrola údajov uvedených na štítkoch z predchádzajúcej periodickej prehliadky a ich zabezpečenie
- Kontrola zabezpečovacích miest záznamového zariadenia a jeho príslušenstva z predchádzajúcej periodickej prehliadky
- Kontrola posledných záznamov na záznamových listoch, alebo kontrola údajov na výťažku udalostí a chýb
- Kontrola indikátorov, prepínačov, tlačítkov, uzáverov, signalizácii a celkového stavu záznamového zariadenia
- Kontrola snímača, redukčnej, alebo uhlovej prevodovky záznamového zariadenia
- Kontrola vedenia snímača, alebo náhonu záznamového zariadenia
- Vyhotovenie a vyhodnotenie kontrolného záznamu na záznamovom liste a jeho archivácia
- Nastavenia času v záznamovom zariadení
- Zámena záložnej baterky záznamového zariadenia
- Zabezpečenie záznamového zariadenia a jeho príslušenstva na predpísaných miestach
- Skopírovanie údajov zo zameneného záznamového zariadenia, ich archivácia a odovzdanie majiteľovi
- Kontrola funkčnosti záznamového zariadenia a jeho príslušenstva, skúšobnou jazdou
- Vyhodnotenie skúšobnej jazdy, vyhodnotenie záznamového listu alebo výťažku udalostí a chýb po jazde
- Vystavenie montážneho štítku, jeho umiestnenie a zabezpečenie v alebo na záznamovom zariadení, alebo v jeho blízkosti
- Vystavenie štítku konštanty, jeho umiestnenie a zabezpečenie v alebo na záznamovom zariadení
- Umiestnenie overovacej značky v alebo na záznamovom zariadení
- Informovanie vodiča o vykonaných úkonoch počas periodickej prehliadky záznamového zariadenia a o jeho zabezpečovacích miestach
- Kontrola funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti a vizuálna kontrola jeho zabezpečovacích miest (len pokiaľ si to jeho technické riešenie vyžaduje)

Špeciálne úkony

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

Popis zistených skutočností a zvláštností

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

Metodický pokyn č. 77/2011,

ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa zaťaženia životného prostredia výfukovými emisiami, emisiami zvuku a rádiovým rušením vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 800)

Článok I Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa stanovujú pre kontrolné úkony týkajúce sa zaťaženia životného prostredia výfukovými emisiami, emisiami zvuku a rádiovým rušením (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 800“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniách technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

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

Článok II Všeobecné ustanovenia

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 800 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojčiferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „8“ (napr. kontrolný úkon Emisná kontrola má kód 801).

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

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

(4) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom²⁾ alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač).

(5) Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytie niektorých súčastí vozidla (napr. miesta umiestnenia výrobného štítku vozidla na vozidle kategórie L).

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

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

(8) Predloženým dokladom o evidencii vozidla sa rozumie vodičom alebo prevádzkovateľom vozidla podľa osobitného predpisu³⁾ predložené osvedčenie o evidencii časť I alebo časť II, prípadne predložená aktuálna kópia osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II vydaným útvarom Policajného zboru.

Článok III Kontrolné úkony skupiny 800

Emisná kontrola

801

Predpísané podmienky

- Prevádzkovateľ vozidla, ktoré je v premávke na pozemných komunikáciách, je podľa § 21 ods. 1 písm. b) bodu 2 zákona povinný v ustanovených lehotách podrobiť vozidlo emisnej kontrole pravidelnej.
- Emisná kontrola pravidelná sa podľa ustanovení osobitného predpisu⁴⁾ vykonáva :
 - na vozidlách kategórií M₁ a N₁ so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom v lehote štyroch rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
 - na vozidlách kategórií M₁ a N₁ so vznetrovým motorom v lehote štyroch rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
 - na vozidlách kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - na vozidlách kategórií M a N používaných na zdravotnícku záchrannú službu, banskú záchrannú službu a poruchovú službu plynárenských zariadení a vozidlách používaných na taxislužbu v lehote jedného roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,

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

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

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

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

- e) na vozidlách kategórie T v lehote štyroch rokov po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
 - f) na vozidlách kategórií M, N a T používaných v autoškole ako výcvikové vozidlo v lehote jedného roka po prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - g) na vozidlách kategórií M₁ a N₁ so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom v lehote jedného roka po prvom prihlásení do evidencie a potom v jednoročných lehotách.
3. Emisná kontrola sa nevykonáva na vozidlách kategórií M a N s motorom mazaným zmesou paliva a mazacieho oleja a na vozidlách kategórie L.
 4. Podľa ustanovení osobitného predpisu³⁾ musí byť na vykonanie technickej kontroly pravidelnej, technickej kontroly administratívnej, technickej kontroly na prepravu nebezpečných vecí, technickej kontroly na vydanie prepravného povolenia alebo ich opakovanej technickej kontroly vodičom alebo prevádzkovateľom vozidla predložené platné osvedčenie o emisnej kontrole. Podľa § 49 ods. 8 zákona nemôže kontrolný technik bez predloženia ustanovených dokladov technickú kontrolu vykonať. *Poznámka: Táto predpísaná podmienka sa nevzťahuje na niektoré prípady upravené osobitnými predpismi⁵⁾, kedy sa predloženie platného osvedčenia o emisnej kontrole nevyžaduje.*
 5. Pri technickej kontrole zvláštnej možno preukázať platnosť emisnej kontroly platným osvedčením o emisnej kontrole, platnou vyznačenou kontrolnou nálepkou nalepenou na vozidle alebo platným protokolom o emisnej kontrole.

Spôsob kontroly

Kontrolou vyznačených údajov na predloženej osvedčenie o emisnej kontrole vozidla sa overí, či vozidlo, na ktoré sa taká povinnosť vzťahuje, bolo v ustanovenej lehote podrobené emisnej kontrole pravidelnej. Ak nie je predložené osvedčenie o emisnej kontrole, zohľadní sa v prípadoch, kedy je vykonanie technickej kontroly možné aj bez predloženia platného osvedčenia o emisnej kontrole, predloženie platného protokolu o emisnej kontrole s hodnotením „spôsobilé“ alebo prítomnosť vyznačenej a platnej kontrolnej nálepky emisnej kontroly na ustanovenej mieste na vozidle.

Chyby

1.	Vozidlo, ktoré takej povinnosti podlieha, nebolo podrobené emisnej kontrole pravidelnej v ustanovenej lehote.	C
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Výfukové potrubie - vyústenie

804

Predpísané podmienky

1. Vyústenie výfukového potrubia nesmie byť oproti schválenému vyhotoveniu premiestnené ani upravené doplnením alebo náhradou pôvodných dielov neschválených.
2. Ťahače návesov schválené počnúc 1.7.1972 nesmú výfukovými plynmi priamo ofukovať návesy.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Vyústenie výfukového potrubia nezodpovedá predpísaným podmienkam. ⁶⁾	B
----	---------------------------------------------------------------------------------	---

Výfukové potrubie - stav

805

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí stav výfukového potrubia. V motorovom priestore sa overí upevnenie zberného výfukového potrubia k motoru. Ak sú pochybnosti o tom, že hladina vonkajšieho zvuku vozidla nepresahuje prípustnú hodnotu, alebo ak je dôvod predpokladať, že tlmič výfuku je upravený alebo nahradený neschváleným a mohol by nepriaznivo ovplyvniť hladinu vonkajšieho zvuku vozidla, vykoná sa kontrola hladiny vonkajšieho zvuku vozidla v kontrolnom úkone č. 806.

Chyby

1.	Výfukové potrubie, tlmič výfuku alebo katalyzátor sú prasknuté alebo z iných príčin netesné, takže výfukové plyny vnikajú do priestoru pre cestujúcich, vodiča alebo do priestoru pre náklad.	C
2.	Výfukové potrubie, katalyzátor alebo akákoľvek časť systému na tlmenie zvuku je uvoľnená s pravdepodobnosťou odpadnutia, poškodená, nesprávne upevnená, chýba, je zjavne nahradená neschválenou alebo je zjavne upravená spôsobom, ktorý nepriaznivo ovplyvňuje úroveň vonkajšieho zvuku vozidla. ⁶⁾	B
3.	Akákoľvek časť tepelnej izolácie výfukového systému od blízkyh horľavých častí vozidla, s ktorou bolo vozidlo schválené, zjavne chýba alebo je poškodená natoľko, že neplní svoju funkciu.	B
4.	Jednotlivé spoje na výfukovom potrubí sú čiastočne netesné, tieto netesnosti však nemajú vplyv na bezpečnosť alebo hlučnosť vozidla.	A

Hladina vonkajšieho zvuku

806

Predpísané podmienky

1. Všetky zariadenia určené na tlmenie vonkajšieho i vnútorného zvuku namontované na vozidle musia byť prevádzkyschopné a plniť určenú tlmiacu funkciu.

⁵⁾ Napr. vykonanie technickej kontroly pravidelnej podľa Metodického pokynu č. 16/2009 na vykonávanie technických kontrol v súvislosti s jednotlivými dovezenými vozidlami v znení neskorších predpisov.

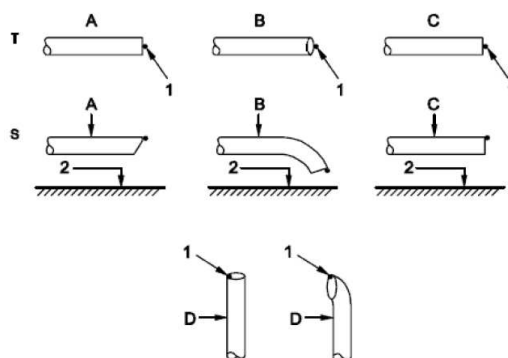
⁶⁾ Položka 8.1.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

- Hladina vonkajšieho zvuku stojaceho motorového vozidla nesmie pri technickej kontrole prekročiť referenčnú hodnotu určenú podľa hodnoty hladiny vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla uvedenej v doklade o evidencii vozidla.
- Ak v doklade o evidencii vozidla kategórie L nie je hodnota hladiny vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla uvedená, použije sa na určenie referenčnej hodnoty hodnota uvedená na výrobnom štítku.
- Ak ide o vozidlo schválené do 31.12.1982 a hodnota hladiny vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla nie je v doklade o evidencii vozidla uvedená, jeho referenčná hodnota je:

Kategórie vozidiel		Referenčná hodnota hladiny vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla v dB(A) pre vozidlá schválené		
		pred 1.1.1972	počnúc 1.1.1972 do 31.12.1975	počnúc 1.1.1976 do 31.12.1982
L	zdvihový objem motora do 50 cm ³	105	103	103
	zdvihový objem motora nad 50 do 125 cm ³	107	105	105
	zdvihový objem motora nad 125 do 500 cm ³	109	107	107
	zdvihový objem motora nad 500 cm ³	110	108	108
M	do 9 miest na sedenie	102	100	98
	viac ako 9 miest na sedenie a s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane	112	110	108
	viac ako 9 miest na sedenie a s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	116	114	112
N	s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane	112	110	108
	s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	116	114	112

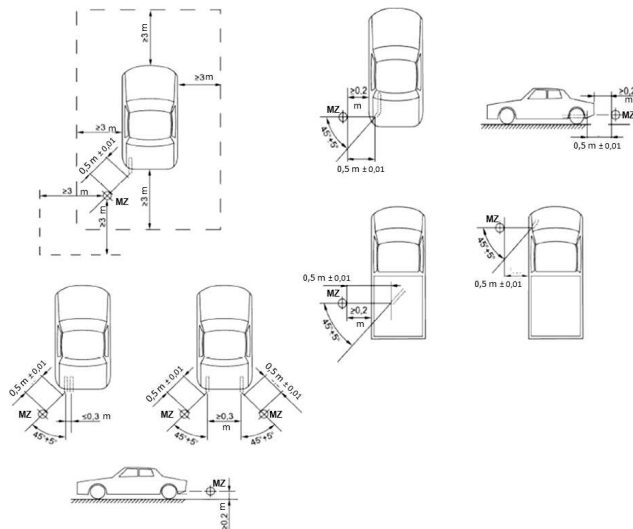
Spôsob kontroly

- Hladinu vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla posúdi kontrolný technik subjektívne, bez použitia zvukomeru. Ak kontrolný technik na základe subjektívneho posúdenia nedokáže jednoznačne vyhodnotiť, či hladina vonkajšieho zvuku nie je vyššia než prípustná, vykoná meranie podľa bodov 2 až 5.
- Z predloženého dokladu o evidencii vozidla sa zistia otáčky motora na počiatku merania ω_m (spravidla sú uvedené pri hodnote hladiny vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla). V prípade vozidla kategórie L, ak nie sú uvedené v doklade o evidencii vozidla, možno použiť hodnotu na výrobnom štítku. Ak tento údaj nemožno určiť z predloženého dokladu o evidencii vozidla ani z výrobného štítku, potom sa určí nasledovným spôsobom:
 - ak ide o motorové vozidlo s najmenej štyrmi kolesami alebo motocykel, ktorého motor dosahuje najväčší výkon pri otáčkach do 5000 min⁻¹ vrátane, potom $\omega_m = \frac{3}{4} \cdot \omega_{P_{max}}$, kde $\omega_{P_{max}}$ sú otáčky najväčšieho výkonu motora,
 - ak ide o motorové vozidlo s najmenej štyrmi kolesami, ktorého motor dosahuje najväčší výkon pri otáčkach nad 5000 min⁻¹ a do 7500 min⁻¹ vrátane, potom $\omega_m = 3700$ min⁻¹,
 - ak ide o motorové vozidlo s najmenej štyrmi kolesami, ktorého motor dosahuje najväčší výkon pri otáčkach nad 7500 min⁻¹, alebo motocykel, ktorého motor dosahuje najväčší výkon pri otáčkach nad 5000 min⁻¹, potom $\omega_m = \frac{1}{2} \cdot \omega_{P_{max}}$, kde $\omega_{P_{max}}$ sú otáčky najväčšieho výkonu motora.
- Vozidlo sa umiestni na rovnú vonkajšiu plochu s pevným povrchom (asfalt alebo betón), ktorá je aspoň čiastočne chránená pred vetrom. Vo vzdialenosti minimálne 3 metre od vonkajšieho obrysu vozidla sa nesmie nachádzať nič, čo by mohlo ovplyvniť meranie (napr. iné osoby okrem tých, ktoré vykonávajú meranie, iné vozidlá, stena a pod.). Zvuk pozadia musí byť aspoň o 10 dB(A) nižší ako predpokladaná hladina zvuku meraného vozidla.
- Na meranie hladiny vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla sa použije zvukomer. Zvukomer (resp. mikrofón zvukomera) sa umiestni vo výške vyústenia výfukového potrubia, nie však nižšie ako 200 mm nad zemou. Mikrofón zvukomera musí byť od referenčného bodu konca vyústenia výfukového potrubia (obr. č. 1) vzdialený 500 mm \pm 10 mm a odklonený o 45° \pm 5° od osi vyústenia.

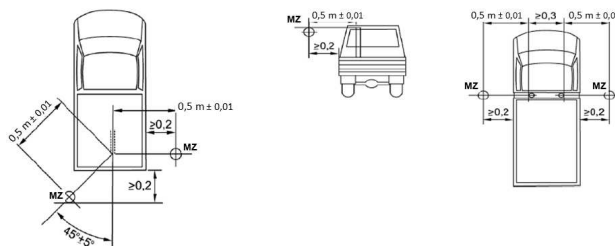


Obr. č. 1.: Poloha referenčného bodu (T - pôdorys, S - bokorys, A – potrubie so šikým ukončením vyústenia, B - potrubie zahnuté smerom dole, C - potrubie s rovným ukončením vyústenia, D - vertikálne potrubie, 1 - referenčný bod, 2 – povrch, na ktorom stojí merané vozidlo).

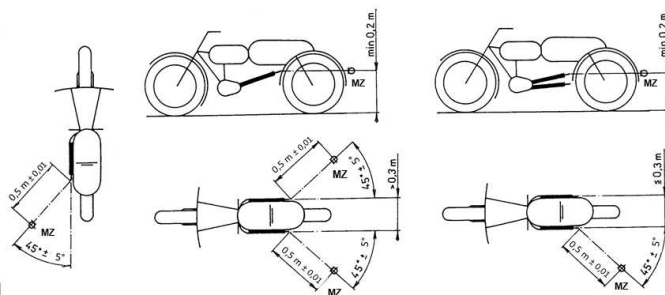
Ak sa vyústenie výfukového potrubia nachádza vo vzdialenosti väčšej ako 300 mm od bočného obrysu vozidla (smerom k strednej pozdĺžnej alebo strednej priečnej rovine vozidla), mikrofón zvukomera sa umiestni minimálne 200 mm od bočného obrysu vozidla. Ak má vozidlo dve alebo viac vyústení umiestnených nad sebou, mikrofón zvukomera sa umiestni vo vzťahu k najvyššiemu z vyústení. Ak má vozidlo dve alebo viac vyústení pripojených k jednému tmiču, ktorých vzájomná vzdialenosť nie je väčšia ako 300 mm, meranie sa vykoná iba pri vyústení najvzdialenejšom od pozdĺžnej strednej roviny vozidla, pokiaľ je toto vyústenie zároveň najvyšším z takýchto vyústení. Ak má vozidlo dve alebo viac vyústení, ktorých vzájomná vzdialenosť je väčšia ako 300 mm, meria sa osobitne pri každom vyústení (príklady umiestnenia mikrofónu zvukomera sú uvedené na obrázkoch č. 2 až 4).



Obr. č. 2.: Umiestnenie mikrofónu zvukomera pri meraní na štvor a viackolesových vozidlách (MZ - mikrofón zvukomera).



Obr. č. 3.: Umiestnenie mikrofónu zvukomera pri meraní na štvor a viackolesových vozidlách (MZ - mikrofón zvukomera).



Obr. č. 4.: Umiestnenie mikrofónu zvukomera pri meraní na vozidle kategórie L (MZ - mikrofón zvukomera).

5. Vykoná sa meranie pri decelerácii motora od otáčok stabilizovaných na hodnotu ω_m až po voľnobežné otáčky motora. Otáčky ω_m musia byť pri meraní stabilizované s presnosťou $\pm 5\%$. Počas merania musí byť motor vozidla zohriaty na prevádzkovú teplotu a nesmie byť zaradený žiaden prevodový stupeň (radiaca páka v neutrálnej polohe alebo volič automatickej prevodovky v polohe „N“). Na zvukomere musí byť počas merania nastavený váhový filter „A“ a časová konštanta „FAST“. Náhodné (špičkové) odpočty zvukomera sa neberú do úvahy. Meranie sa opakuje, kým nie je dosiahnutý rozdiel nameranej hodnoty z troch bezprostredne nasledujúcich meraní najviac 2 dB(A). Výsledným nameraným údajom je najväčšia z týchto troch nameraných hodnôt.
6. Výsledný nameraný údaj sa porovná s referenčnou hodnotou. Referenčná hodnota sa určí z údajov o vonkajšej hladine zvuku stojaceho vozidla uvedeného v predloženom doklade o evidencii vozidla (prípadne na výrobnom štítku) pripočítaním tolerancie + 5 dB(A). Ak sa v doklade o evidencii vozidla schváleného do 31.12.1982 nenachádza údaj o vonkajšej hladine zvuku stojaceho vozidla, použije sa referenčná hodnota z tabuľky v predpísaných podmienkach (tolerancia sa v takom prípade nepridáva).

Chyby

1.	Nameraná hladina vonkajšieho zvuku stojaceho vozidla je vyššia než prípustná. ⁷⁾	B
----	---------------------------------------------------------------------------------------------	---

Elektromagnetická kompatibilita

807

Predpísané podmienky

1. Motorové vozidlo musí byť vyhotovené tak, aby rušivé vyžarovanie elektromagnetickej energie, ktoré vzniká pri prevádzke vozidla, neprevýšilo limity stanovené pri schválení vozidla.
2. Pôvodné súčasti vozidla nesmú byť nahradené súčasťami, ktoré by mohli negatívne ovplyvniť elektromagnetickú kompatibilitu vozidla.

⁷⁾ Položka 8.1.1. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa overí úplnosť a vonkajší stav odrušovacích prvkov (kondenzátorov, zapalovacích káblov, káblových koncoviek a iných súčastí elektrickej inštalácie vozidla, ktoré majú tlmiť rušivé vyžarovanie elektromagnetickej energie).

Chyby

1.	Na vozidle zjavne chýba niektorý z odrušovacích prvkov, ktorými bolo vozidlo pôvodne vybavené ⁸⁾ .	A
2.	Niektorý odrušovací prvok je zjavne poškodený ⁸⁾ .	A

Článok IV Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

Ing. Milán Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ

MDVRR SR
Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov

Metodický pokyn č. 78/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa predpísanej a zvláštnej výbavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel (Kontrolné úkony skupiny 900)

Článok I Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa stanovujú pre kontrolné úkony týkajúce sa predpísanej a zvláštnej výbavy vozidla (ďalej len „kontrolné úkony skupiny 900“) vykonávané pri technických kontrolách vozidiel v staniách technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike

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

Článok II Všeobecné ustanovenia

(1) Každému kontrolnému úkonu skupiny 900 prislúcha okrem názvu osobitný kód tvorený trojčíferným identifikačným číslom. Prvá číslica v kóde kontrolného úkonu je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných úkonov vždy „9“ {napr. kontrolný úkon Zdravotníckej potreby (lekárnička) má kód 901}.

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

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

(4) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných úkonoch je možné aplikovať s použitím technologického vybavenia STK predpísaného osobitným predpisom²⁾ alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač).

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

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

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

⁸⁾ Položka 8.3. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

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

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

Článok III
Kontrolné úkony skupiny 900

Zdravotnícke potreby (lekárnička)

901

Predpísané podmienky

1. Členenie lekárničiek na druhy, ich obal, označenie a obsah upravuje osobitný predpis³⁾.
2. Motorové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje osobitný predpis³⁾, musia byť vybavené predpísaným druhom a počtom lekárničiek, ktorý zodpovedá kategórii vozidla, prípadne jeho ďalším vlastnostiam (napr. počtu miest na sedenie v prípade vozidiel kategórií M₂ a M₃).
3. Lekárničky podľa doterajších predpisov, ktoré neplnia ustanovenia osobitného predpisu³⁾, možno vo vozidlách používať namiesto lekárničiek podľa predpisanej podmienky č. 1 najdlhšie do dátumu ich spotreby. Ak bola lekárnička podľa doterajších predpisov uvedená na trh od 1.5.2009 do 31.7.2009, potom je označená dátumom výroby a musí k nej byť pripojená karta prvej pomoci podľa osobitného predpisu³⁾.
4. Obsah lekárničky musí byť úplný a uložený v predpísanom obale.
5. Dátum spotreby lekárničky, žiadneho z jej modulov, prípadne jednotlivých zdravotníckych potrieb, nesmie byť prekročený.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa preverí :

1. vybavenie vozidla lekárničkou alebo lekárničkami predpísaného druhu a v predpísanom počte,
2. to, či má obal lekárničky predpísaný vzhľad, ak ide o lekárničku podľa osobitného predpisu³⁾,
3. úplnosť predpísaného obsahu lekárničky,
4. neprekríženie dátumu spotreby lekárničky a všetkých jej modulov, prípadne jednotlivých zdravotníckych potrieb,
5. to, či obal alebo obsah lekárničky nie je zjavne poškodený.

Chyby

1.	Vozidlo nie je vybavené lekárničkou predpísaného druhu v predpísanom počte. ⁴⁾	B
2.	Obal lekárničky nemá predpísaný vzhľad. ⁴⁾	A
3.	Obsah lekárničky je neúplný. ⁴⁾	B
4.	Bol prekročený dátum spotreby lekárničky alebo niektorého z jej modulov, prípadne niektorej zo zdravotníckych potrieb. ⁴⁾	B
5.	Obal lekárničky je zjavne poškodený. ⁴⁾	A
6.	Obsah lekárničky je zjavne poškodený. ⁴⁾	B

Predpísaná minimálna výbava

902

Predpísané podmienky

1. Podľa ustanovení osobitného predpisu⁵⁾ musia byť vozidlá kategórií M, N, T, C a Ps vybavené:
 - a) bezpečnostným reflexným odevom⁶⁾, napríklad vesta, overal, nohavice, bunda alebo pláštenka; bezpečnostný reflexný odev sa umiestňuje v dosahu zo sedadla vodiča vozidla,
 - b) kľúčom na matice alebo na skrutky kolies a príručným zdvíhákam s nosnosťou rovnajúcou sa aspoň zaťažaniu najviac zaťaženej nápravy vozidla alebo rovnajúcou sa hmotnosti zdvíhanej časti vozidla z najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla pri zdvíhaní tejto časti spôsobom určeným výrobcom na použitie zdvíháka; ustanovenie tohto písmena platí iba pre vozidlá kategórií M a N,
 - c) protisklzovými reťazami svojimi rozmermi určenými aspoň pre jednu z hnacích náprav v čase od 15.11. do 31.3., toto ustanovenie platí iba pre vozidlá kategórie N₃ s výnimkou terénnych vozidiel kategórie N₃G.
2. Povinnosť vybavenia podľa predpisanej podmienky č. 1 písm. b) sa nevzťahuje na:
 - a) vozidlá, ktoré majú vybavené všetky kolesá pneumatikami zvláštnej konštrukcie umožňujúcej dočasné použitie po defekte s indikáciou defektu v ktorejkoľvek z pneumatík,
 - b) vozidlá, ktoré sú vybavené prostriedkami na bezdemontážnu opravu poškodenej pneumatiky umožňujúcej dočasné použitie, u vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ vybavenie prostriedkami na bezdemontážnu opravu môže byť nahradené zmluvným vzťahom, na základe ktorého bude zabezpečená oprava poškodenej pneumatiky nepretržite na celom území Slovenskej republiky,
 - c) mestské autobusy, nákladné vozidlá špeciálne a špeciálne vozidlá, ktoré sú prevádzkované na obmedzenom území v operatívnom dosahu servisných služieb svojho prevádzkovateľa.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí, či je vozidlo vybavené predpísanou minimálnou výbavou.

Chyby

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

³⁾ Vyhláška MZ SR č. 143/2009 Z. z.

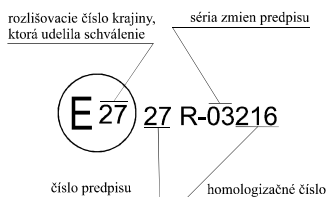
⁴⁾ Položka 7.5. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁵⁾ § 16 ods. 1 písm. b), c) a e) vyhlášky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

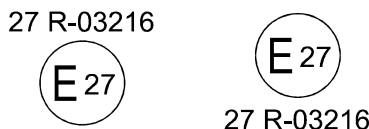
⁶⁾ Napr. STN EN 471 + A1 Výstražné odevy s vysokou viditeľnosťou na profesionálne použitie. Skúšobné metódy a požiadavky (Konsolidovaný text).

Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií M, N, T, C a P_S musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu⁷⁾ vybavené homologizovaným prenosným výstražným trojuholníkom schváleným podľa osobitného predpisu⁸⁾. Táto predpísaná podmienka sa považuje za splnenú, ak je trojuholník, ktorým je vozidlo vybavené, označený príslušnou homologizačnou značkou. Vzory homologizačných značiek sú uvedené na obr. č. 1 a 2.



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



Obr. č. 2.: Príklad odlišného umiestnenia čísla predpisu EHK a homologizačného čísla oproti príkladu na obr. č. 1.

2. Výstražný trojuholník musí byť v zloženom stave uložený v ochrannom kryte. Ak je výstražný trojuholník bez ochranného krytu, musí byť zabezpečená jeho nevyhnutná ochrana proti vonkajším vplyvom počas prepravy v premávke na pozemných komunikáciách. Výstražný trojuholník musí byť v rozloženom stave možné stabilne ustanoviť na vodorovnom podklade do pracovnej polohy, kedy je jeho činná plocha (reflexná alebo fluorescentná) približne vertikálna.
3. Výstražný trojuholník nesmie byť poškodený natoľko, že by mohli byť obmedzené optické vlastnosti jeho činnnej plochy (reflexnosť alebo fluorescentnosť), alebo že by nemohlo byť možné ustanoviť ho do stabilnej pracovnej polohy.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Vozidlo nie je vybavené schváleným výstražným trojuholníkom. ⁹⁾	B
2.	Výstražný trojuholník nie je schválený. ¹⁰⁾	B
3.	Výstražný trojuholník je poškodený natoľko, že sú obmedzené jeho optické vlastnosti, alebo ho nemožno ustanoviť do stabilnej pracovnej polohy. ^{9),10)}	B
4.	Výstražný trojuholník je ľahko poškodený, ale použiteľný. ⁹⁾	A
5.	Výstražný trojuholník nie je uložený v prepravnom obale. ¹⁰⁾	A

Hasiace prístroje**Predpísané podmienky**

1. Podľa ustanovení osobitného predpisu¹¹⁾ povinnou výbavou vozidiel kategórií
 - a) M₂ a M₃ s počtom do 22 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorých celková hmotnosť náplní je najmenej 6 kg,
 - b) M₂ a M₃ s počtom nad 22 miest na sedenie okrem miesta pre vodiča je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorých celková hmotnosť náplní je najmenej 12 kg,
 - c) N₂, N₃, T, C a P_S okrem nosičov pracovných adaptérov odvodených od kategórie L_{7e} je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorých celková hmotnosť náplní je najmenej 6 kg,
 - d) M a N používaných na zdravotnícku záchrannú službu, banskú záchrannú službu a poruchovú službu plynárenských zariadení je jeden alebo viac hasiacich prístrojov, ktorých celková hmotnosť náplne je najmenej 1,3 kg.
2. Vozidlá schválené na prepravu nebezpečných vecí (podľa dohody ADR) musia z hľadiska vybavenia hasiacimi prístrojmi plniť podmienky ustanovené osobitným predpisom¹²⁾.
3. Hasiace prístroje musia byť schváleného typu, musia byť podrobované pravidelným prehliadkam (periodickej prehliadke a v päťročnom intervale tlakovej skúšky) a musia byť vybavené plombou.
4. Hasiace prístroje musia byť vo vozidle uložené do úchyty pre umiestnenie v smere zvislom alebo vodorovnom na dobre viditeľnom a ľahko prístupnom mieste. Jeden z hasiacich prístrojov musí byť v dosahu zo sedadla vodiča vozidla.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí druh, stav, upevnenie, celková hmotnosť náplní, umiestnenie a platnosť pravidelných prehliadok hasiacich prístrojov.

⁷⁾ § 16 ods. 1 písm. a) vyhlášky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁸⁾ Vyhláška č. 176/1960 Zb., oznámenie MZV SR č. 245/1996 Z. z. (predpis EHK č. 27).

⁹⁾ Položka 7.4. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁰⁾ Položka 7.4. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹¹⁾ § 16 ods. 5 vyhlášky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹²⁾ Metodický pokyn č. 28/2009 na vykonávanie technických kontrol na prepravu nebezpečných vecí (ADR) v znení Metodického pokynu č. 26/2011.

Chyby

1.	Vozidlo, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, ním nie je vybavené. ¹³⁾	B
2.	Hasiaci prístroj vo vozidle, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, nie je schváleného typu, má porušenú plombu, alebo nemá platnú pravidelnú prehliadku. ¹⁴⁾	B
3.	Hasiace prístroje vo vozidle, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, majú menšiu celkovú náplň, ako je predpísaná. ¹⁴⁾	B
4.	Hasiaci prístroj vo vozidle, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, nie je vhodne umiestnený alebo pripevnený. ¹⁴⁾	A
5.	Vozidlo schválené na prepravu nebezpečných vecí nie je vybavené potrebným počtom hasiacich prístrojov. ¹⁴⁾	C
6.	Hasiaci prístroj vozidla na prepravu nebezpečných vecí nie je schváleného typu, má porušenú plombu, nemá platnú pravidelnú prehliadku, je nevhodne umiestnený alebo nevhodne pripevnený. ¹⁴⁾	C

Zakladacie kliny**905****Predpísané podmienky**

- Motorové vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t a prípojné vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 750 kg musia byť podľa ustanovení osobitného predpisu¹⁵⁾ vybavené najmenej jedným zakladacím klinom. Motorové a prípojné vozidlá s tromi a viac nápravami, jednonápravové prívesy s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 750 kg a návesy musia byť vybavené najmenej dvoma zakladacími klinmi.
- Zakladacie kliny musia byť schopné účinne zabezpečiť vozidlo proti samovoľnému pohybu. Veľkosť zakladacích klinov musí zodpovedať priemeru kolies vozidla. Zakladacie kliny musia byť vyhotovené tak, aby ich bolo možné bezpečne uchopiť. Zakladacie kliny musia byť uložené tak, aby boli ľahko prístupné obsluhu a bezpečne pripevnené. Zakladacie kliny nesmú byť poškodené natoľko, že by neboli schopné plniť svoju funkciu.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Vozidlo, pre ktoré sú zakladacie kliny predpísané, nimi nie je vybavené. ¹⁶⁾	B
2.	Zakladacie kliny vozidla, pre ktoré sú predpísané, sú natoľko poškodené, že nedokážu účinne zabezpečiť vozidlo proti samovoľnému pohybu. ¹⁶⁾	B
3.	Vozidlo, pre ktoré sú zakladacie kliny predpísané, je vybavené zakladacími klinmi nevhodného vyhotovenia neplniacimi svoj účel. ¹⁶⁾	B
4.	Na vozidle, pre ktoré sú zakladacie kliny predpísané, sú nevhodne uložené.	A

Nádoby na rezervné palivo a ich držiaky**906****Predpísané podmienky**

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Držiak nádob je nedostatočne pripevnený alebo poškodený. ¹⁷⁾	B
2.	Držiak nádob a vložené nádoby alebo ich uzávery nie je možné spoľahlivo zaistiť a zamknúť. ¹⁸⁾	B
3.	Na vozidle schválenom počnúc 1.7.1972 sú namontované držiaky na nádoby tak, že nezodpovedajú predpísaným podmienkam. ¹⁸⁾	B
4.	Z niektorej nádoby vyteká palivo. ¹⁹⁾	C

Plachta a obľúky**907****Predpísané podmienky**

- Plachta musí byť po celom obvode karosérie riadne pripevnená, musí dostatočne priliehať k bočniciam a čelám vozidla.
- Plachta nesmie byť nadmerne poškodená natoľko, že by dostatočne nechránila prepravovaný náklad pred poveternostnými vplyvmi.

¹³⁾ Položka 7.2. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁴⁾ Položka 7.2. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁵⁾ § 16 ods. 4 vyhlášky MDPT SR č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁶⁾ Položka 7.6. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁷⁾ Položka 6.2.9. písm. a) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁸⁾ Položka 6.2.9. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁹⁾ Položka 8.4.1. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

3. Plachtové oblúky alebo obdobné zariadenie, pripevňovacie úchyty (objímky) a pripevňovacie pásy nesmú byť zdeformované alebo nadmerne poškodené; žiaden plachtový oblúk nesmie chýbať.

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Plachtu nie je možné riadne pripevniť, pripevňovacie úchyty (objímky) a pripevňovacie pásy sú zdeformované alebo nadmerne poškodené. ^{17),18)}	B
2.	Plachtové oblúky alebo obdobné zariadenie sú zdeformované alebo nadmerne poškodené, alebo sú neúplné. ¹⁸⁾	B
3.	Plachta je nadmerne poškodená. ¹⁸⁾	B

Navijak

908

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Zo skrine navijaku uniká olej alebo mazivo ¹⁹⁾ , avšak neodkvapkáva na vozovku.	A
2.	Zo skrine navijaku uniká olej alebo mazivo ¹⁹⁾ a odkvapkáva na vozovku.	C
3.	Navijak je nedostatočne pripevnený ¹⁷⁾ alebo je poškodený tak, že môže ohroziť bezpečnosť obsluhy alebo ostatných účastníkov cestnej premávky. ¹⁸⁾	B
4.	Viditeľná časť lana navijaku je nadmerne poškodená. ¹⁸⁾	B

Hydraulická ruka

909

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Z hydraulickej sústavy hydraulickej ruky uniká olej ¹⁹⁾ , avšak neodkvapkáva na vozovku.	A
2.	Z hydraulickej sústavy hydraulickej ruky uniká olej ¹⁹⁾ a odkvapkáva na vozovku.	C
3.	Hydraulická ruka nie je dostatočne pripevnená na vozidlo alebo zaistená v prepravnej polohe ¹⁷⁾ , pripevňovacie alebo zaistovacie elementy sú poškodené. ¹⁸⁾	B

Zdvíhacie čelo

910

Predpísané podmienky

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

Spôsob kontroly

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

Chyby

1.	Z hydraulickej sústavy zdvíhacieho čela uniká olej ¹⁹⁾ , avšak neodkvapkáva na vozovku.	A
2.	Z hydraulickej sústavy hydraulickej ruky uniká olej ¹⁹⁾ a odkvapkáva na vozovku.	C
3.	Zdvíhacie čelo je nedostatočne pripevnené na vozidlo alebo zaistené v prepravnej polohe ¹⁷⁾ , pripevňovacie alebo zaistovacie elementy sú poškodené. ¹⁸⁾	B

Článok IV Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

Ing. Milán Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ

Metodický pokyn č. 79/2011,

na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M₁ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ na valcových skúšobniach brzd pri technických kontrolách vozidiel

Prvá časť Úvodné ustanovenia

Článok I Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa ustanovuje postup pri kontrolných úkonoch¹⁾

- a) č. 201 - Prevádzková brzda - účinok,
- b) č. 202 - Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia,
- c) č. 208 - Parkovacia brzda - účinok,
- d) č. 220 - Kotúče, bubny brzd

vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel kategórií M₁ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄.

Článok II Vymedzenie základných pojmov

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie :

- a) *Brzdou* časť brzdovej sústavy, v ktorej sa vytvárajú sily kladúce odpor pohybu vozidla. Brzda môže byť v závislosti od princípu vytvárania týchto síl trecia (brzdne sily sa vytvárajú trením medzi dvoma časťami vozidla relatívne sa navzájom pohybujúcimi), elektrická (brzdne sily sa vytvárajú elektromagnetickým pôsobením medzi dvoma časťami vozidla relatívne sa pohybujúcimi, ktoré sa navzájom nedotýkajú), kvapalinová (brzdne sily sa vytvárajú pôsobením kvapaliny nachádzajúcej sa medzi dvoma časťami vozidla relatívne sa navzájom pohybujúcimi) alebo motorová (brzdne sily sa vytvárajú umelým zvyšovaním brzdneho pôsobenia motora prenášaného na kolesá vozidla).
- b) *Prevodom brzdy* súbor častí medzi ovládacím orgánom a brzdou, ktorý ich funkčne spája. Prevod brzdy môže byť mechanický, hydraulický, vzduchotlakový, elektrický alebo kombinovaný.
- c) *Brzdným účinkom* schopnosť brzdy znížiť rýchlosť vozidla až do prípadného zastavenia, udržať určitú rýchlosť vozidla schádzajúceho po svahu, alebo udržať vozidlo na svahu.
- d) *Zbrzdením* podiel súčtu dosiahnutých brzdnych síl pri konkrétnom druhu brzdenia a tiaže skúšaného vozidla vyjadrený v perchtách.
- e) *Celkovou brzdnou silou* súčet brzdnych síl na obvode všetkých brzdených kolies motorového, prípadne prípojného vozidla.
- f) *Ovládacou silou* sila pôsobiaca na ovládací orgán brzdy.
- g) *Brzdným tlakom* tlak pracovného média pôsobiaci na pracovné orgány brzdových mechanizmov.
- h) *Valcovou skúšobňou brzd* („VSB“) pomalobežná valcová skúšobňa brzd, čiže stacionárne skúšobné zariadenie určené na meranie brzdnych síl na kolesách nápravy stojaceho vozidla umiestnenej vo valcových jednotkách zariadenia roztáčajúcich jej kolesá, ktoré je určené na kontrolu vozidiel kategórií M₁ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄.
- i) *Blokovaním kolesa* stav pri brzdení, kedy sa koleso prestane úplne otáčať, aj keď sa vozidlo pohybuje, alebo sa valce VSB točia,
- j) *Odstupňovateľným brzdením* brzdenie, počas ktorého v rámci normálneho pracovného rozsahu a počas pôsobenia brzd môže vodič pôsobením na ovládací orgán kedykoľvek zvýšiť alebo znížiť brzdnu silu, pričom sa brzdna sila mení rovnako, ako pôsobenie na ovládací orgán, a brzdnu silu je možné ľahko regulovať s dostatočnou presnosťou.
- k) *Sústavou pre prevádzkové brzdenie* funkčný celok brzdovej sústavy, ktorý musí umožniť ovládať pohyb vozidla a jeho zastavenie bezpečne, rýchlo a účinne, pri akejkoľvek rýchlosti a zaťažení na akomkoľvek stúpaní alebo klesaní. Súčasne musí byť umožnené odstupňovanie brzdovania.
- l) *Sústavou pre núdzové brzdenie* funkčný celok brzdovej sústavy, ktorý musí umožniť zastaviť vozidlo v primeranej vzdialenosti v prípade poruchy sústavy pre prevádzkové brzdenie. Súčasne musí byť umožnené odstupňovanie brzdovania. Vodič musí byť schopný obsluhovať toto brzdenie zo svojho miesta, pričom najmenej jednou rukou drží volant.
- m) *Sústavou pre parkovacie brzdenie* funkčný celok brzdovej sústavy, ktorý musí umožniť udržať stojace vozidlo v stúpaní alebo klesaní, aj za neprítomnosti vodiča. Pracovné časti brzdy držia v takomto prípade v uzamknutej polohe čisto mechanickým zariadením. Vodič musí byť schopný vykonať toto brzdenie zo svojho miesta, s výnimkou prípojného vozidla.
- n) *Samočinným brzdením* brzdenie prípojného vozidla alebo vozidiel, ktoré nastáva automaticky v prípade oddelenia časti jazdnej súpravy, vrátane prípadu roztrhnutia spájacieho zariadenia. Účinok brzdovania zvyšku súpravy tým nie je porušený.
- o) *Nájazdovým brzdením* brzdenie, ktoré sa uskutočňuje využitím síl vznikajúcich pri priblížení sa prípojného vozidla k ťažnému vozidlu.
- p) *Odlahčovacou brzdou* dodatočná brzdová sústava, ktorá je schopná poskytnúť a udržať brzdny účinok počas dlhého obdobia bez značného zníženia výkonu. Pojem odlahčovacia brzda zahŕňa kompletnú sústavu vrátane ovládacieho zariadenia.

¹⁾ Metodický pokyn č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

Článok III

Všeobecné zásady pre meranie na valcovej skúšobni brzd

(1) Pri meraní na VSB sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia dodaného jeho výrobcom. Je nevyhnutné dodržiavať príslušné zásady bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Počas merania sa nesmie nikto zdržiavať v bezprostrednej blízkosti vozidla alebo rotujúcich valcov VSB.

(2) Pneumatiky vozidla musia byť pri meraní nahustené na prevádzkový tlak, ak je to za daných podmienok možné, suché.

(3) Vozidlá vybavené uzávierkou diferenciálu alebo pohonom všetkých náprav musia mať uzávierku diferenciálu alebo pohon nápravy, ktorá nie je vo valcoch VSB, vypnutý. Ak vozidlo nemá vypínateľný pohon druhej nápravy a nie je známy ani zvláštny postup na kontrolu brzd takýchto vozidiel na VSB stanovený výrobcom vozidla alebo výrobcom VSB, meranie na VSB nie je možné vykonať a účinok brzd sa overí jazdnou skúškou. Pri jazdnej skúške sa postupuje podľa osobitného predpisu.

(4) Pri vchádzaní vozidlom do VSB musia byť valce VSB v pokoji, inak hrozí nebezpečenstvo poškodenia hnacieho ústrojenstva valcov.

(5) Ak je vozidlo na VSB, jeho pozdĺžna os (stredná pozdĺžna rovina) má byť približne kolmá na os valcov. Na kolesá vo valcoch VSB nesmie pri meraní účinku prevádzkovej brzdy pôsobiť parkovacia brzda. Ak sú vo valcoch VSB kolesá hnacej nápravy, nesmie byť zaradený žiaden prevodový stupeň.

(6) Pohon obidvoch valcových jednotiek VSB sa zapne až po nájazde kolies na valce (na niektorých VSB automaticky s určitým oneskorením). Po spustení valcov sa pohybom volantu ustavia riadiace kolesá tak, aby sa vozidlo na valcoch nepohybovalo do strán ani po pustení volantu.

(7) Ak má vozidlo pri intenzívnom brzdení tendenciu vybehnúť z valcov VSB, odporúča sa zabezpečiť vozidlo parkovacou brzdou (ak nepôsobí na kolesá, ktoré sú práve na valcoch VSB) alebo zakladacími klinmi.

(8) Ak sa počas merania na VSB, ktorá nie je vybavená vypínacou automatikou, zablokuje niektoré z kolies, musí sa ihneď zmenšiť ovládacia sila pôsobiaca na pedál. Koleso nesmie zostať zablokované dlhšie ako dve až tri sekundy, aby neprišlo ku zbytočnému opotrebeniu dezénu pneumatiky kontaktom s valcami.

(9) Vozidlo vychádza z valcov vlastnou motorickou silou. Pri vychádzaní nepoháňanými kolesami môžu byť valce v pokoji (vypnutý pohon). Pri vychádzaní poháňanými kolesami musí byť zapnutý pohon a nesmie sa prudko akcelerovať.

Druhá časť

Účinok prevádzkovej brzdy

Článok IV

Určenie postupu pre vyhodnotenie brzdného účinku prevádzkovej brzdy

(1) V závislosti od konštrukcie brzdovej sústavy vozidla sa určí postup kontroly na vyhodnotenie brzdného účinku prevádzkovej brzdy vozidla nasledovne:

- v prípade kvapalinovej brzdovej sústavy s podtlakovým alebo pretlakovým posilňovačom brzd sa postupuje podľa osobitného metodického pokynu²⁾. Ako najväčšia prípustná ovládacia sila pôsobiaca na ovládací orgán prevádzkovej brzdy sa pre vozidlá kategórií M₁ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ použije hodnota 685 N,
- v prípade zmiešanej brzdovej sústavy (vzduch nad kvapalinou) sa postupuje podľa článkov V a VI tohto metodického pokynu,
- v prípade pneumatickej (vzduchotlakovej) brzdovej sústavy sa postupuje podľa článkov VII a VIII tohto metodického pokynu.

Článok V

Priame vyhodnotenie brzdného účinku prevádzkovej brzdy vozidla so zmiešanou brzdovou sústavou (vzduch nad kvapalinou)

(1) Metóda je založená na priamom vyhodnotení brzdného účinku vozidla na základe zbrzdzenia vypočítaného z brzdnych síl nameraných na VSB na čiastočne alebo úplne zaťažennom vozidle.

(2) Pri meraní na VSB sa postupuje nasledovne:

a) Po vojení kolesami do valcov VSB sa pred začiatkom vlastného merania vykonajú aspoň dve predbežné brzdenia, pri ktorých je potrebné pomaly stlačiť ovládací pedál prevádzkovej brzdy, až kým jedno alebo obidve kolesá nezačnú blokovať. Cieľom predbežného brzdenia je čiastočné zahriatie brzd potrebné na dosiahnutie ustálených pomerov v sústave. Počas predbežného brzdenia je potrebné sledovať zobrazovaciu jednotku VSB, aby sa orientačne zistili brzdne sily, pri ktorých začínajú kolesá blokovať. Zároveň sa orientačne posúdi stav brzd a vyskúša sa vhodný spôsob ovládania pedála prevádzkovej brzdy. Meranie brzdnych síl na vyhodnotenie brzdného účinku sa vykoná najskôr na tretie brzdenie.

b) Ak parkovacia brzda pôsobí na kolesá náprav, ktoré nie sú vo valcoch VSB, musí byť počas merania zabrzdená.

c) Po pomalom a rovnomernom stlačení pedála prevádzkovej brzdy sa na kolesách nápravy odmerajú najväčšie brzdne sily (B_v) dosiahnuté prevádzkovou brzdou bezprostredne pred dosiahnutím blokovania kolies. Ako odmerané hodnoty brzdnych síl možno použiť aj tie, ktoré ostanú fixované na zobrazovacej jednotke VSB po automatickom zastavení valcov pri definovanom sklze.

d) Postup merania podľa písm. a) až c) sa opakuje pre všetky nápravy vozidla.

(3) Pri výpočte zbrzdzenia sa postupuje nasledovne:

Z hodnôt brzdnych síl odmeraných na VSB sa vyráta zbrzdzenie, aké by vozidlo dosiahlo pri pôsobení rovnakých brzdnych síl v stave zaťaženia na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť podľa vzťahu.

²⁾ Metodický pokyn MDPT SR č. 11524-2100/06 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M₁, N₁, L_{5e} a L_{7e} pri technických kontrolách.

$$Z = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{vi}}{m_c} \quad (\%), \quad (1)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

$\sum B_{vi}$ súčet brzdných síl na obvode kolies nápravy i v (N),

m_c najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla v (kg), údaj sa uvádza v rubrike F.1 osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II.

(4) Pri vyhodnotení brzdného účinku sa postupuje nasledovne:

Ak pre zbrzdzenie prevádzkovou brzdou Z vypočítané podľa ods. 3 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{min} ³⁾ platí

$$Z \geq Z_{min} \quad (\%), \quad (2)$$

potom vozidlo dosahuje prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z < Z_{min} \quad (\%), \quad (3)$$

potom sa postupom podľa článku VI preverí, či je pomocou lineárnej extrapolácie možné preukázať, že je vozidlo schopné dosiahnuť prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok.

Článok VI

Vyhodnotenie brzdného účinku vozidla so zmiešanou brzdovou sústavou (vzduch nad kvapalinou) pomocou extrapoláčného výpočtu

(1) Metóda je založená na vyhodnotení závislosti brzdných síl meraných na VSB od brzdného tlaku s využitím extrapolácie na teoretický stav zodpovedajúci minimálnemu tlaku vzduchu v sústave prevádzkovej brzdy pri plne zošliapnutom brzdovom pedáli vozidla zaťaženeho na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť.

(2) Vozidlo sa pripraví na meranie nasledovným spôsobom:

a) Na kontrolovanom vozidle sa zistí, či je brzdová sústava prevádzkovej brzdy vybavená kontrolnými prípojkami umožňujúcimi snímať brzdný tlak vo vzduchotlakovej časti jednotlivých okruhov sústavy zodpovedajúcich nápravám vozidla, a či sú kontrolné prípojky funkčné. Ak sa zistí, že niektorá kontrolná prípojka chýba alebo je poškodená natoľko, že ju nie je možné použiť na snímanie niektorého z brzdných tlakov potrebných pre ďalší výpočet, vyznačí sa príslušná chyba v kontrolnom úkone č. 222 (Kontrolné prípojky)¹⁾ a pokračuje sa postupom podľa článku VIII.

b) Na stojacom vozidle pred vojením do VSB sa pripoja na kontrolné prípojky vzduchotlakovej časti jednotlivých brzdových okruhov sústavy snímače brzdného tlaku.

c) Tlak vzduchu v brzdovej sústave sa doplní na výrobcom vozidla predpísanú hodnotu (požadovaný tlak vzduchu je spravidla dosiahnutý v okamihu, keď regulátor tlaku uvoľní prebytočný tlak).

d) Hodnoty najväčších konštrukčných tlakov p_{vmax} pre brzdové okruhy jednotlivých náprav určuje výrobca vozidla⁴⁾. Ak údaj výrobcu nie je známy, určia sa tieto hodnoty nasledovne

I. ak je náprava vybavená automatickým záťažovým regulátorom (AZR) vo vzduchotlakovej časti okruhu, potom sa ako p_{vmax} použije hodnota výstupného tlaku z AZR uvedená na štítku AZR pre úplne zaťažené vozidlo,

II. ak náprava nie je vybavená AZR alebo údaje zo štítku AZR nemožno zistiť, odmeria sa na vozidle najväčší brzdný tlak v danom okruhu pri úplne zošliapnutom pedáli prevádzkovej brzdy a použije sa ako hodnota p_{vmax} .

Poznámka č. 1: Ak na náprave nie je AZR, odmeraný tlak zodpovedá tlaku v stave úplného zaťaženia vozidla.

Poznámka č. 2: Ak nie je možné zo štítku AZR zistiť požadované údaje, vyznačí sa príslušná chyba v kontrolnom úkone č. 225 (Obmedzovač brzdného účinku)¹⁾.

Poznámka č. 3: V prípade elektronicky riadených zmiešaných brzdových sústav vozidiel je potrebné použiť hodnoty tlakov stanovené výrobcom vozidla⁴⁾. Odmeraná hodnota najväčšieho brzdného tlaku na stojacom vozidle nemusí zodpovedať prevádzkovému stavu vozidla pri brzdení, pretože elektronická regulácia tlaku jednotlivých okruhov je zvyčajne pri stojacom vozidle vyradená z činnosti.

e) Z údajov získaných podľa písm. d) sa pre každú nápravu vozidla určí minimálny brzdný tlak p_{vmin} vo vzduchovej časti okruhu potrebný na splnenie podmienky použitia nameraných hodnôt v extrapoláčnom výpočte. Hodnota minimálneho brzdného tlaku pre meranie sa pre motorové vozidlá vypočíta vzťahom

$$p_{vmin i} = 0,3 \cdot p_{vmax i} \quad (\text{kPa}), \quad (4)$$

kde $p_{vmax i}$ je najväčší konštrukčný tlak v brzdovom okruhu nápravy i v (kPa) určený podľa písm. d).

(3) Pri meraní na VSB sa postupuje nasledovne:

a) Po vojení kolesami do valcov VSB sa pred začiatkom vlastného merania vykonajú aspoň dve predbežné brzdenia, pri ktorých je potrebné pomaly stláčať ovládací pedál prevádzkovej brzdy, až kým jedno alebo obidve kolesá nezačnú blokovať. Cieľom predbežného brzdenia je čiastočne zahriatie bŕzd potrebné na dosiahnutie ustálených pomerov v sústave. Počas predbežného brzdenia je potrebné sledovať zobrazovaciu jednotku VSB, aby sa orientačne zistili brzdné sily, pri ktorých začínajú kolesá blokovať. Zároveň sa orientačne posúdi stav bŕzd, vyskúša sa vhodný spôsob ovládania pedála prevádzkovej brzdy a stanoví sa najnižší tlak vo vzduchovej časti okruhu prevádzkovej brzdy (p_{np}), pri ktorom je možné merať brzdné sily. Meranie brzdných síl na vyhodnotenie brzdného účinku sa vykoná najskôr na tretie brzdenie.

b) Ak parkovacia brzda pôsobí na kolesá náprav, ktoré nie sú vo valcoch VSB, musí byť počas merania zabrzdená.

³⁾ Položka 1.2.2. prílohy č. 4a k vyhláske MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 201 Metodického pokynu č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

⁴⁾ Údaje výrobcov alebo zástupcov výrobcov vozidiel o hodnotách niektorých konštrukčných tlakov brzdových systémov vozidiel zverejňuje v automatizovanom informačnom systéme technickej kontroly vozidiel poverená technická služba technickej kontroly vozidiel.

c) Po čiastočnom stlačení pedála prevádzkovej brzdy sa odmerajú najnižšie vyvoditeľné brzdné sily (B_{vnp}) a im zodpovedajúce hodnoty najnižších brzdných tlakov vo vzduchovej časti okruhu (p_{np}), mierne vyšších ako tlak počiatku nábehu brzdných síl. Hodnoty si kontrolný technik osobitne zaznamená na účel ďalšieho výpočtu.

d) Po pomalom a rovnomernom stlačení pedála prevádzkovej brzdy sa na kolesách nápravy odmerajú najväčšie brzdné sily (B_v) dosiahnuté prevádzkovou brzdou a zodpovedajúce hodnoty brzdných tlakov vo vzduchovej časti okruhu (p_v) bezprostredne pred dosiahnutím blokovania kolies. Ako odmerané hodnoty brzdných síl možno použiť aj tie, ktoré ostanú fixované na zobrazovacej jednotke VSB po automatickom zastavení valcov pri definovanom sklze. Hodnota brzdného tlaku p_v musí byť rovná alebo vyššia ako hodnota p_{vmin} určená podľa ods. 2 písm. e).

e) Postup merania podľa písm. a) až d) sa opakuje pre všetky nápravy vozidla. Brzdny tlak, pri ktorom sa merajú brzdné sily, môže byť v jednotlivých okruhoch rozdielny.

f) Ak pri meraní podľa písm. d) niektoré koleso nápravy i zablokuje skôr, ako brzdny tlak $p_{v,i}$ dosiahne úroveň $p_{vmin,i}$, potom sa odporúča zopakovať prípravu vozidla na meranie podľa ods. 2 a vykonať opakovaný pokus o meranie. Ak ani pri opakovanom meraní nemožno v niektorom brzdovom okruhu dosiahnuť brzdny tlak p_v aspoň na úrovni p_{vmin} , vyznačí sa príslušná chyba v kontrolnom úkone č. 201 (Prevádzková brzda – účinok)¹⁾ a do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole sa uvedie text: „201 - nedosiahnutý minimálny brzdny tlak“.

(4) Pri extrapoláčnom výpočte zbrzdzenia sa postupuje nasledovne:

a) Z hodnôt brzdných tlakov vo vzduchovej časti sústavy odmeraných na VSB podľa ods. 3 sa vyráta súčiniteľ stúpania priamky brzdnéj sily pre každú nápravu vozidla osobitne podľa vzťahu

$$k_{bi} = \frac{\sum B_{vi} - \sum B_{vmpi}}{p_{vi} - p_{mpi}} \quad (5)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný:

$\sum B_{vi}$ súčet najväčších dosiahnutých brzdných síl na obvode kolies nápravy i v (N),

$\sum B_{vmpi}$ súčet brzdných síl na obvode kolies nápravy i v (N), ktoré boli odmerané pri tlaku p_{mpi} ,

p_{mpi} brzdny tlak vo vzduchovej časti okruhu na náprave i v (kPa) pri čiastočne zošliapnutom brzdovom pedáli tesne nad tlakom počiatku nábehu brzdného účinku nápravy i , pri ktorom boli dosiahnuté brzdné sily B_{vmpi} ,

p_{vi} brzdny tlak vo vzduchovej časti okruhu na náprave i v (kPa), pri ktorom boli dosiahnuté najväčšie brzdné sily B_{vi} .

b) Z hodnôt nameraných na VSB a zo súčiniteľov podľa písm. a) sa vyráta zbrzdzenie vozidla extrapolované na teoretický stav zodpovedajúci minimálnemu brzdnému tlaku pri plnom zošliapnutí brzdového pedála vozidla zaťaženého na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť podľa vzťahu

$$Z = 10,2 \cdot \frac{[\sum B_{v1} + k_{b1} \cdot (p_{vmc1} - p_{v1})] + [\sum B_{v2} + k_{b2} \cdot (p_{vmc2} - p_{v2})] + \dots + [\sum B_{vn} + k_{bn} \cdot (p_{vmcn} - p_{vn})]}{m_c} \quad (\%), \quad (6)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

p_{vmci} minimálny tlak vo vzduchovej časti okruhu na náprave i pri úplne zošliapnutom brzdovom pedáli vozidla zaťaženého na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť v (kPa). V prípade motorového vozidla sa vychádza z príslušného údajá stanoveného výrobcou vozidla⁴⁾. Ak údaj nie je známy, potom sa pre každú nápravu ako p_{vmci} použije hodnota p_{vmax} zistená podľa ods. 2 písm. d) bodu II.

m_c najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla v (kg), údaj sa uvádza v rubrike F.1 osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II,

k_{bi} súčiniteľ stúpania priamky brzdnéj sily nápravy i .

(5) Pri vyhodnotení brzdného účinku sa postupuje nasledovne:

Ak pre zbrzdzenie prevádzkovou brzdou Z vypočítané podľa ods. 4 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{min} ³⁾ platí

$$Z \geq Z_{min} \quad (\%), \quad (7)$$

potom vozidlo dosahuje prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z < Z_{min} \quad (\%), \quad (8)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

Článok VII

Vyhodnotenie brzdného účinku vozidla s pneumatickou (vzduchotlakovou) brzdovou sústavou výpočtom s extrapoláciou

(1) Metóda je založená na vyhodnotení závislosti brzdných síl meraných na VSB od brzdného tlaku meraného prostredníctvom kontrolných prípojk s využitím extrapolácie na teoretický stav zodpovedajúci minimálnemu tlaku vzduchu v sústave prevádzkovej brzdy pri plne zošliapnutom brzdovom pedáli vozidla zaťaženého na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť. V prípade kontroly prípojného vozidla musí byť ťažné vozidlo, s ktorým je pri meraní spojené do súpravy, schopné dosiahnuť v plniacej aj ovládacej vetve minimálne také hodnoty tlakov, ktoré predpisuje výrobca prípojného vozidla (spravidla v plniacej vetve tlak aspoň 800 kPa a v ovládacej vetve tlak aspoň 650 kPa).

(2) Vozidlo sa pripraví na meranie nasledovným spôsobom:

a) Na kontrolovanom vozidle sa zistí, či je brzdová sústava prevádzkovej brzdy vybavená kontrolnými prípojkami umožňujúcimi snímať brzdny tlak v jednotlivých okruhoch brzdovej sústavy zodpovedajúci nápravám vozidla, a či sú kontrolné prípojky funkčné. Ak sa zistí, že niektorá kontrolná prípojka chýba alebo je poškodená natoľko, že ju nie je možné použiť na snímanie niektorého z brzdných tlakov potrebných pre ďalší výpočet, vyznačí sa príslušná chyba v kontrolnom úkone č. 222 (Kontrolné prípojky)¹⁾ a pokračuje sa postupom podľa článku VIII.

b) Na stojacom vozidle pred vojením do VSB sa pripoja na kontrolné prípojky jednotlivých okruhov snímače brzdného tlaku.

- c) Tlak vzduchu v brzdovej sústave sa doplní na výrobcou vozidla predpísanú hodnotu (požadovaný tlak vzduchu je spravidla dosiahnutý v okamihu, keď regulátor tlaku uvoľní prebytočný tlak).
- d) Hodnoty najväčších konštrukčných tlakov p_{max} pre brzdové okruhy jednotlivých náprav určuje v prípade motorového vozidla jeho výrobca⁴). Ak údaj výrobcu nie je známy, určia sa tieto hodnoty nasledovne

- I. ak je náprava vybavená AZR, ako p_{max} sa použije hodnota výstupného tlaku z AZR uvedená na štítku AZR pre úplne zaťažené vozidlo (príklad v prílohe č. 1); ak túto hodnotu nie je zo štítku AZR možné zistiť, ako p_{max} sa použije hodnota tlaku daného okruhu odmeraná na výstupe z AZR pri plne zošliapnutom pedáli prevádzkovej brzdy pre okamžitý stav zaťaženia vozidla,
- II. ak náprava nie je vybavená AZR, odmeria sa prevádzkový tlak (p_{max}) v príslušných brzdových okruhoch jednotlivých náprav pre okamžitý stav zaťaženia vozidla pri plne zošliapnutom pedáli prevádzkovej brzdy.

Poznámka č. 1: Ak na náprave nie je AZR, odmeraný tlak zodpovedá tlaku v stave úplného zaťaženia vozidla.

Poznámka č. 2: V prípade elektronicky riadených vzduchotlakových brzdových sústav vozidiel je potrebné použiť hodnotu konštrukčného tlaku prevádzkového brzdového systému, ktorú stanovil výrobca vozidla⁴). Odmeraná hodnota tlaku na stojacom vozidle nemusí zodpovedať prevádzkovému stavu vozidla pri brzdení, pretože elektronická regulácia brzdného tlaku jednotlivých okruhov je zvyčajne pri stojacom vozidle vyradená z činnosti.

- e) Z údajov získaných podľa písm. d) sa pre každú nápravu vozidla určí minimálny brzdny tlak (p_{min}) potrebný na splnenie podmienky použitia nameraných hodnôt v extrapoláčnom výpočte. Hodnota minimálneho brzdneho tlaku pre meranie (p_{min}) sa pre motorové vozidlá vypočíta vzťahom

$$p_{min\ i} = 0,3 \cdot p_{max\ i} \quad (\text{kPa}), \quad (9)$$

kde $p_{max\ i}$ je najväčší konštrukčný tlak v brzdovom okruhu prevádzkovej brzdy nápravy i v (kPa) určený podľa písm. d).

- f) V prípade prípojného vozidla sa pre každú nápravu použije hodnota $p_{min\ i}$ rovná 195 (kPa).

(3) Pri meraní na VSB sa postupuje nasledovne:

- a) Po vojení kolesami do valcov VSB sa pred začiatkom vlastného merania vykonajú aspoň dve predbežné brzdenia, pri ktorých je potrebné pomaly stlačiť ovládací pedál prevádzkovej brzdy, až kým jedno alebo obidve kolesá nezačnú blokovať. Cieľom predbežného brzdovania je čiastočné zahriatie bŕzd potrebné na dosiahnutie ustálených pomerov v sústave. Počas predbežného brzdovania je potrebné sledovať zobrazovaciu jednotku VSB, aby sa orientačne zistili brzdne tlaky a brzdne sily, pri ktorých začínajú kolesá blokovať. Zároveň sa orientačne posúdi stav bŕzd, vyskúša vhodný spôsob ovládania pedála prevádzkovej brzdy a stanoví sa tlak počiatku nábehu brzdneho účinku (p_n). Meranie brzdnych síl na vyhodnotenie brzdneho účinku sa vykoná najskôr na tretie brzdenie.
- b) Ak parkovacia brzda pôsobí na kolesá náprav, ktoré nie sú vo valcoch VSB, musí byť počas merania zabrzdená. Ak ide o prívies s ručne ovládaným regulátorom tlaku, je potrebné vopred skontrolovať, či je regulátor prestavený do polohy zodpovedajúcej zaťaženiu vozidla počas merania.
- c) Po pomalom a rovnomernom stlačení pedála prevádzkovej brzdy sa na kolesách nápravy odmerajú najväčšie brzdne sily (B_v) dosiahnuté prevádzkovou brzdou a zodpovedajúce hodnoty brzdnych tlakov (p) bezprostredne pred dosiahnutím blokovania kolies. Ako odmerané hodnoty brzdnych síl možno použiť aj tie, ktoré ostanú fixované na zobrazovacej jednotke VSB po automatickom zastavení valcov pri definovanom sklze. Hodnota brzdneho tlaku p musí byť rovná alebo vyššia ako hodnota p_{min} určená podľa ods. 2 písm. e) alebo f).
- d) Postup merania podľa písm. a) až c) sa opakuje pre všetky nápravy vozidla. Brzdny tlak, pri ktorom sa merajú brzdne sily, môže byť v jednotlivých okruhoch rozdielny.
- e) Ak pri meraní podľa písm. c) niektoré koleso nápravy i zablokuje skôr, ako brzdny tlak p_i dosiahne úroveň $p_{min\ i}$, potom sa odporúča zopakovať prípravu vozidla na meranie podľa ods. 2 a vykonať opakovaný pokus o meranie. Ak ani pri opakovanom meraní nemožno v niektorom brzdovom okruhu dosiahnuť brzdny tlak p aspoň na úrovni p_{min} , vyznačí sa príslušná chyba v kontrolnom úkone č. 201 (Prevádzková brzda – účinok)¹) a do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole sa uvedie text: „201 - nedosiahnutý minimálny brzdny tlak“.

Pri extrapoláčnom výpočte zbrzdzenia sa postupuje nasledovne:

- a) Z hodnôt brzdnych tlakov odmeraných na VSB sa vyráta extrapoláčná konštanta pre každú nápravu vozidla osobitne podľa vzťahu

$$i_i = \frac{p_{mci} - p_{ni}}{p_i - p_{ni}} \quad (-), \quad (10)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

p_{mci} minimálny tlak v okruhu prevádzkovej brzdy na náprave i pri úplne zošliapnutom brzdovom pedáli vozidla zaťaženého na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť v (kPa). V prípade motorového vozidla sa vychádza z príslušného údajja stanoveného výrobcou vozidla⁴). Ak tento údaj nie je známy, použije sa pre každú nápravu motorového vozidla hodnota p_{mci} rovná 800 kPa. V prípade prípojného vozidla sa pre každú nápravu použije hodnota p_{mci} rovná 650 kPa.

p_{ni} tlak počiatku nábehu brzdneho účinku nápravy i v (kPa); ak hodnotu tlaku počiatku nábehu nie je možné pri meraní jednoznačne určiť, použije sa pre výpočet konštantná hodnota 40 kPa.

p_i brzdny tlak, pri ktorom boli na VSB dosiahnuté najväčšie brzdne sily na náprave i v (kPa).

- b) Z hodnôt nameraných na VSB a z extrapoláčnych konštánt všetkých náprav sa vyráta zbrzdzenie vozidla extrapolované na teoretický stav zodpovedajúci minimálnemu brzdnému tlaku pri plnom zošliapnutí brzdového pedála vozidla zaťaženého na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť podľa vzťahu

$$Z = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{v1} \cdot i_1 + \sum B_{v2} \cdot i_2 + \dots + \sum B_{vn} \cdot i_n}{m_c} \quad (\%), \quad (11)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

$\sum B_{vi}$ súčet najväčších dosiahnutých brzdnych síl na obvode kolies nápravy i v (N),

i_i extrapoláčná konštanta nápravy i ,

m_c najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla v (kg), údaj sa uvádza v rubrike F.1 osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II.

Ak ide o náves, namiesto najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti sa vo výpočte použije hodnota jeho najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti zmenšená o časť hmotnosti pripadajúcu na točnicu {údaj v rubrike 46.3 (najväčšia prípustná hmotnosť v bode spojenia – točnica) osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II}. Ak tento údaj nie je známy, potom sa za časť hmotnosti návesu pripadajúcu na náves pokladá na jedonápravovom návese 1/2 najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti návesu a na viacnápravovom návese 2/3 najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti návesu. Ak v konkrétnom prípade vzniknú pochybnosti o použiteľnosti uvedeného predpokladu, je možné vychádzať zo skutočného rozloženia zaťaženia dokladovaného predloženým vážnym lístkom.

(4) Pri vyhodnotení brzdného účinku sa postupuje nasledovne:

Ak pre zbrzdzenie prevádzkovou brzdou Z vypočítané podľa odseku 4 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením $Z_{min}^{3)}$ platí

$$Z \geq Z_{min} \quad (\%), \quad (12)$$

potom vozidlo dosahuje prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z < Z_{min} \quad (\%), \quad (13)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

Článok VIII

Vyhodnotenie brzdného účinku vozidla orientačným spôsobom

(1) Metóda je založená na priamom vyhodnotení brzdného účinku vozidla na základe merania brzdnych síl na VSB, bez merania brzdného tlaku a bez využitia extrapolácie. Metódu možno použiť iba v prípadoch, ak kontrolované vozidlo nie je vybavené kontrolnými prípojkami na meranie brzdnych tlakov, alebo ak kontrolné prípojky na vozidle nie sú funkčné. Použitie metódy pri zníženom súčiniteli trenia povrchu valcov VSB (napr. za mokra) môže viesť k nesprávnemu hodnoteniu vozidla. Vyhodnotenie pomocou tejto metódy je v porovnaní s vyššie uvedenými len orientačné a zodpovedá okamžitému stavu zaťaženia vozidla.

(2) Pri meraní na VSB sa postupuje nasledovne:

a) Po vojení kolesami do valcov VSB sa pred začiatkom vlastného merania vykonajú aspoň dve predbežné brzdenia, pri ktorých je potrebné pomaly stláčať ovládací pedál prevádzkovej brzdy, až kým jedno alebo obidve kolesá nezačnú blokovať. Cieľom predbežného brzdienia je čiastočné zahriatie bŕzd potrebné na dosiahnutie ustálených pomerov v sústave. Počas predbežného brzdienia je potrebné sledovať zobrazovaciu jednotku VSB, aby sa orientačne zistili brzdne sily, pri ktorých začína niektoré koleso blokovať. Zároveň sa vyskúša aj vhodný spôsob ovládania pedála prevádzkovej brzdy. Meranie brzdnych síl na vyhodnotenie brzdného účinku sa vykoná najskôr na tretie brzdenie.

b) Ak parkovacia brzda pôsobí na kolesá náprav, ktoré nie sú vo valcoch VSB, musí byť počas merania zabrzdená. Ak ide o prívies s ručne ovládaným regulátorom tlaku, je potrebné vopred skontrolovať, či je regulátor prestavený do polohy zodpovedajúcej zaťaženiu vozidla počas merania.

c) Pri meraní na VSB sa sleduje dosiahnutie blokovania kolies, na ktoré pôsobí prevádzková brzda. Merané brzdne sily sa sledujú na účel posúdenia súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy a kolísania brzdnych síl podľa článkov IX a X.

d) Postup podľa písm. a) až c) sa opakuje pre každú nápravu vozidla.

(3) Ak pri meraní podľa odseku 2 príde k zablokovaniu všetkých kolies vozidla, na ktoré pôsobí prevádzková brzda, potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok. V opačnom prípade, ak nedôjde k blokovaniu ktoréhokoľvek z kolies, na ktoré prevádzková brzda pôsobí, potom platí, že vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

Tretia časť

Súmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy

Článok IX

Vyhodnotenie súmernosti brzdného účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 202)

(1) Brzdne sily B_{v1} a B_{v2} použité v ďalšom výpočte zodpovedajú silám meraným podľa článku V ods. 2 písm. c), článku VI ods. 3 písm. d), článku VII ods. 3 písm. c) alebo článku VIII ods. 2 písm. c). Ak sa hodnota nesúmernosti v priebehu brzdienia nemení, je možné pre jej výpočet použiť brzdne sily, z ktorých sa vypočítal účinok prevádzkovej brzdy. Ak sa hodnota nesúmernosti v priebehu brzdienia mení, zohľadní sa jej najväčšia hodnota v horných dvoch tretinách dosiahnutej najväčšej brzdnej sily pred hranicou blokovania. V takomto prípade je potrebné uviesť do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole hodnoty brzdnych síl, ktoré zodpovedajú najväčšej nesúmernosti, a príslušný brzdny tlak (okrem prípadu podľa článku VIII) textom napr. „202 - Nesúmernosť ZN 2,3 – 3,8 /670“, kde označenie „ZN“ prislúcha zadnej náprave, hodnota 2,3 brzdnej sily na ľavom kolese v (kN), hodnota 3,8 brzdnej sily na pravom kolese v (kN) a hodnota 670 brzdnému tlaku v (kPa).

(2) Ak je zistené nadmerné kolísanie brzdnej sily zohľadnenej v ďalšom výpočte podľa článku X ods. 1, použije sa jej stredná hodnota.

(3) Vyráta sa nesúmernosť účinku prevádzkovej brzdy podľa vzťahu

$$n = \frac{B_{v1} - B_{v2}}{B_{v1}} \cdot 100 \quad (\%), \quad (14)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

B_{v1} väčšia z brzdnych síl odmeraných na kolesách jednej nápravy v (N),

B_{v2} menšia z brzdnych síl odmeraných na kolesách jednej nápravy v (N).

(4) Ak pre nesúmernosť účinku prevádzkovej brzdy n vyrátanú podľa odseku 3 v porovnaní s najväčšou prípustnou nesúmernosťou 30 % ⁵⁾ platí na všetkých nápravách vozidla

$$n \leq 30 \quad (\%), \quad (15)$$

potom účinok prevádzkového brzdovania pôsobí na kolesách všetkých náprav súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla. V opačnom prípade, ak na niektorej z náprav vozidla platí

$$n > 30 \quad (\%), \quad (16)$$

potom účinok prevádzkového brzdovania nepôsobí súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla.

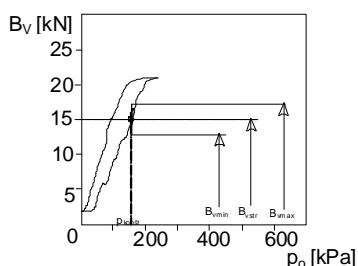
Štvrtá časť Kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy

Článok X

Vyhodnotenie kolísania brzdnej sily prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 220)

(1) V priebehu merania podľa článku V ods. 2 písm. c), článku VI ods. 3 písm. d), článku VII ods. 3 písm. c) alebo článku VIII ods. 2 písm. c) sa odmeria tiež prípadné kolísanie brzdnych síl, ak je zistené.

(2) Meria sa maximálna (B_{vmax}) a minimálna (B_{vmin}) hodnota brzdnej sily pri kolísaní počas jednej otáčky kolesa pri stabilizovanej konštantnej hodnote brzdného tlaku. Vychádza sa buď z odčítania príslušných hodnôt zo zobrazovacej jednotky VSB, alebo z vyhodnotenia grafického záznamu. Príklad grafického priebehu závislosti brzdnej sily od brzdného tlaku s kolísaním brzdnej sily je na obrázku.



(3) Vyráta sa hodnota kolísania brzdnej sily prevádzkovej brzdy okolo strednej hodnoty podľa vzťahu

$$h = \pm \frac{B_{vmax} - B_{vmin}}{B_{vmax} + B_{vmin}} \cdot 100 \quad (\%), \quad (17)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

B_{vmax} maximálna hodnota kolísajúcej brzdnej sily v (N),

B_{vmin} minimálna hodnota kolísajúcej brzdnej sily v (N).

(4) Ak pre zistené kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy vyrátané podľa odseku 3 v porovnaní s najväčším prípustným kolísaním (± 10) % ⁶⁾ platí

$$h \leq \pm 10 \quad (\%), \quad (18)$$

potom sa kolísanie nepovažuje za nadmerné. V opačnom prípade, ak platí

$$h > \pm 10 \quad (\%), \quad (19)$$

potom sa kolísanie považuje za nadmerné.

(5) Pri nezaťažených prípojných vozidlách sa pripúšťa kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy podľa ods. 4 najviac o (± 15) %.

Piata časť Účinok parkovacej brzdy

Článok XI

Vyhodnotenie brzdného účinku parkovacej brzdy (kontrolný úkon č. 208)

(1) Brzdne sily vyvodzované parkovacou brzdou sa merajú osobitne na každom kolese, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, pohon ľavej alebo pravej valcovej jednotky VSB sa zapína samostatne. Po spustení parkovacej brzdy sa odmeria veľkosť najväčšej dosiahnutej brzdnej sily a zistí sa, či kolesá zablokovali.

(2) Ak pri skúške na VSB podľa ods. 1 príde k zablokovaniu všetkých kolies, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, potom vozidlo je schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok.

(3) Ak pri skúške na VSB podľa ods. 1 nepríde k zablokovaniu niektorého z kolies, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, potom sa z nameraných hodnôt vyráta zbrzdzenie Z_p podľa vzťahu

⁵⁾ Položka 1.2.1. písm. b) prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 202 Metodického pokynu č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

⁶⁾ Kontrolný úkon č. 220 Metodického pokynu č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

$$Z_p = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{pi}}{m_c} \quad (\%), \quad (20)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

$\sum B_{pi}$ súčet brzdných síl na obvode všetkých kolies vozidla, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, odmeraných podľa ods. 1 v (N),
 m_c najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla v (kg), údaj sa uvádza v rubrike F.1 osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II.

(4) Ak pre zbrzdzenie Z_p vyrátané podľa ods. 3 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{min} ⁷⁾ pre parkováciu brzdou platí

$$Z_p \geq Z_{min} \quad (\%), \quad (21)$$

potom je vozidlo schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z_p < Z_{min} \quad (\%), \quad (22)$$

vozidlo parkovacou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok nedosahuje.

(5) Za nedostatočnú účinnosť parkovacej brzdy sa podľa osobitného predpisu⁸⁾ považuje tiež prípad, ak je neúčinná na jednom z kolies nápravy, na ktorú pôsobí. Tomuto prípadu zodpovedá po dosadení príslušných síl B_{p1} a B_{p2} do vzorca (14) vypočítaná hodnota nesúmernosti $n = 100 \%$.

(6) Ak parkovacia brzda pôsobí na kolesá prostredníctvom hnacieho mechanizmu (prevodová brzda), jej účinok nie je možné kontrolovať na každom kolese zvlášť, ale len súčasne na oboch kolesách nápravy. Odseky 1 až 5 sa rovnako vzťahujú i na tento prípad. V prípade vysúvania vozidla z valcov VSB počas merania je potrebné založiť kolesá nápravy stojacej mimo valcov klinmi.

(7) Ak sa kontrola účinku parkovacej brzdy vykonáva na prípojnom vozidle, ktorého

a) parkovacia brzda je ovládaná kľukou, potom sa jej účinok overí pokusom potiahnuť prípojné vozidlo so zabrzdenou parkovacou brzdou, pričom sa účinok parkovacej brzdy hodnotí ako dostatočný, ak kolesá, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, ostanú zablokované,

b) parkovacia brzda je ovládaná ventilom, potom sa postupuje podľa odsekov 1 až 5. Ak ide o náves, ako najväčšia prípustná celková hmotnosť sa vo výpočte podľa odseku 3 použije hodnota najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla (údaj v rubrike F.1 osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II) zmenšená o časť hmotnosti návesu pripadajúcu na točnicu {údaj v rubrike 46.3 (najväčšia prípustná hmotnosť v bode spojenia – točnica) osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II}. Ak tento údaj nie je známy, potom sa za časť hmotnosti návesu pripadajúcu na náves pokladá na jednonápravovom návese 1/2 najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti návesu a na viacnápravovom návese 2/3 najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti návesu.

Šiesta časť Záverečné ustanovenia

Článok XII Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa Metodický pokyn č. j. 11525 -2100/06 z 21. novembra 2006 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 pri technických kontrolách.

Článok XIII Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

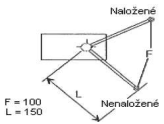
Ing. Milín Kaňuščík, v.r.
generálny riaditeľ

⁷⁾ Položka 1.4.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 208 Metodického pokynu č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

⁸⁾ Položka 1.4.1. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov kontrolný úkon č. 208 Metodického pokynu č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

Údaje na štítiku automatického záťažového regulátora (AZR)

Na štítiku AZR musia byť vyznačené aspoň údaje uvedené v príklade na obrázku:

Kontrolné údaje 	Stav zaťaženia vozidla	Zaťaženie nápravy č. 2 (kg)	Tlak na vstupe (kPa)	Tlak na výstupe (kPa)
	naložené	15 000	850	820
	nenaložené	6000	850	230

Metodický pokyn č. 80/2011,

na vykonávanie kontroly brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidiel kategórií L, M, N, T a Ps jazdnou skúškou pri technických kontrolách v staniciach technickej kontroly

Článok I Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa ustanovuje postup pri kontrolných úkonoch¹⁾

a) č. 201 - Prevádzková brzda - účinok,

b) č. 202 - Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia,

vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel v prípadoch, ak sa kontrola brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vykonáva v staniciach technickej kontroly („STK“) jazdnou skúškou.

Článok II Všeobecné ustanovenia

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) *plným brzdným spomalením* spomalenie vozidla od ukončenia nábehu brzdienia do ukončenia brzdienia,
- b) *stredným plným brzdným spomalením* stredná hodnota plného brzdného spomalenia pri nekonštantnom časovom priebehu plného brzdného spomalenia, ktorá je indikovaná meradlom spomalenia vozidla (decelerografom),
- c) *blokováním kolesa* stav pri brzdení, kedy sa koleso prestane úplne otáčať, aj keď sa vozidlo pohybuje.

Článok III Postup pri jazdnej skúške

(1) Jazdnú skúšku podľa tohto postupu je možné vykonať len na ploche vhodnej na tento účel. Plocha musí byť počas priebehu skúšky vhodným spôsobom vyznačená a zabezpečená pred možnosťou vniknutia osôb, vozidiel, zvierat a pod. Na ploche nesmú byť žiadne predmety, objekty alebo iné prekážky, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť priebehu jazdnej skúšky. Povrch plochy musí byť tvorený asfaltom, betónom alebo iným materiálom s obdobnými vlastnosťami; počas skúšky nesmie mať povrch plochy výrazne zhoršené adhézne vlastnosti (napr. zablatený, mokrý, zľadovatený, zasnežený, znečistený olejom a pod.).

(2) Pri kontrole účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidla jazdnou skúškou je nevyhnutné dodržiavať príslušné zásady bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Počas skúšky sa nesmie nikto zdržiavať v bezprostrednej blízkosti vozidla alebo jeho predpokladanej trajektórie.

(3) Vozidlo pri jazdnej skúške vedie kontrolný technik, alebo podľa jeho inštrukcií a pod jeho dohľadom vodič vozidla. Vodič vozidla musí byť v takom prípade oboznámený so zásadami bezpečnosti, ktoré musia byť pri jazdnej skúške dodržané.

(4) V prípade vzduchotlakovej alebo zmiešanej brzdovej sústavy (vzduch nad kvapalinou) musí byť pred jazdnou skúškou tlak v brzdovej sústave doplnený na úroveň zodpovedajúcu predpísanému prevádzkovému tlaku (požadovaný tlak vzduchu je spravidla dosiahnutý v okamihu, keď regulátor tlaku uvoľní nadbytočný pretlak).

(5) V prípade vozidiel kategórie T s dvojpedálovým ovládaním prevádzkovej brzdy musí byť západkou zaistený súčasný chod oboch pedálov. V prípade vozidiel kategórie T s jednopedálovým ovládaním musí byť páka hydraulického rozvádzača účinku brzdienia v stredovej polohe.

(6) Meradlo spomalenia vozidla (decelerograf) sa vo vozidle umiestni alebo pripevní podľa návodu na obsluhu meradla; to sa nevzťahuje na vozidlá kategórie L.

(7) Jazdnú skúšku možno vykonať až po vykonaní všetkých ostatných kontrolných úkonov skupiny 200 a všetkých kontrolných úkonov skupín 300 a 400, ktoré sú súčasťou technickej kontroly. Ak sa v týchto kontrolných úkonoch na vozidle zistí akákoľvek nebezpečná chyba (C), jazdná skúška sa nevykoná a vyznačia sa príslušné nebezpečné chyby (C) v kontrolných úkonoch č. 201 a 202. Do ďalších záznamov protokolu o technickej kontrole sa okrem toho vyznačí text: „200 – Jazdnú skúšku nebolo možné vykonať z dôvodu nebezpečných chýb na vozidle“.

(8) Jazdná skúška prevádzkovej brzdy sa vykoná nasledovne:

- a) V prípade vozidiel s vypínateľným pohonom prednej nápravy musí byť pred jazdnou skúškou pohon prednej nápravy vypnutý. V prípade vozidiel s uzávierkou diferenciálu musí byť uzávierka diferenciálu vypnutá.
- b) Vykoná sa predbežná skúška prevádzkovej brzdy bez merania dosiahnutého spomalenia najmenej dvomi zabrzdzeniami z malej rýchlosti. Jej cieľom je oboznámenie sa kontrolného technika s vlastnosťami skúšaného vozidla. Ak sa pri predbežnej skúške zistí iná dosiaľ nezistená nebezpečná chyba (C) alebo iná skutočnosť, ktorá ohrozuje bezpečnosť ďalšieho priebehu skúšky (napr. vozidlo nie je bezpečne riaditeľné alebo prevádzková brzda zjavne nefunguje a pod.), jazdná skúška sa preruší a vyznačia sa chyby a záznam podľa ods. 7.

¹⁾ Metodický pokyn č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

- c) Vozidlo sa po rozjazde z východiskového bodu zrýchli na počiatočnú rýchlosť merania. Veľkosť počiatočnej rýchlosti sa stanoví podľa okamžitých podmienok merania a stavu plochy tak, aby neprišlo k ohrozeniu bezpečnosti skúšky a aby bolo vozidlo možné bezpečne zastaviť pred koncom skúšobnej plochy. Za dostatočnú počiatočnú rýchlosť sa považuje rýchlosť vyššia ako 20 km.h⁻¹.
- d) Okamih (miesto na skúšobnej ploche), v ktorom sa po rozjazde vozidla na počiatočnú rýchlosť začne brzdiť, sa stanoví tak, aby bolo možné vozidlo bezpečne zastaviť pred koncom plochy.
- e) Bezprostredne pred začiatkom brzdienia kontrolný technik (vodič vozidla) vypne spojku (v prípade vozidiel s manuálnou prevodovkou) a intenzívne zošliapne pedál prevádzkovej brzdy, pričom dbá na to, aby vozidlo, ak to okolnosti umožňujú, brzdilo tesne pred hranicou blokovania kolies. Vozidlo sa brzdí až do úplného zastavenia.
- f) Zistí sa stredné plné brzdné spomalenie alebo zbrzdenie vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou (odmerané meradlom spomalenia vozidla) a prípadné vybočovanie z priameho smeru jazdy počas brzdienia. Získané údaje sa použijú pri vyhodnotení podľa článkov IV a V. Na vozidle kategórie L sa stredné plné brzdné spomalenie alebo zbrzdenie vozidla nemeria.

Článok IV Vyhodnotenie brzdného účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 201)

(1) Z hodnoty stredného plného brzdného spomalenia zisteného podľa článku III ods. 8 písm. f) sa vyráta ekvivalentná hodnota zbrzdienia vzťahom

$$Z = \frac{a}{g} \cdot 100\% \quad (\%), \quad (1)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

a stredné plné brzdné spomalenie vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou v (m.s⁻²),
 g tiažové zrýchlenie (9,806 m.s⁻²).

Ak meradlo spomalenia vozidla priamo indikuje hodnotu zbrzdienia, potom sa použije indikovaná hodnota a výpočet sa nevykoná.

(2) Ak pre zbrzdenie Z zistené podľa ods. 1 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{min} ²⁾ pre prevádzkovú brzdou platí

$$Z \geq Z_{min} \quad (\%), \quad (2)$$

potom je preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z < Z_{min} \quad (\%), \quad (3)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok nedosahuje.

(3) Postup podľa ods. 1 a 2 sa nevykonáva v prípade vozidiel kategórie L. Dostatočnosť účinku ich prevádzkovej brzdy sa posudzuje subjektívne.

Článok V Vyhodnotenie súmernosti brzdného účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 202)

Ak vozidlo pri jazdnej skúške prevádzkovej brzdy nevybočuje z priameho smeru jazdy, potom je preukázané, že účinok prevádzkového brzdienia pôsobí na kolesách všetkých náprav vozidla súmerne k pozdĺžnej strednej roviny vozidla. V opačnom prípade, ak vozidlo zjavne vybočilo z priameho smeru jazdy, účinok prevádzkového brzdienia nepôsobí súmerne k pozdĺžnej strednej roviny vozidla. Miera vybočenia sa posudzuje subjektívne. V prípade jednostopového vozidla kategórie L sa vybočovanie z priameho smeru neposudzuje.

Článok VI Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

Ing. Milín Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ

²⁾ Položka 1.2.2. prílohy č. 4a k vyhláške MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 201 Metodického pokynu č. 71/2011, ktorým sa stanovujú kontrolné úkony týkajúce sa brzdovej sústavy vozidla vykonávané pri technických kontrolách vozidiel.

Metodický pokyn č. 81/2011
na vykonávanie technických kontrol pravidelných, zvláštnych, administratívnych
a opakovaných technických kontrol

Článok 1
Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa ustanovujú niektoré podrobnosti k vykonávaniu technických kontrol pravidelných, zvláštnych, administratívnych a opakovaných technických kontrol v staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike.

Článok 2
Technická kontrola pravidelná

- (1) STK vykoná technickú kontrolu pravidelnú v prípadoch ustanovených osobitným predpisom¹⁾.
- (2) Osobitným predpisom²⁾ stanovené porovnanie identifikačných a evidenčných údajov nachádzajúcich sa na vozidle s údajmi uvedenými v predložennom osvedčení o evidencii časti II alebo jeho aktuálnej kópii predloženej spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla časti II vydaným útvarom Policajného zboru, prípadne, ak nebolo vydané osvedčenie o evidencii časti II, potom s údajmi v predložennom osvedčení o evidencii časti I alebo jeho aktuálnej kópii predloženej spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vozidla časti I vydaným útvarom Policajného zboru, sa pri technickej kontrole pravidelnej vykoná v kontrolných úkonoch skupiny 100³⁾.
- (3) Osobitným predpisom²⁾ stanovené porovnanie evidenčných a identifikačných údajov nachádzajúcich sa na vozidle s údajmi uvedenými v predložennom protokole o montáži plynového zariadenia vozidla s pohonom na skvapalnený ropný plyn alebo s pohonom na stlačený zemný plyn, ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná podľa § 17 ods. 1 písm. h) zákona, sa pri technickej kontrole pravidelnej vykoná v kontrolnom úkone č. 733³⁾.
- (4) Osobitným predpisom²⁾ stanovené porovnanie evidenčných a identifikačných údajov nachádzajúcich sa na vozidle s údajmi uvedenými v platnom osvedčení o emisnej kontrole vozidla, ktoré takej kontrole podlieha, sa pri technickej kontrole pravidelnej vykoná v kontrolnom úkone č. 801³⁾. *Poznámka: Ak predložené osvedčenie o emisnej kontrole vozidla nie je platné, technickú kontrolu pravidelnú nemožno vykonať.*
- (5) Osobitným predpisom⁴⁾ stanovená kontrola a posúdenie technického stavu vozidla, jeho systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek a povinnej výbavy vozidla sa pri technickej kontrole pravidelnej vykoná vo všetkých kontrolných úkonoch³⁾, ktoré sa vzťahujú na kontrolované vozidlo s ohľadom na jeho kategóriu, spôsob použitia alebo konštrukčné riešenie, okrem kontrolných úkonov uvedených v odsekoch 2 a 4.

Článok 3
Technická kontrola zvláštna

- (1) STK vykoná technickú kontrolu zvláštnu :
 - a) na žiadosť prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla, alebo
 - b) ak tak uložil na to príslušný orgán štátnej správy alebo iná inštitúcia s obdobnou právomocou (napr. súd, prokuratúra, Policajný zbor a pod.), alebo
 - c) v prípadoch ustanovených osobitným predpisom¹⁾.
- (2) Súčasťou technickej kontroly zvláštnej je vykonanie porovnania podľa čl. 2 ods. 2 a 3.
- (3) Ostatné kontrolné úkony³⁾ okrem kontrolných úkonov podľa ods. 2 sa vykonávajú v rozsahu podľa
 - a) ústnej požiadavky prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla, ak je technická kontrola vykonávaná na jeho žiadosť v prípade podľa ods. 1 písm. a),
 - b) písomného rozhodnutia alebo obdobného dokumentu vydaného príslušným orgánom štátnej správy alebo inou inštitúciou s obdobnou právomocou, ktorá povinnosť vykonať technickú kontrolu uložila, ak ide o prípad podľa ods. 1 písm. b),
 - c) príslušných ustanovení osobitného predpisu¹⁾, ak ide o prípad podľa ods. 1 písm. c).
- (4) Z rozsahu kontrolných úkonov³⁾ stanoveného podľa ods. 3 sa vykonávajú iba tie, ktoré sa vzťahujú na kontrolované vozidlo s ohľadom na jeho kategóriu, spôsob použitia alebo konštrukčné riešenie.

Článok 4
Technická kontrola administratívna

- (1) STK vykoná technickú kontrolu administratívnu na žiadosť prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla na účel pridelenia osvedčenia o technickej kontrole vozidla (ďalej len „osvedčenie“), ak
 - a) vozidlu neuplynula od prvého prihlásenia do evidencie lehota⁵⁾, v ktorej podlieha prvej technickej kontrole pravidelnej,

¹⁾ Zákon, všeobecne záväzné predpisy vydané na vykonávanie jeho ustanovení a metodické pokyny MDVRR SR.

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

³⁾ Metodické pokyny, ktorými sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel.

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

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

- b) počas lehoty platnosti vyznačenej na pridelenom osvedčení prišlo k jeho poškodeniu, zničeniu alebo strate,
- c) počas lehoty platnosti vyznačenej na pridelenom osvedčení prišlo ku strate aktuálnosti niektorého z údajov na ňom vyznačených (napr. údaj o sérii a evidenčnom čísle príslušnej kontrolnej nálepky, ak prišlo k prideleniu novej, alebo údaj o evidenčnom čísle vozidla, ak prišlo k jeho zmene),
- d) počas lehoty platnosti technickej kontroly pravidelnej vykonanej na jednotlivom dovezenom vozidle v súvislosti s príslušným konaním na obvodnom úrade pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (ďalej len „obvodný úrad dopravy“) bolo vozidlo prihlásené do evidencie a osvedčenie preň dosiaľ nebolo vydané,
- e) počas lehoty platnosti technickej kontroly pravidelnej vykonanej v súvislosti s opätovným schválením vozidla bolo vozidlo prihlásené do evidencie a osvedčenie preň dosiaľ nebolo vydané,
- f) v konaní v súvislosti s jednotlivým dovezeným vozidlom z členského štátu alebo iného zmluvného štátu Dohody o Európskom hospodárskom priestore a Švajčiarskej konfederácie (ďalej len „členský alebo zmluvný štát“) obvodný úrad dopravy uznal doklad o vykonaní technickej kontroly vozidla v členskom alebo inom zmluvnom štáte a osvedčenie preň dosiaľ nebolo vydané.

V prípadoch podľa písm. b) a c) sa lehota platnosti vyznačená na pôvodnom osvedčení a v prípadoch podľa písm. d) a e) sa platnosť technickej kontroly zistia vyhľadáním potrebných údajov v databáze jednotného automatizovaného informačného systému technických kontrol.

(2) STK vykoná technickú kontrolu administratívnu na žiadosť prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla na účel pridelenia a nalepenia kontrolnej nálepky, ak

- a) vozidlu neuplynula od prvého prihlásenia do evidencie lehota⁵⁾, v ktorej podlieha prvej technickej kontrole pravidelnej,
- b) počas lehoty platnosti vyznačenej na pridenej a na vozidlo nalepenej kontrolnej nálepke prišlo k jej poškodeniu, zničeniu alebo strate, alebo bolo vymenené čelné sklo s nalepenou kontrolnou nálepkou,
- c) počas lehoty platnosti technickej kontroly pravidelnej vykonanej na jednotlivom dovezenom vozidle v súvislosti s príslušným konaním na obvodnom úrade dopravy bolo vozidlo prihlásené do evidencie a kontrolná nálepka preň dosiaľ nebola pridelená,
- d) počas lehoty platnosti technickej kontroly pravidelnej vykonanej v súvislosti s opätovným schválením vozidla bolo vozidlo prihlásené do evidencie a kontrolná nálepka preň dosiaľ nebola pridelená,
- e) v konaní v súvislosti s jednotlivým dovezeným vozidlom z členského alebo zmluvného štátu obvodný úrad dopravy uznal doklad o vykonaní technickej kontroly vozidla v členskom alebo inom zmluvnom štáte a kontrolná nálepka preň dosiaľ nebola pridelená.

V prípade podľa písm. b) sa lehota platnosti vyznačená na pôvodnej kontrolnej nálepke a v prípadoch podľa písm. c) a d) sa platnosť technickej kontroly zistia vyhľadáním potrebných údajov v databáze jednotného automatizovaného informačného systému technických kontrol.

(3) STK vykoná technickú kontrolu administratívnu na žiadosť prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla na účel pridelenia potvrdenia o technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia (ďalej len „potvrdenie CEMT“), ak

- a) počas jeho platnosti prišlo ku zmene evidenčného čísla vozidla,
- b) počas jeho platnosti prišlo k poškodeniu, znehodnoteniu alebo strate potvrdenia CEMT,
- c) prišlo k vykonaniu technickej kontroly na vydanie prepravného povolenia súčasne s technickou kontrolou pravidelnou v súvislosti s dovozom jednotlivého vozidla, počas jej platnosti bolo vozidlo prihlásené do evidencie a potvrdenie CEMT preň dosiaľ nebolo pridelené.

Postup v týchto prípadoch upravujú osobitné predpisy^{6),7)}. V prípadoch podľa písm. a) a b) sa platnosť potvrdenia CEMT a v prípade podľa písm. c) sa platnosť technickej kontroly zistí vyhľadáním potrebných údajov v databáze jednotného automatizovaného informačného systému technických kontrol.

(4) STK vykoná technickú kontrolu administratívnu na žiadosť prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla na účel pridelenia osvedčenia o schválení vozidla na prepravu určitých nebezpečných vecí (ďalej len „osvedčenie ADR“), ak

- a) počas jeho platnosti prišlo ku zmene evidenčného čísla vozidla alebo dopravcu, prevádzkovateľa alebo vlastníka vozidla,
- b) počas jeho platnosti prišlo k poškodeniu, znehodnoteniu alebo strate osvedčenia ADR,
- c) prišlo k vykonaniu technickej kontroly na prepravu nebezpečných vecí súčasne s technickou kontrolou pravidelnou v súvislosti s dovozom jednotlivého vozidla, počas jej platnosti bolo vozidlo prihlásené do evidencie a osvedčenie ADR preň dosiaľ nebolo pridelené.

Postup v prípade podľa bodu c) upravuje osobitný predpis⁷⁾. V prípadoch podľa písm. a) a b) sa platnosť osvedčenia ADR a v prípade podľa písm. c) sa platnosť technickej kontroly zistí vyhľadáním potrebných údajov v databáze jednotného automatizovaného informačného systému technických kontrol.

(5) Vydávané doklady podľa ods. 1 až 4 môžu byť v rámci jednej technickej kontroly administratívnej navzájom kombinované podľa potreby, napr. môže byť vydané naraz osvedčenie a kontrolná nálepka alebo potvrdenie CEMT a osvedčenie ADR.

(6) Okrem dokladov, ktoré sa pri technickej kontrole administratívnej predkladajú podľa osobitného predpisu⁸⁾, je v prípadoch podľa ods. 1 písm. f) a ods. 2 písm. e) potrebné predložiť aj príslušné rozhodnutie obvodného úradu dopravy s uvedenou lehotou platnosti uznanej technickej kontroly vykonanej v členskom alebo inom zmluvnom štáte. Z predloženého rozhodnutia sa vyhotoví kópia, ktorá sa uloží spolu s príslušným povinným ukladaným výtlačkom protokolu o technickej kontrole.

(7) Pri technickej kontrole administratívnej sa vykoná porovnanie podľa čl. 2 ods. 2 až 4. Ak ide o prípady podľa ods. 1 písm. b) až e), ods. 2 písm. b) až d), ods. 3 alebo ods. 4, vykoná sa aj porovnanie identifikačného čísla vozidla VIN podľa databázy jednotného automatizovaného informačného systému technických kontrol s údajom na vozidle. Ak ide o prípady podľa ods. 1 písm. f) a ods. 2 písm. e), vykoná sa aj porovnanie identifikačného čísla vozidla VIN na predloženej rozhodnutí s údajom na vozidle.

⁶⁾ Metodický pokyn č. 6/2009 na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia.

⁷⁾ Metodický pokyn č. 16/2009 na vykonávanie technických kontrol v súvislosti s jednotlivým dovezenými vozidlami, opätovným schválením vozidla, výmenou karosérie alebo motora vozidla a zmenou obsaditeľnosti vozidla v znení neskorších predpisov.

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

(8) Vozidlo sa pri technickej kontrole administratívnej hodnotí ako nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak sa pri porovnaní podľa ods. 7 zistí nehoda niektorého z identifikačných údajov v predložených dokladoch alebo v databáze jednotného automatizovaného informačného systému technických kontrol a na vozidle.

(9) Ak sa pri obhliadke vozidla, ktorá je súčasťou porovnania podľa ods. 7, bez použitia skúšobných nástrojov alebo zariadení zistí, že sú na vozidle chyby i v plnení predpísaných podmienok mimo predpísaného rozsahu technickej kontroly administratívnej, vyznačia sa do protokolu o technickej kontrole a zohľadnia sa pri hodnotení spôsobilosti na premávku na pozemných komunikáciách i tieto.

(10) V rubrike „ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole sa vyznačí :

- a) v prípade podľa ods. 1 písm. a) text „Osvedčenie o TK pridelené do lehoty na absolvovanie prvej TK pravidelnej. Vozidlo po prvý raz prihlásené do evidencie dňa“ a dátum prvého prihlásenia vozidla do evidencie⁹⁾,
- b) v prípadoch podľa ods. 1 písm. b) až e) text: „Osvedčenie o TK pridelené na základe záznamu v databáze AIS“
- c) v prípade podľa ods. 1 písm. f) text: „Osvedčenie o TK pridelené na základe rozhodnutia č.“, číslo predloženého rozhodnutia podľa ods. 6, text „Obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v“ a mesto sídla obvodného úradu dopravy, ktorý rozhodnutie vydal,
- d) v prípade podľa ods. 2 písm. a) text „Kontrolná nálepka pridelená do lehoty na absolvovanie prvej TK pravidelnej. Vozidlo po prvý raz prihlásené do evidencie dňa“ a dátum prvého prihlásenia vozidla do evidencie⁹⁾,
- e) v prípadoch podľa ods. 2 písm. b) až d) text: „Kontrolná nálepka pridelená na základe záznamu v databáze AIS“
- f) v prípade podľa ods. 2 písm. e) text: „Kontrolná nálepka pridelená na základe rozhodnutia č.“, číslo predloženého rozhodnutia podľa ods. 6, text „Obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v“ a mesto sídla obvodného úradu dopravy, ktorý rozhodnutie vydal,
- g) v prípade podľa ods. 3 text „Na základe záznamu v databáze AIS“ a ďalší text stanovený osobitným predpisom⁶⁾,
- h) v prípade podľa ods. 4 text „Osvedčenie ADR pridelené na základe záznamu v databáze AIS“

(11) Ak je pridelená kontrolná nálepka súčasne s osvedčením, možno záznamy podľa ods. 10 písm. a) a d), alebo písm. b) a e), prípadne c) a f) navzájom kombinovať, napr. „Osvedčenie o TK a kontrolná nálepka pridelené na základe záznamu v databáze AIS“.

(12) Ak je dôvodom na nespôsobilosť vozidla na premávku na pozemných komunikáciách skutočnosť podľa ods. 8, vyznačí sa v rubrike „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole text bližšie opisujúci dôvod nespôsobilosti, napr. „Nesúhlasí VIN v databáze AIS s údajom na vozidle“ a pod.

(13) V rubrike „Lehota platnosti“ protokolu sa vyznačí :

- a) v prípadoch podľa ods. 1 písm. a) a ods. 2 písm. a) dátum uplynutia lehoty, v ktorej vozidlo podlieha prvej technickej kontrole pravidelnej⁵⁾,
- b) v prípadoch podľa ods. 1 písm. b) až e), ods. 2 písm. b) až d), ods. 3 a ods. 4 lehota platnosti vyhladaná v databáze jednotného automatizovaného informačného systému technických kontrol,
- c) v prípadoch podľa ods. 1 písm. f) a ods. 2 písm. e) lehota platnosti uznanej technickej kontroly uvedená na predloženom rozhodnutí podľa ods. 6.

Článok 5 **Opakovaná technická kontrola**

(1) STK vykoná opakovanú technickú kontrolu na žiadosť prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla, ak sú splnené podmienky ustanovené osobitným predpisom¹⁰⁾.

(2) Pôvodnou technickou kontrolou sa na účely tohto metodického pokynu rozumie chronologicky prvá v rade navzájom nadväzujúcich technických kontrol. Napríklad, ak boli zistené chyby pri technickej kontrole pravidelnej, následne bola vykonaná prvá opakovaná technická kontrola, pri ktorej boli zistené chyby, po nej druhá opakovaná technická kontrola atď., potom sa pôvodnou technickou kontrolou vždy rozumie technická kontrola pravidelná.

(3) Predchádzajúcou technickou kontrolou sa na účely tohto metodického pokynu rozumie bezprostredne predchádzajúca technická kontrola v rade navzájom nadväzujúcich technických kontrol. Napríklad, ak boli zistené chyby pri technickej kontrole pravidelnej, následne bola vykonaná prvá opakovaná technická kontrola, pri ktorej boli zistené chyby, po nej druhá opakovaná technická kontrola atď., potom sa v prípade prvej opakovanej technickej kontroly predchádzajúcou technickou kontrolou rozumie technická kontrola pravidelná, alebo v prípade druhej opakovanej technickej kontroly prvá opakovaná technická kontrola.

(4) Opakovaná technická kontrola nadväzuje na pôvodnú technickú kontrolu, pri ktorej boli zistené chyby. Ak pri pôvodnej technickej kontrole neboli zistené chyby, opakovanú technickú kontrolu STK nevykoná. Chybami sa na účely tohto metodického pokynu okrem chýb klasifikovaných v jednotlivých kontrolných úkonoch³⁾ rozumejú i iné zistené chyby, nedostatky a odchýlky od predpísaných podmienok (napr. nepredloženie požadovaných dokladov pri technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia).

(5) Súčasťou opakovanej technickej kontroly je vykonanie porovnania podľa bodu čl. 2 ods. 2 až 4 bez ohľadu na to, či pri ňom pri pôvodnej alebo predchádzajúcej technickej kontrole boli zistené chyby.

(6) Okrem porovnania podľa ods. 5 sa pri opakovanej technickej kontrole vykoná kontrola odstránenia chýb zistených pri pôvodnej technickej kontrole takým spôsobom, že sa

- a) vykonajú tie kontrolné úkony³⁾, v ktorých boli pri pôvodnej technickej kontrole zistené chyby, pričom ak bola zistená najmenej jedna chyba v niektorom z kontrolných úkonov skupiny 200, vykonajú sa pri opakovanej technickej kontrole všetky kontrolné úkony skupiny 200,

⁹⁾ § 47 ods. 2 až 4 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

¹⁰⁾ § 46 ods. 7 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov.

b) vykoná opätovné posúdenie splnenia tých predpísaných podmienok, pri ktorých boli pri pôvodnej technickej kontrole zistené chyby, ak išlo o chyby, ktoré nie sú klasifikované v niektorom z kontrolných úkonov³⁾ (napr. nepredloženie požadovaných dokladov pri technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia).

(7) Ak bola pri pôvodnej alebo predchádzajúcej technickej kontrole zistená nebezpečná chyba v kontrolnom úkone č. 103³⁾, vykoná sa opakovaná technická kontrola v plnom rozsahu pôvodnej technickej kontroly.

(8) Ak boli pri predchádzajúcej technickej kontrole zistené chyby, ktoré neboli zistené pri pôvodnej technickej kontrole, potom sa posúdi aj odstránenie týchto chýb spôsobom podľa ods. 6 písm. a) a b).

(9) Predpísané podmienky, pri ktorých neboli pri pôvodnej technickej kontrole na vozidle zistené chyby, sa považujú pri opakovanej technickej kontrole za splnené a ich plnenie sa opätovne osobitne nepreveruje, okrem prípadu podľa ods. 8. Ak sa však pri opakovanej technickej kontrole v predpísanom rozsahu podľa ods. 5 až 8 zistí, že sú na vozidle chyby i v plnení predpísaných podmienok mimo predpísaného rozsahu opakovanej technickej kontroly, vyznačia sa do protokolu o technickej kontrole a zohľadnia sa pri hodnotení spôsobilosti na premávku na pozemných komunikáciách i tieto.

Článok 6 **Záverečné ustanovenia**

(1) Zrušuje sa Metodický pokyn č. j. 11526 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006 na vykonávanie technických kontrol pravidelných, zvláštnych, administratívnych a opakovaných technických kontrol v znení neskorších predpisov.

(2) Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

Ing. Milín Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ

MDVRR SR
Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov

Metodický pokyn č. 82/2011 **upravujúci podmienky pre meradlá a prístroje používané pri technických kontrolách vozidiel**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v nadväznosti na § 5, § 34 a § 35 vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška“) vydáva tento metodický pokyn.

Článok 1

(1) Meradlá a prístroje podľa § 34 ods. 2 písm. e), j) až p), s) a t), § 34 ods. 4, § 34 ods. 5 písm. e), j) až s) a v) až y) a § 34 ods. 6 písm. b) až d) a f) až h) vyhlášky musia spĺňať požiadavky uvedené v prílohe č. 1.

(2) Meradlá a prístroje podľa odseku 1 musia byť pri kalibrácii podľa § 35 vyhlášky kalibrované spôsobom uvedeným v prílohe č. 1.

(3) Vhodnosť meradiel a prístrojov podľa odseku 1 musí byť overená podľa § 5 vyhlášky v rozsahu uvedenom v prílohe č. 1.

Článok 2

(1) Zrušuje sa Metodický pokyn č. 22/2007 upravujúci podmienky pre meradlá a prístroje používané pri technických kontrolách vozidiel zo dňa 1.7.2007.

(2) Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. februára 2012.

Ing. Milín Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ

Časť I

1. Meradlo otáčok vznetrových a zážihových motorov

(§ 34 ods. 2 písm. j) a ods. 5 písm. j) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 1.1 Otáčkomer musí merať počet otáčok za minútu kľukového hriadeľa vznetrového a zážihového motora.
- 1.2 Otáčkomer môže byť pre pokrytie požiadavky 1.1 vybavený viacerými druhmi snímačov otáčok určenými na vozidlá rôznych kategórií a rôznych druhov pohonov.
- 1.3 Otáčkomer musí merať v rozsahu najmenej do 6000 min^{-1} .
- 1.4 Delenie stupnice musí byť najviac po 10 min^{-1} .
- 1.5 Otáčkomer musí pri kalibrácii podľa bodov 1.7 až 1.11 udávať otáčky s chybou menšou alebo rovnou $\pm 50 \text{ min}^{-1}$.
- 1.6 Otáčkomer musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie

- 1.7 Kalibrácia otáčkomeru sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 1.5 v piatich rovnomerne rozložených hodnotách otáčok z rozsahu (1200 až 6000) min^{-1} , vo vzostupnom aj zostupnom slede hodnôt, a to zvlášť pre každý používaný snímač otáčkomera.
- 1.8 Chybou udávania otáčok sa rozumie rozdiel medzi údajom otáčkomera a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 1.10.
- 1.9 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) $^{\circ}\text{C}$.
- 1.10 Kalibračným zariadením je generátor frekvenčných impulzov, zaregistrovaných otáčkomerom ako otáčky, udávajúci zároveň buď frekvenciu týchto generovaných impulzov, alebo tejto frekvencii zodpovedajúce otáčky za minútu.
- 1.11 Generátor musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako dva roky, preukazujúce že jeho chyba je v rozsahu otáčok podľa 1.7 menšia alebo nanajvýš rovná $\pm 5 \text{ min}^{-1}$.

Rozsah overovania vhodnosti

- 1.12 Overovanie vhodnosti otáčkomera sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 1.1 až 1.6. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí poverená technická služba technickej kontroly vozidiel (ďalej len „overujúci“).
- 1.13 Zisťovanie plnenia bodu 1.1 sa vykonáva pri meraní otáčkomerom na vozidlách, ktorých druhy a celkový počet si určí overujúci.

2. Meradlo teploty varu brzdovej kvapaliny

(§ 34 ods. 2 písm. k) a ods. 5 písm. k) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 2.1 Meradlo teploty varu brzdovej kvapaliny musí zmerať teplotu, pri ktorej sa pri barometrickom tlaku začína meniť na paru brzdová kvapalina obsiahnutá vo vyrovnávacej (zásobnej) nádržke vozidla.
- 2.2 Ak sa na meranie využíva vzorka kvapaliny, nenávratne odoberaná z nádržky, objem vzorky môže byť najviac 2 ml.
- 2.3 Meradlo musí merať teplotu v $^{\circ}\text{C}$.
- 2.4 Merací rozsah musí byť minimálne (100 až 300) $^{\circ}\text{C}$.
- 2.5 Delenie stupnice musí byť najviac po $2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ pri digitálnom zobrazovaní a najviac po $10 \text{ }^{\circ}\text{C}$ pri analógovom zobrazovaní nameraných hodnôt.
- 2.6 Zmeraná hodnota teploty varu musí zostať na zobrazovacom zariadení zobrazená až do ďalšieho zásahu merajúcej osoby.
- 2.7 Meradlo musí pri kalibrácii podľa bodov 2.9 až 2.12 udávať teplotu varu s chybou menšou alebo rovnou $\pm 6 \text{ }^{\circ}\text{C}$ a splniť požiadavku na funkčnosť podľa bodu 2.13.
- 2.8 Meradlo musí spĺňať body 2 až 9 a 11 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie

- 2.9 Kalibrácia meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 2.7 v hodnote $100 \text{ }^{\circ}\text{C}$.
- 2.10 Chybou udávania teploty varu sa rozumie rozdiel medzi údajom meradla a hodnotou varu kalibračnej kvapaliny v zmysle bodu 2.12.
- 2.11 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) $^{\circ}\text{C}$.
- 2.12 Kalibračnou kvapalinou je destilovaná voda.
- 2.13 Po kalibrácii musí byť meradlo preskúšané na funkčnosť pri meraní kvapaliny s bodom varu najmenej $220 \text{ }^{\circ}\text{C}$.

Rozsah overovania vhodnosti

- 2.14 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 2.1 až 2.8. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.

3. Meradlo hĺbky dezénovej drážky pneumatiky

(§ 34 ods. 2 písm. l), ods. 5 písm. l) a ods. 6 písm. f) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 3.1 Meradlo hĺbky dezénovej drážky pneumatiky musí zmerať hĺbku dezénovej drážky ako vzdialenosť medzi dotyčnicovou rovinou k vystupujúcemu dezénu pneumatiky v mieste merania a dnom dezénovej drážky.

- 3.2 Meradlo musí mať prikladaciu plochu plniacu funkciu dotyčnicovej roviny k vystupujúcemu dezénu pneumatiky.
- 3.3 Meradlo musí zmerať hĺbku dezénových drážok šírky 3 mm a viac.
- 3.4 Ak je mechanizmus meradla vybavený prítlakom meracieho hrotu na dno drážky, účinok prítlaku nesmie deformáciou dna drážky zväčšovať meranú hodnotu hĺbky drážky o viac ako 0,2 mm.
- 3.5 Meradlo musí merať hĺbku v milimetroch.
- 3.6 Meradlo musí mať merací rozsah najmenej (0 až 5) mm.
- 3.7 Delenie stupnice meradla musí byť najviac po 0,05 mm.
- 3.8 Meradlo musí pri kalibrácii podľa bodov 3.10 až 3.14 udávať hodnotu hĺbky s chybou menšou alebo rovnou $\pm 0,15$ mm.
- 3.9 Meradlo musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie

- 3.10 Kalibrácia meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 3.8 v troch hodnotách 5 milimetrového rozsahu meradla.
- 3.11 Chybou udávania hodnoty hĺbky sa rozumie rozdiel medzi údajom meradla a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 3.13.
- 3.12 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) OC.
- 3.13 Kalibračným zariadením je koncová mierka zabezpečujúca zadenovanie vzdialenosti medzi meracím hrotom meradla a prikladacou plochou meradla.
- 3.14 Kalibračné zariadenie musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako päť rokov, preukazujúce že jeho chyba pre používaný merací rozsah nie je väčšia ako $\pm 0,02$ mm.

Rozsah overovania vhodnosti

- 3.15 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 3.1 až 3.9. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.
- 3.16 Zisťovanie plnenia bodov 3.1 a 3.4 sa vykonáva pri meraní meradlom na pneumatikách rôznych typov a rozmerov v rozsahu ktorý si určí overujúci.“

4. Meradlo parametrov geometrie riadenej nápravy vozidla

(§ 34 ods. 2 písm. m) a ods. 5 písm. m) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 4.1 Meradlom na kontrolu geometrie riadenej nápravy vozidla musí byť zariadenie
 - 4.1.1 merajúce rovinné uhly predstavujúce
 - 4.1.1.1 zbiehavosť kolies nápravy
 - 4.1.1.2 odklon kola nápravy
 (ďalej len „meradlo zbiehavosti a odklonu“), alebo merajúce
 - 4.1.2 pomer teoretickej zmeny vzájomnej vzdialenosti stôp kolies nápravy k dĺžke dráhy touto nápravou prejdenej (ďalej len „prejazdna geometria“).
- 4.2 Meradlo zbiehavosti a odklonu musí
 - 4.2.1 merať uhly v jednotke minúta alebo stupeň
 - 4.2.2 merať uhol zbiehavosti v rozsahu najmenej (-1,5 až +1,5)^o
 - 4.2.3 mať delenie stupnice zbiehavosti najviac po 15'
 - 4.2.4 merať uhol odklonu v rozsahu najmenej (-2 až +5)^o, pričom požadovanou hodnotou + 5^o je odklon hornej poloviny kola smerom von od pozdĺžnej zvislej roviny symetrie vozidla
 - 4.2.5 mať delenie stupnice odklonu najviac po 15'.
- 4.3 Prejazdna geometria musí
 - 4.3.1 pomer v zmysle bodu 4.1.2 merať v jednotke mm/m alebo v jednotke m/km
 - 4.3.2 merať v rozsahu najmenej (-15 až +15) mm/m alebo v rozsahu (-15 až +15) m/km
 - 4.3.3 mať delenie stupnice najviac po 1 mm/m (prípadne po 1 m/km).
- 4.4 Meranie prejazdnu geometriou sa musí uskutočňovať pri pohybe vozidla cez snímaciu platňu prejazdnej geometrie rýchlosťou pod 5 km/h.
- 4.5 Zobrazovacie zariadenie prejazdnej geometrie musí nameranú hodnotu zobrazovať najmenej po dobu štyroch sekúnd.
- 4.6 Zobrazenú hodnotu podľa bodu 4.5 nesmie ovplyvniť prejazd nasledujúcej nápravy.
- 4.7 Prejazdna geometria musí umožňovať meranie na vozidlách, ktorých najvyššia okamžitá hmotnosť pripadajúca na nápravu vozidla je najviac
 - 4.7.1 2000 kg pre typ linky A
 - 4.7.2 11 500 kg pre typ linky B a C.
- 4.8 K prejazdnej geometrii musí výrobca udať prepočítavací prevod medzi skutočným priečnym posuvom snímačej platne v milimetroch a údajom na zobrazovacom zariadení v mm/m alebo v km/m.
- 4.9 Meradlo zbiehavosti a odklonov musí pri kalibrácii podľa bodov 4.12 až 4.18 udávať hodnotu zbiehavosti a hodnotu odklonu s chybou menšou alebo rovnou $\pm 15'$.
- 4.10 Prejazdna geometria musí pri kalibrácii podľa bodov 4.19 až 4.23 udávať hodnotu pomeru v zmysle bodu 4.1.2 s chybou menšou alebo rovnou ± 2 mm/m (prípadne ± 2 m/km).
- 4.11 Meradlo musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie meradla zbiehavosti a odklonov

- 4.12 Kalibrácia meradla zbiehavosti a odklonov sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 4.9 v troch hodnotách rozsahu (-1,5 až +1,5)⁰ pre zbiehavosť a v troch hodnotách rozsahu (-2 až +5)⁰ pre odklon, pričom jednou z týchto hodnôt musí byť hodnota 0⁰.
- 4.13 Chybou udávania hodnoty zbiehavosti a odklonu sa rozumie rozdiel medzi údajom meradla a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 4.15.
- 4.14 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.
- 4.15 Kalibračným zariadením je podľa povahy meradla uhlomer, sklonomer a dĺžkové meradlá (napr. mikrometer, posuvné meradlo, koncová mierka, ...).
- 4.16 Uhlomer a sklonomer musia mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako dva roky, preukazujúce že ich chyba je pre rozsah využívaný pri kalibrácii menšia alebo najvyšš rovná $\pm 5'$.
- 4.17 Dĺžkové meradlo musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako päť rokov, preukazujúce že jeho chyba pre používaný merací rozsah nie je väčšia ako $\pm 0,1$ mm.
- 4.18 Ak je na meranie uhlov ako kalibračné zariadenie použitý teodolit, potvrdenie o kalibrácii sa nevyžaduje.

Spôsob kalibrácie prejazdnej geometrie

- 4.19 Kalibrácia prejazdnej geometrie sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 4.10 v piatich rovnomerne rozložených hodnotách rozsahu (-15 až +15) mm/m, pričom jednou z týchto hodnôt musí byť hodnota 0⁰.
- 4.20 Chybou udávania hodnoty pomeru v zmysle bodu 4.1.2 sa rozumie rozdiel medzi údajom meradla a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 4.22.
- 4.21 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.
- 4.22 Kalibračným zariadením je dĺžkové meradlo (napr. mikrometer, posuvné meradlo, koncová mierka, ...).
- 4.23 Dĺžkové meradlo musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako päť rokov, preukazujúce že jeho chyba pre používaný merací rozsah nie je väčšia ako $\pm 0,1$ mm.

Rozsah overovania vhodnosti

- 4.24 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 4.1 až 4.11. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.
- 4.25 Zisťovanie plnenia bodu 4.1 sa vykonáva pri meraní meradlom na vozidlách, ktorých druhy a celkový počet si určí overujúci.

5. Meradlo parametrov nastavenia svetlometov

(§ 34 ods. 2 písm. n) a ods. 5 písm. n) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 5.1 Meradlo parametrov nastavenia svetlometov (ďalej len „regloskop“) s vizuálnym vyhodnotením nastavenia musí z osvetlenia jeho optickej meracej sústavy jedným svetlometom vozidla umožniť
 - 5.1.1 zmerať uhol sklonu zväzku lúčov svetla svetlometu
 - 5.1.2 vizuálne posúdiť bočné posunutie zväzku lúčov svetla svetlometu
 - 5.1.3 vizuálne posúdiť natočenie rozhrania svetla a tieňa zväzku lúčov stretávacieho svetla.
- 5.2 Regloskop musí merať uhol sklonu v jednotke cm/10 m alebo v jednotke %.
- 5.3 Rozsah merania musí byť najmenej (0 až 40) cm/10 m alebo (0 až 4) %.
- 5.4 Delenie stupnice musí byť najviac po 1 cm/10 m alebo najviac po 0,1%.
- 5.5 Obráz vytvorený svietiacim svetlometom na matnici meracej sústavy regloskopu musí byť dostatočne kontrastný a dostatočne verný obrazu, ktorý vznikne pri svietení svetlometom na kolmú stenu.
- 5.6 Na ploche matnice musia byť kontrastne vyznačené nasledovné prvky
 - 5.6.1 priesečník čiar podľa 5.6.2 a 5.6.3 nachádzajúci sa približne v strede plochy matnice
 - 5.6.2 vodorovná čiara vychádzajúca z priesečníka na ľavú polovicu matnice
 - 5.6.3 čiara vychádzajúca z priesečníka na pravú polovicu matnice a zvierajúca v hornej polovici matnice s čiarou podľa 5.6.2 uhol 165⁰
 - 5.6.4 dve značky umiestnené vpravo a vľavo od priesečníka vo vzdialenosti zodpovedajúcej bočnému posunutiu svetla 20 cm/10 m.
- 5.7 Regloskop musí mať zameriavacie zariadenie na nastavovanie svojej meracej sústavy do smeru rovnobežného s pozdĺžnou zvislou rovinou symetrie vozidla.
- 5.8 Regloskop sa musí dať použiť na kontrolu svetlometov, ktorých spodná hrana činnej plochy sa nachádza najmenej 250 mm nad vozovkou a horná sa nachádza najviac 1300 mm nad vozovkou.
- 5.9 Regloskop sa pred vozidlom musí priečne pohybovať po pevne zabudovaných koľajničkách.
- 5.10 Nulový sklon svetla a nulové bočné posunutie musí regloskop zobrazovať pri dopade lúča svetla dopadajúceho do jeho meracej sústavy vodorovne a zároveň rovnobežne so smerom vytýčeným jeho zameriavacím zariadením.
- 5.11 Chyba vodorovnosti koľajničiek musí byť pri kalibrácii podľa bodov 5.17 až 5.21 menšia alebo rovná 2 mm/m.
- 5.12 Chyba zameriavacieho zariadenia musí byť pri kalibrácii podľa bodov 5.22 a 5.23 menšia alebo rovná $\pm 1^0$.
- 5.13 Chyba polohy čiar podľa 5.6.2 a 5.6.3 musí byť pri kalibrácii podľa bodov 5.24 a 5.25 menšia alebo rovná $\pm 1^0$.
- 5.14 Chyba polohy značiek podľa 5.6.4 musí byť pri kalibrácii podľa bodov 5.26 a 5.27 menšia alebo rovná ± 4 cm/10 m.
- 5.15 Chyba regloskopu pre meranie sklonu svetla musí byť pri kalibrácii podľa bodov 5.28 až 5.31 menšia alebo rovná ± 2 cm/10 m.
- 5.16 Meradlo musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie koľajničiek

- 5.17 Kalibrácia koľajničiek sa vykonáva zistením plnenia požiadavky 5.11 v dvojiciach bodov susediacich na príslušnej koľajničke, pričom jednotlivé body ležia na povrchu každej z koľajničiek v rozstupe 0,5 m na úseku dlhom 2,5 m, symetrickom k osi kontrolnej linky.
- 5.18 Chybou vodorovnosti koľajničiek sa rozumie pomer absolútnej hodnoty výškového rozdielu bodov podľa 5.17 a hodnoty ich vzájomnej vzdialenosti pri zistení týchto hodnôt kalibračným zariadením podľa bodu 5.20.
- 5.19 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.
- 5.20 Kalibračným zariadením je teodolit s rozlišovacou schopnosťou meraných uhlov lepšou alebo rovnou 10'', oceleové meračské pásmo s milimetrovým delením stupnice a nivelačná lata s milimetrovým delením stupnice.
- 5.21 Ku kalibračným zariadeniam sa potvrdenie o kalibrácii nevyžaduje.

Spôsob kalibrácie zameriavacieho zariadenia

- 5.22 Kalibrácia zameriavacieho zariadenia sa vykonáva zistením plnenia požiadavky 5.12 pri postavení regloskopu v strede dráhy pojazdu.
- 5.23 Chybou zameriavacieho zariadenia sa rozumie uhol zistený teodolitom podľa 5.20 a 5.21 pri teplote podľa 5.19, ktorý je vo vodorovnej rovine zvieraný smerom výtýčeným zameriavacím zariadením regloskopu a dráhou lúča svetla splňajúceho bod 5.10 výtýčovanou týmto teodolitom.

Spôsob kalibrácie čiar

- 5.24 Kalibrácia čiar matnice sa vykonáva zistením plnenia požiadavky 5.13 pri postavení regloskopu v strede dráhy pojazdu a pri výške osi jeho meracej sústavy približne 0,7 m.
- 5.25 Chybou polohy čiar sa rozumie uhol ležiaci na ploche matnice zvieraný jednotlivými čiarami vyznačenými na matnici a polohou jednotlivých čiar stanovenou bodmi 5.6.2 a 5.6.3, zistený teodolitom podľa 5.20 a 5.21 pri teplote podľa 5.19.

Spôsob kalibrácie značiek

- 5.26 Kalibrácia značiek matnice sa vykonáva zistením plnenia požiadavky 5.14 pri postavení regloskopu v strede dráhy pojazdu a pri výške osi jeho meracej sústavy približne 0,7 m.
- 5.27 Chybou polohy značiek sa rozumie v jednotke cm/10 m vyjadrená uhlová odchýlka značky vyznačenej na matnici od miesta pre značku stanoveného bodom 5.6.4, zistená vo vodorovnej rovine teodolitom podľa 5.20 a 5.21 pri teplote podľa 5.19.

Spôsob kalibrácie merania sklonu svetla

- 5.28 Kalibrácia merania sklonu svetla sa vykonáva zistením plnenia požiadavky 5.15 v piatich hodnotách rozsahu (0 až 40) cm/10m pri postavení regloskopu v strede dráhy pojazdu a pri výške osi jeho meracej sústavy približne 0,7 m. Jednou z kalibrovaných hodnôt musí byť hodnota 0 cm/10m.
- 5.29 Chybou pre meranie sklonu svetla sa rozumie rozdiel medzi údajom regloskopu a údajom o sklone teodolitu podľa 5.20 a 5.21 výtýčujúceho dráhu lúčov skloneného svetla.
- 5.30 Údajom o sklone teodolitu sa rozumie hodnota uhla, o ktorý je od vodorovnej roviny sklonený tubus teodolitu, vyjadrená v jednotke cm/10 m.
- 5.31 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.

Rozsah overovania vhodnosti

- 5.32 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 5.1 až 5.16. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.
- 5.33 Zisťovanie plnenia bodu 5.1 sa vykonáva pri meraní meradlom na vozidlách, ktorých druhy a celkový počet si určí overujúci.

6. Rovinná plocha

(§ 34 ods. 2 písm. o) a ods. 5 písm. o) vyhlášky)

Požiadavky na plochu

- 6.1 Rovinná plocha musí byť umiestnená pred snímacou stranou regloskopu.
- 6.2 Plocha musí mať pôdorysný rozmer, symetrický k osi kontrolnej linky, najmenej:
- 6.2.1 450 cm x 220 cm pre kontrolnú linku typu A, pričom dlhšia strana je rovnobežná s osou linky
- 6.2.2 900 cm x 250 cm pre kontrolné linky typu B a C, pričom dlhšia strana je rovnobežná s osou linky.
- Pás plochy, široký 100 cm, nachádzajúci sa v strede plochy v pozdĺžnom smere, sa nepovažuje za súčasť predpísanej plochy.
- 6.3 Ak sú v mieste plochy zabudované zariadenia ktoré neplnia podmienku 6.4, musí byť plocha v pozdĺžnom smere o dĺžku týchto zariadení väčšia.
- 6.4 Plocha musí byť vodorovná. Chyba vodorovnosti plochy musí byť pri kalibrácii podľa bodov 6.5 a 6.6 menšia alebo rovná 2 mm/m.

Spôsob kalibrácie

- 6.5 Kalibrácia plochy sa vykonáva zistením plnenia požiadavky 6.4 v dvojiciach bodov, ktoré sú od seba vzdialené 1 m v smere osi kontrolnej linky, a v dvojiciach bodov, ktoré sú od seba vzdialené 1,6 m v smere kolmom na os linky. Jednotlivé body sú dané priesečníkmi priamok rovnobežných s osou linky a vzdialených od tejto osi 0,6 m a 1 m s priamkami kolmými na túto os a vzdialenými od seba 1 m, pričom prvá leží 0,25 m od okraja plochy na strane regloskopu.
- 6.6 Chybou vodorovnosti plochy sa rozumie pomer absolútnej hodnoty výškového rozdielu dvojice bodov podľa 6.5 a hodnoty ich vzájomnej vzdialenosti, pri zistení týchto hodnôt kalibračným zariadením podľa bodu 5.20 a 5.21 a pri teplote 5.19.

Rozsah overovania vhodnosti

- 6.7 Overovanie vhodnosti plochy sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 6.1 až 6.4.
6.8 Bod 6.2 overujúci vyhodnotí ako splnený ak nedodržanie najmenších pôdorysných rozmerov plochy je v tolerancii do 2 cm.

7. Valcová skúšobňa brzd

(§ 34 ods. 2 písm. p) a ods. 5 písm. p) vyhlášky)

Požiadavky na valcovú skúšobňu brzd

- 7.1 Valcová skúšobňa brzd (VSB) musí merať
- 7.1.1 brzdne sily a ovládaciú silu na prevádzkovú brzdu v prípade VSB podľa § 34 ods. 2, písm. p) vyhlášky (ďalej len „VSB typu A“)
 - 7.1.2 brzdne sily, ovládaciú silu na prevádzkovú brzdu a ovládaciú tlak vzduchu brzdovej sústavy v prípade VSB podľa § 34 ods. 5, písm. p) vyhlášky (ďalej len „VSB typu B a C“)
 - 7.1.3 brzdnu silu, v prípade VSB určenej na kategóriu vozidiel L_{1e}, L_{2e}, L_{3e} a L_{4e} (ďalej len „VSB typu L“).
- 7.2 VSB musí merať brzdne sily na jednotlivých brzdených kolesách nápravy vozidla.
- 7.3 Kolesá vozidla sa pri meraní musia nútene otáčať na motoricky poháňaných valcoch a vozidlo musí stáť na mieste.
- 7.4 Meranie brzdnej sily musí byť založené na princípe merania reakčnej mechanickej sily vyvolanej v uložení motorického pohonu valcov pri premáhaní valivého odporu brzdených kolies.
- 7.5 VSB typu A, B a C musí mať na meranie ovládacej sily snímač ovládacej sily (ďalej len „pedometer“).
- 7.6 Pedometer sa musí dať upevniť na pedál brzdy alebo na nášľapnú časť obuvi kontrolného technika.
- 7.7 VSB typu B a C musí mať na meranie ovládacieho tlaku snímač ovládacieho tlaku, ktorý sa dá pripojiť na kontrolnú prípojku meranej vetvy vzduchotlakovej brzdovej sústavy vozidla, vyhotovenú podľa STN 30 35 36 so závitom M16x1,5 – 6h.
- 7.8 VSB musí umožňovať meranie brzdnych síl vozidiel, ktorých najvyššia okamžitá hmotnosť pripadajúca na nápravu vozidla je najviac:
- 7.8.1 2000 kg pri VSB typu A
 - 7.8.2 11 500 kg pri VSB typu B a C
 - 7.8.3 250 kg pri VSB typu L.
- 7.9 Motorický výkon VSB musí zabezpečiť otáčanie sa kolies vozidiel s hmotnosťami na nápravu podľa bodu 7.8. pri ich brzdení až po stav blokovania.
- 7.10 Koeficient trenia medzi valcami a pneumatikou kolesa musí byť za sucha väčší ako 0,7 a za mokra väčší ako 0,5.
- 7.11 Odvaľovanie sa kolies pri meraní musí zodpovedať rýchlosti pohybu vozidla najmenej 2 km.h⁻¹.
- 7.12 Konštrukčný priemer valcov musí byť najmenej 180 mm a musí byť uvedený v sprievodnej dokumentácii k VSB alebo na výrobnom štítku VSB.
- 7.13 Všetky pohyblivé časti valcovej jednotky VSB, s výnimkou funkčnej časti povrchu valcov, musia byť zakryté krytom tak, aby bol možný bezpečný pohyb okolo meraného vozidla.
- 7.14 Zakrytovanie VSB typu L musí pre stabilizáciu meraného vozidla poskytovať dostatočnú a bezpečnú oporu pre nohy kontrolného technika.
- 7.15 VSB typu A je možné použiť na kontrolu vozidiel kategórie L, ak
- 7.15.1 jedna valcová jednotka je zakrytovaná tak, že je na meranie prístupná len pracovná plocha valcov v šírke do 300 mm
 - 7.15.2 okraje otvoru krytu sú vybavené vodiacim opatrením, (napríklad voľne otočnými valčekmi) tak, aby nedochádzalo k obdieraniu kolies kontrolovaného vozidla o okraje otvoru
 - 7.15.3 druhá valcová jednotka je, ak je to potrebné na zachovanie funkčnosti valcovej jednotky podľa 7.15.1, zakrytá krytom simulujúcim prítomnosť kolesa vozidla v jednotke.
- 7.16 Valcové jednotky VSB typu B a C sa musia dať zabudovať do podlahy v mieste kontrolnej jamy a jama musí byť v tom mieste bezpečne priechodná.
- 7.17 Ovládanie VSB musí byť konštruované tak, aby VSB mohla byť obsluhovaná jedným kontrolným technikom (ďalej len „obsluhou“).
- 7.18 VSB musí umožňovať obsluhu z miesta vodiča spúšťať a vypínať motorický pohon valcov a to aj pre jednotlivé kolesá nápravy.
- 7.19 Aj pri pohone len jedného kolesa nápravy vozidla valcami musí VSB merať príslušnú brzdnu silu.
- 7.20 VSB nesmie umožniť spustiť motorický pohon valcov, ak na nich nestojí vozidlo svojou nápravou.
- 7.21 Spustenie VSB bez stojaceho vozidla musí byť umožnené pri servisnom nastavovaní a metrologickej kalibrácii merania brzdnych síl.
- 7.22 VSB musí byť vybavená optickou signalizáciou chodu a státia motorického pohonu valcov.
- 7.23 VSB musí byť vybavená signalizáciou stavu pripravenosti na meranie.
- 7.24 VSB musí automaticky vypnúť pohon valcov pri zjavnom sklze otáčok brzdeného kolesa voči otáčkam valcov.
- 7.25 VSB musí automaticky vypnúť motorický pohon valcov po opustení valcov skúšobne nápravou vozidla.
- 7.26 Zobrazovacie zariadenie merania brzdnych síl musí byť najmenej analógové alebo grafické.
- 7.27 Zobrazovacie zariadenie merania ovládacej sily a ovládacieho tlaku môže byť analógové, grafické alebo číslicové.
- 7.28 Zobrazovacie zariadenie musí mať najmenší merací rozsah
- 7.28.1 brzdnych síl (0 až 5 000) N pri VSB typu A
 - 7.28.2 brzdnych síl (0 až 30 000) N pri VSB typu B a C

- 7.28.3 brzdnych síl (0 až 1 500) N pri VSB typu L
- 7.28.4 ovládacej sily (0 až 700) N, (nepožadované pre VSB typu L)
- 7.28.5 ovládacieho tlaku (0 až 1) MPa (nepožadované pre VSB typu A a L).
- 7.29 Hodnoty brzdnjej a ovládacej sily musia byť zobrazené v jednotke N.
- 7.30 Hodnoty ovládacieho tlaku musia byť zobrazené v jednotke Pa alebo bar.
- 7.31 Zobrazovacie zariadenie VSB musí byť konštruované tak, aby hodnoty brzdnych síl boli zobrazované z jednotlivých kolies meranej nápravy.
- 7.32 Hodnoty brzdnych síl, ovládacej sily a ovládacieho tlaku sa musia dať odčítavať z miesta vodiča.
- 7.33 Ak je pohon valcov v zmysle bodu 7.25 zastavený, v tom okamihu merané hodnoty brzdnych síl musia zostať zobrazené po dobu potrebnú na ich odčítanie.
- 7.34 Zobrazovacie zariadenie merania brzdnych síl podľa bodu 7.28 musí umožniť obsluhu z miesta vodiča čítať zobrazované brzdné sily po hodnotách, ktoré sú odstupňované najviac o 100 N v meracom rozsahu do 5 000 N a o 500 N v meracom rozsahu nad 5 000 N. Táto požiadavka je splnená aj možnosťou spoľahlivej vizuálnej interpolácie zobrazovania s väčším vyznačeným odstupňovaním ako je predpísané.
- 7.35 Rozdelenie stupnice merania ovládacej sily musí byť najviac po 2 N.
- 7.36 Rozdelenie stupnice merania ovládacieho tlaku musí byť najviac po 10 kPa.
- 7.37 Z uskutočnenej kontroly vozidla musí VSB v elektronickej forme zaznamenať a preniesť do iného informačného systému súbor nasledovných údajov
 - 7.37.1 výrobca VSB (alebo jeho obchodná značka), typ, výrobné číslo
 - 7.37.2 identifikačné označenie riadiaceho programu VSB
 - 7.37.3 dátum a čas ukončenia posledného záznamu v rámci príslušnej kontroly
 - 7.37.4 evidenčné číslo vozidla, prípadne iný identifikačný údaj
 - 7.37.5 poradové číslo brzdenej nápravy vozidla
 - 7.37.6 hodnoty brzdnych síl prevádzkovej brzdy na jednotlivých kolesách všetkých brzdených náprav vozidla
 - 7.37.7 hodnoty brzdnych síl parkovacej brzdy na jednotlivých kolesách brzdených parkovacou brzdou
 - 7.37.8 hodnoty ovládacej sily dosiahnutej pri hodnotách brzdnych síl podľa 7.37.6
 - 7.37.9 hodnoty ovládacieho tlaku pri hodnotách brzdnych síl podľa 7.37.6.
- 7.38 Zber údajov pre zaznamenávanie sa musí po potvrdení obsluhou začatia vykonávania kontroly vozidla uskutočniť
 - 7.38.1 automaticky v prípade údajov podľa 7.37.1 až 7.37.3
 - 7.38.2 na základe zadania obsluhou cez klávesnicu VSB v prípade údajov podľa 7.37.4 a 7.37.5
 - 7.38.3 na základe potvrdenia obsluhou o prevzatí práve meraných hodnôt podľa 7.37.6 a 7.37.7 a s nimi súvisiacich hodnôt podľa 7.37.8 a 7.37.9.
- 7.39 Hodnoty môžu byť uložené so zaokrúhlením nanajvyš
 - 7.39.1 na celé desiatky N pre meranie brzdnych síl do 5 000 N pri VSB typu A a C
 - 7.39.2 na celé stovky N pre meranie brzdnych síl nad 5 000 N pri VSB typu B a C
 - 7.39.3 na celé jednotky N pre ovládaci silu
 - 7.39.4 na desiatky kPa pre ovládaci tlak.
- 7.40 Stav nemerania niektorej veličiny sa musí v zázname dať identifikovať.
- 7.41 VSB musí pre každé koleso nápravy pri kalibrácii podľa bodov 7.49 až 7.58 udávať brzdnú silu s chybou, ktorá je
 - 7.41.1 pri VSB typu A, L a C menšia alebo rovná ± 100 N v rozsahu hodnôt (0 až 2 500) N a $\pm 4\%$ z meranej hodnoty v rozsahu hodnôt (2 500 až 5 000) N
 - 7.41.2 pri VSB typu C menšia alebo rovná ± 400 N v rozsahu hodnôt (5 000 až 10 000) N a $\pm 4\%$ z meranej hodnoty v rozsahu hodnôt (10 000 až 30 000) N
 - 7.41.3 pri VSB typu B menšia alebo rovná ± 400 N v rozsahu hodnôt (0 až 10 000) N a $\pm 4\%$ z meranej hodnoty v rozsahu hodnôt (10 000 až 30 000) N.
- 7.42 Pri meraní tej istej brzdnjej sily musí byť pre jednotlivé typy VSB a ich meracie rozsahy rozdiel medzi zobrazovanými hodnotami brzdnych síl pre pravé a pre ľavé koleso, pri kalibrácii podľa bodu 7.59, menší alebo rovný 50% z hodnôt chýb stanovených v bode 7.41.
- 7.43 VSB typu A, B a C musí pri kalibrácii podľa bodov 7.60 až 7.64 udávať ovládaci silu s chybou menšou alebo rovnou ± 25 N.
- 7.44 VSB typu B a C musí pri kalibrácii podľa bodov 7.65 až 7.68 udávať ovládaci tlak s chybou menšou alebo rovnou ± 15 kPa pre hodnoty tlaku do 600 kPa a $\pm 2,5\%$ z meranej hodnoty pre hodnoty nad 600 kPa.
- 7.45 Chyba priemeru valcov VSB typu A, B a C musí byť pri kalibrácii podľa bodov 7.69 až 7.72 menšia alebo rovná $\pm 5\%$ z hodnoty ich konštrukčného priemeru.
- 7.46 K VSB musí byť výrobcom VSB určené kalibračné zariadenie (prípadne zariadenia), spĺňajúce body 7.52 až 7.57, 7.63 a 7.64.
- 7.47 Kalibrácia merania brzdnych síl sa musí dať vykonať aj za motorického chodu valcov.
- 7.48 VSB musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie brzdnych síl

- 7.49 Kalibrácia sa vykonáva za motorického chodu valcov zisťovaním plnenia požiadavky 7.41 v štyroch hodnotách z rozsahu (0 až 5000) N pri VSB typu A, L a C a v štyroch hodnotách z rozsahu (0 až 30000) N pri VSB typu B a C. V obidvoch uvedených rozsahoch musí byť jednou z kalibrovaných hodnôt hodnota 0 N.
- 7.50 Chybou udávania brzdnjej sily je rozdiel medzi údajom VSB a hodnotou kalibračnej sily vytváranou kalibračným zariadením podľa bodu 7.52.

- 7.51 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.
- 7.52 Kalibračným zariadením je pákové zariadenie so sadou závaží vytvárajúce silové pôsobenie mechanicky zhodné s pôsobením reakčnej sily podľa bodu 7.4.
- 7.53 Kalibračné zariadenie musí umožniť kalibráciu v hodnotách podľa bodu 7.49.
- 7.54 Hodnotou kalibračnej sily je údaj uvádzaný ku kalibračnému zariadeniu jeho výrobcou spolu s podmienkami na jej dosiahnutie (viď 7.57.1 až 7.57.4).
- 7.55 Pákové zariadenie musí mať typové alebo iné identifikačné označenie.
- 7.56 Závažia musia mať vyznačenú svoju nominálnu hmotnosť alebo iné identifikačné označenie.
- 7.57 V dokumentácii k zariadeniu musí jeho výrobca stanoviť
- 7.57.1 určenosť zariadenia k danému typu VSB
 - 7.57.2 miesto montáže a spôsob montáže pákového zariadenia
 - 7.57.3 miesto na umiestňovanie závaží
 - 7.57.4 vzťah medzi hodnotou hmotnosti závažia (ak je to potrebné aj miestom jeho umiestnenia) a hodnotou vytváratej kalibračnej sily
 - 7.57.5 časť výrobných dokumentácie VSB s namontovaným pákovým zariadením s rozmerovými parametrami a ich toleranciami, dokladujúce jeho možnú výrobnú chybu menšiu ako $\pm 1\%$ vytváratej kalibračnej sily.
- 7.58 Závažia musia mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako 5 rokov, preukazujúce že chyba ich hmotnosti je menšia alebo rovná $\pm 0,5\%$.

Spôsob kalibrácie rozdielu brzdných síl

- 7.59 Kalibrácia sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 7.42 výpočtom z hodnôt nameraných pri kalibrácii podľa bodov 7.49 až 7.58.

Spôsob kalibrácie ovládacej sily

- 7.60 Kalibrácia sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 7.43 v piatich hodnotách z rozsahu (0 až 700) N. Jednou z kalibrovaných hodnôt musí byť hodnota 0 N.
- 7.61 Chybou udávania ovládacej sa rozumie rozdiel medzi údajom VSB a hodnotou kalibračnej sily vytváranou kalibračným zariadením podľa bodu 7.63.
- 7.62 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.
- 7.63 Kalibračným zariadením je pákové zariadenie so sadou závaží vytvárajúce kalibračnú silu s hodnotami podľa bodu 7.60.
- 7.64 Kalibračné zariadenie musí primerane spĺňať požiadavky bodov 7.54 až 7.58.

Spôsob kalibrácie ovládacieho tlaku

- 7.65 Kalibrácia sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 7.44 v piatich rovnomerne rozložených hodnotách z rozsahu (0 až 1) MPa. Jednou z kalibrovaných hodnôt musí byť hodnota 0 MPa.
- 7.66 Chybou udávania ovládacieho tlaku sa rozumie rozdiel medzi údajom VSB a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 7.67.
- 7.67 Kalibračným zariadením je zdroj stabilizovaného tlaku vzduchu s tlakomerom a s výstupom stlačeného vzduchu cez koncovku podľa STN 30 35 36 so závitom M16x1,5 – 6h.
- 7.68 Tlakomer musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako 1 rok, preukazujúce že v rozsahu používanom pri kalibrácii má chybu menšiu alebo rovnú ± 10 kPa.

Spôsob kalibrácie valcov

- 7.69 Kalibrácia sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 7.45 v mieste najväčšieho opotrebenia každého valca VSB.
- 7.70 Chybou priemeru valcov sa rozumie rozdiel medzi hodnotou obvodu vypočítanou z konštrukčného priemeru valca podľa bodu 7.12 a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 7.71.
- 7.71 Kalibračným zariadením na meranie obvodu valcov je oceľové pásmo s milimetrovým delením.
- 7.72 Ku kalibračnému zariadeniu sa potvrdenie o kalibrácii nevyžaduje.

Rozsah overovania vhodnosti

- 7.73 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 7.1 až 7.48. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.
- 7.74 Zisťovanie plnenia bodu 7.8 sa vykonáva pri meraní meradlom na vozidlách, ktorých druhy a celkový počet si určí overujúci.

8. Prístroj na kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti

(§ 34 ods. 5 písm. q) vyhlášky)

Požiadavky na prístroj

- 8.1 Prístroj na kontrolu funkčnosti a nastavenia obmedzovača rýchlosti musí generovať frekvenčný signál schopný uviesť tachograf stojaceho vozidla s motorom v chode do činnosti, zodpovedajúcej činnosti tachografu pri skutočnom pohybe vozidla.
- 8.2 Frekvencia signálu f musí byť generovaná na základe vzťahu $f = k v$, kde k je tachografová konštanta, nastavená na tachografe konkrétneho vozidla, pohybujúceho sa rýchlosťou v .
- 8.3 Prístroj musí umožniť manuálne zadávanie tachografovej konštanty k obsluhou a to najmenej v rozsahu $k = (4\ 000 \text{ až } 25\ 000) \text{ km}^{-1}$.
- 8.4 Prístroj môže tachografovú konštantu k aj vyčítať z pamäte tachografu (v prípadoch kde je to konštrukciou tachografu umožnené) a zároveň ju použiť na generovanie signálu spĺňajúceho bod 8.2.
- 8.5 Generovaný signál musí byť prístrojom zobrazovaný ako rýchlosť pohybu vozidla v .

- 8.6 Frekvencia signálu sa musí dať manuálne navoliť cez voľbu rýchlosti pohybu vozidla s odstupňovaním po 1 km/h v hodnotách (20 až 125) km/h.
- 8.7 Prenos signálu z prístroja do tachografu sa musí diať pri uzatvorenom kryte tachografu.
- 8.8 Použitím prístroja nesmie dôjsť k zmene nastavenia tachografu a nastavenia obmedzovača rýchlosti.
- 8.9 Prístroj musí byť prenosný a obsluhovateľný z miesta vodiča.
- 8.10 Napájanie prístroja elektrickým prúdom nesmie byť zabezpečované trvalým káblovým prepojením na pevnú elektrickú sieť...
- 8.11 Chyba prístroja v zobrazovaní hodnoty generovanej rýchlosti musí byť pri kalibrácii podľa bodov 8.13 a 8.16 menšia alebo rovná ± 1 km/h.
- 8.12 Meradlo musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie

- 8.13 Kalibrácia prístroja sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 8.11 v štyroch rovnomerne rozložených hodnotách konštánt k z rozsahu podľa bodu 8.3 v kombinácii so štyrmi rovnomerne rozloženými hodnotami rýchlosti z rozsahu podľa bodu 8.6.
- 8.14 Chybou prístroja v zobrazovaní hodnoty generovanej rýchlosti sa na účel tejto kalibrácie rozumie rozdiel medzi údajom prístroja a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 8.15.
- 8.15 Kalibračným zariadením je čítač frekvencie impulzov.
- 8.16 Čítač musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako dva roky, preukazujúce že jeho chyba merania frekvencie je pre rozsah frekvencií používaných pri kalibrácii, prepočítaná na chybu generovanej rýchlosti, menšia alebo rovná $\pm 0,5$ km/h.

Rozsah overovania vhodnosti

- 8.17 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 8.1 až 8.12. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.
- 8.18 Zisťovanie plnenia bodu 8.1 sa vykonáva pri meraní meradlom na vozidlách s rôznymi typmi tachografov a obmedzovačov rýchlosti v počte ktorý si určí overujúci.

9. Meradlo priemerov čapov zariadení na spájanie vozidiel

(§ 34 ods. 5 písm. r) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 9.1 Na meranie priemerov čapov zariadení na spájanie vozidiel sa musí použiť dĺžkové meradlo na meranie priemerov s rozsahom merania najmenej (30 až 55) mm.
- 9.2 Delenie stupnice musí byť najviac po 0,1 mm.
- 9.3 Meradlo musí pri kalibrácii podľa bodov 9.5 až 9.9 udávať hodnotu rozmeru s chybou menšou alebo rovnou $\pm 0,15$ mm.
- 9.4 Meradlo musí spĺňať body 1, 3 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie

- 9.5 Kalibrácia meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 9.3 v troch hodnotách z rozsahu (30 až 55) mm.
- 9.6 Chybou udávania rozmeru sa rozumie rozdiel medzi údajom meradla a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 9.8.
- 9.7 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.
- 9.8 Kalibračným zariadením sú koncové mierky s vyznačeným rozmerom.
- 9.9 Koncové mierky musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako 5 rokov, preukazujúce že ich chyba je menšia alebo rovná $\pm 0,05$ mm.

Rozsah overovania vhodnosti

- 9.10 Meradlo nepodlieha overovaniu vhodnosti.

10. Meradlo ovládacieho tlaku vzduchu brzdovej sústavy

(§ 34 ods. 5 písm. v) a ods. 6 písm. c) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 10.1 Meradlo musí merať tlaky v spojkových hlaviciach ťažných vozidiel.
- 10.2 Meradlo musí byť vybavené tromi prípojnými koncovkami (prípadne dvomi, ak sú koncovky 10.2.2 a 10.2.3 nahradené univerzálne použiteľnou koncovkou) zodpovedajúcimi:
 - 10.2.1 spojkovej hlavici ťažného vozidla s jednodradicovým prevodom brzdy podľa normy STN 307091
 - 10.2.2 spojkovej hlavici ťažného vozidla s dvojhadicovým prevodom brzdy podľa normy STN 303558 určenej pre plniacu vetvu
 - 10.2.3 spojkovej hlavici ťažného vozidla s dvojhadicovým prevodom brzdy podľa normy STN 303558 určenej pre ovládaciu vetvu.
- 10.3 Spojenia medzi jednotlivými časťami meradla, v ktorých sa pri meraní nachádza stlačený vzduch, musia tesniť.
- 10.4 Meradlo musí mať rozsah merania najmenej (0 až 1) MPa. Zobrazovanie tlaku je prípustné aj v baroch.
- 10.5 Meradlo musí pri kalibrácii podľa bodov 10. 7. až 10.11 udávať tlak s chybou menšou alebo rovnou ± 15 kPa pre hodnoty tlaku do 600 kPa a $\pm 2,5\%$ z meranej hodnoty pre hodnoty nad 600 kPa.
- 10.6 Meradlo musí spĺňať body 1, 3 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie

- 10.7 Kalibrácia meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 10.5 v piatich rovnomerne rozložených hodnotách tlaku z rozsahu (0 až 1) MPa, pričom jednou z hodnôt musí byť hodnota 0 MPa.
- 10.8 Chybou udávania tlaku sa rozumie rozdiel medzi údajom meradla a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 10.10.
- 10.9 Kalibrácia sa vykonáva pri teplote okolia (5 až 40) °C.
- 10.10 Kalibračným zariadením je zdroj stabilizovaného tlaku vzduchu s tlakomerom.
- 10.11 Tlakomer musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako 1 rok, preukazujúce že v rozsahu používanom pri kalibrácii má chybu menšiu alebo rovnú ± 10 kPa.

Rozsah overovania vhodnosti

- 10.12 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 10.1 až 10.6. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.

11. Meradlo spomalenia vozidla

(§ 34 ods. 2 písm. t), ods. 5 písm. y) a ods. 6 písm. d) vyhlášky)

Požiadavky na meradlo

- 11.1 Meradlo spomalenia vozidla (ďalej len „decelerograf“) musí pri jazdnej skúške bŕzd zmerať a zobraziť hodnotu stredného plného brzdného spomalenia vozidla. Hodnotou stredného plného brzdného spomalenia vozidla je z hodnôt spomalenia, nameraných v priebehu spomaľovania vozidla, vypočítaný číselný údaj:
 - 11.1.1 podľa výpočtového vzorca v EHK č. 13, alebo
 - 11.1.2 ako ich aritmetický priemer (pozri bod 11.4).
- 11.2 Decelerograf musí podľa údajov v dokumentácii jeho výrobcu hodnoty spomalenia určené pre výpočet vzorkovať s frekvenciou najmenej 50 Hz.
- 11.3 Ak decelerograf vykonáva výpočet len podľa bodu 11.1.2, musí byť vybavený tlačiarňou. Na tlačennom výstupe musí byť:
 - 11.3.1 identifikácia meradla
 - 11.3.2 grafický záznam priebehu spomalenia tvoriaci množinu hodnôt spomalenia v závislosti na čase s vyznačenými osami grafu a im prislúchajúcimi veličinami, meracie jednotky a hodnoty vyznačených dielikov.
- 11.4 Ak decelerograf vykonáva výpočet len podľa bodu 11.1.2, musí hodnotu stredného plného brzdného spomalenia počítať z množiny hodnôt spomalenia, ktorej ohraničenie určí manuálnym zadaním obsluha.
- 11.5 Decelerograf musí mať merací rozsah (0 až 10) $m s^{-2}$ a zobrazovať hodnotu stredného plného brzdného spomalenia s delením stupnice najviac po 0,1 $m s^{-2}$.
- 11.6 Decelerograf musí byť prenosný, obsluhovateľný z miesta vodiča a konštrukčne usporiadaný na použitie v naplno brzdiacom vozidle.
- 11.7 Decelerograf musí pri kalibrácii podľa bodov 11.9 až 11.13 udávať hodnotu spomalenia s chybou menšou alebo rovnou $\pm 0,2 m s^{-2}$.
- 11.8 Meradlo musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Spôsob kalibrácie

- 11.9 Kalibrácia prístroja sa vykonáva zisťovaním plnenia požiadavky 11.7 v šiestich rovnomerne rozložených hodnotách z rozsahu (0 až 10) $m s^{-2}$, pričom jednou z týchto hodnôt musí byť hodnota 0 $m s^{-2}$.
- 11.10 Chybou decelerografu sa rozumie rozdiel medzi údajom decelerografu a údajom kalibračného zariadenia podľa bodu 11.11.
- 11.11 Kalibračným zariadením je sklonomer, upevnený na skláňateľnej zaaretovateľnej rovinnej ploche, merajúci uhol jej sklonu od vodorovnej roviny v rozsahu 0° až 90° . Plocha stolíka musí byť dostatočná na upevnenie decelerografu v jeho pracovnej polohe s osou jeho citlivosti kolmou na os okolo ktorej sa skláňa plocha.
- 11.12 Údajom kalibračného zariadenia je hodnota $9,806 \sin \beta$, kde β je uhol udávaný sklonomerom.
- 11.13 Sklonomer musí mať potvrdenie o kalibrácii, nie staršie ako dva roky, preukazujúce že jeho chyba pre merací rozsah podľa bodu 11.11 je menšia alebo rovná $\pm 0,25^{\circ}$.

Rozsah overovania vhodnosti

- 11.14 Overovanie vhodnosti meradla sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 11.1 až 11.8. Spôsob a postup overovania si podľa povahy meradla a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.
- 11.15 Zisťovanie plnenia bodu 11.1 sa vykonáva pri meraní meradlom na vozidlách v počte, ktorý si určí overujúci.

12. Zariadenie na kontrolu vôle v zavesení a uložení kolies

(§ 34 ods. 5 písm. s) vyhlášky)

Požiadavky na zariadenie

- 12.1 Zariadenie na kontrolu vôle v zavesení a uložení kolies musí pôsobením na kolesá nápravy stojaceho vozidla umožniť obsluhu vizuálne odhaliť vôle v zavesení a uložení týchto kolies.
- 12.2 Zariadenie musí umožňovať kontrolu vozidiel, ktorých najvyššia okamžitá hmotnosť pripadajúca na nápravu vozidla je najviac 11 500 kg.
- 12.3 Zariadenie musí byť účinné aj pri plne zaťaženej náprave vozidla.
- 12.4 Vizuálne posudzovanie vôle sa musí dať uskutočniť z prostredia kontrolnej jamy.

- 12.5 Zariadenie sa musí dať ovládať z miesta vizuálneho posudzovania.
12.6 Zariadenie musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Rozsah overovania vhodnosti

- 12.7 Overovanie vhodnosti zariadenia sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 12.1 až 12.6. Spôsob a postup overovania, ako aj počet vozidiel použitých na overovanie, si podľa povahy zariadenia a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.

13. Zariadenie na kontrolu zásuvky ťažného zariadenia (§ 34 ods. 2 písm. e), ods. 5 písm. e) a ods. 6 písm. b) vyhlášky)

Požiadavky na zariadenie

- 13.1 Zariadenie na kontrolu elektrickej zásuvky ťažného zariadenia musí po pripojení do zásuvky ťažného zariadenia umožniť vizuálne posúdiť súhlasnosť prepojenia na jednotlivé svetelné zariadenia prípojného vozidla.
13.2 Zariadenie musí byť vybavené vidlicou podľa ISO 1724 v prípade napätia 12V alebo ISO 1185 v prípade napätia 24 V.
13.3 Na zariadení musia byť textom alebo jednoznačnými grafickými symbolmi popísané jednotlivé svetelné zariadenia ťažného vozidla.
13.4 Zariadenie musí spĺňať body 2 až 16 časti II.

Rozsah overovania vhodnosti

- 13.5 Overovanie vhodnosti zariadenia sa vykonáva zisťovaním plnenia bodov 13.1 až 13.4. Spôsob a postup overovania, ako aj počet vozidiel použitých na overovanie, si podľa povahy zariadenia a prípadne jeho predchádzajúceho schválenia ministerstvom zvolí overujúci.

14. Šablóna na kontrolu zakrivenia zrkadlovej plochy spätných zrkadiel (§ 34 ods. 5 písm. w) a ods. 6 písm. g) vyhlášky)

Požiadavky na šablónu

- 14.1 Šablóna musí byť vybavená dvomi konkávnymi hranami na prikladanie k zrkadlovým plochám spätných zrkadiel.
14.2 Konkávne hrany musia mať zakrivenie s polomerom kružnice 300 mm \pm 20 mm a 400 mm \pm 20 mm. Dĺžka konkávných úsekov meraná v priamke spájajúcej ich krajné body musí byť v rozmedzí 130 mm až 170 mm.
14.3 Polomer zakrivenia spolu s jednotkou merania musí byť vyznačený v blízkosti príslušnej hrany.
14.4 Materiál šablóny musí byť odolný vode a primerane odolný proti opotrebeniu.
14.5 Šablóna musí byť na identifikáciu označená aspoň obchodným názvom výrobcu alebo predajcu.

Rozsah overovania vhodnosti

- 14.6 Šablóna nepodlieha overovaniu vhodnosti.

15. Zariadenie na kontrolu značenia so spätným odrazom (§ 34 ods. 2 písm. s), ods. 5 písm. x) a ods. 6 písm. h) vyhlášky)

- 15.1 Zariadenie sa musí skladať z optického komparátora a porovnávacieho vzorkovníka spätnej odrazivosti značenia (ďalej len vzorkovník).
15.2 Komparátor musí umožniť vizuálne porovnanie odrazivosti kontrolovaného značenia na vozidle s odrazivosťou vzoriek vzorkovníka.
15.3 Komparátor musí pracovať na princípe osvetľovania porovnávaných predmetov rovnobežným zväzkom lúčov, vysielaných v ňom zabudovaným zdrojom, ktorých optická os je totožná s osou vizuálneho pozorovania.
15.4 Zdroj osvetlenia musí zabezpečiť porovnávanie vo vzdialenosti cca 50 cm od oka pozorovateľa.
15.5 Vzorkovník musí obsahovať vzorky s bielou, žltou a červenou farbou, ktoré majú správnu odrazivosť a vzorky s hraničnou odrazivosťou, predstavujúcou hranicu medzi vyhovujúcou a nevyhovujúcou odrazivosťou.
15.6 Vzorky so správnu odrazivosťou musia byť zhotovené z materiálu značenia schváleného podľa EHK č. 104 ako biely, žltý a červený materiál značenia triedy C.
15.7 Vzorky s hraničnou odrazivosťou musia byť z farebne obdobného materiálu ako vzorky v bode 15.6.
15.8 Odrazivosť vzoriek s hraničnou odrazivosťou, meraná pod uhlom $\alpha = 0.33^\circ$, $\beta_2 = 5^\circ$ v súlade s EHK č. 69-01, EHK č. 70-01 a EHK č. 104, musí byť v rozmedzí (40 až 60)% odrazivosti predpísanej pre nový materiál triedy C podľa EHK č. 104.
15.9 Vzorkovník môže obsahovať navyše aj iné vzorky, predstavujúce nevyhovujúcu odrazivosť.
15.10 Veľkosť jednotlivých vzoriek musí byť minimálne 40x40 mm alebo ϕ 40 mm.
15.11 Na vzorkovníku musí byť jednoznačné označenie správnych vzoriek, vzoriek s hraničnou odrazivosťou a prípadných ďalších vzoriek formou textu alebo piktogramu.
15.12 Komparátor musí byť na identifikáciu označený aspoň obchodným názvom výrobcu alebo predajcu.
15.13 Na vzorkovníku musí byť vyznačený obchodný názov výrobcu alebo predajcu a rok výroby.

Rozsah overovania vhodnosti

- 15.14 Komparátor so vzorkovníkom nepodliehajú overovaniu vhodnosti.

Časť II

- 1 Meradlo, prístroj alebo zariadenie (ďalej len „meradlo“) musí byť identifikované výrobným číslom alebo iným jednoznačným údajom.
- 2 Meradlo musí byť identifikovateľné údajmi: výrobca, typové označenie a výrobné číslo.
- 3 Ak je meradlo vybavené automatizovaným riadiacim systémom so zmeniteľným programovým riadením, musí byť označenie softvérovej verzie programu identifikovateľné.
- 4 Ak je pre použitie meradla výrobcom stanovený v dokumentácii k meradlu teplotný interval prostredia, tento musí byť v rozmedzí min. (5 až 40)⁰C.
- 5 Ak automatizovaný riadiaci systém meradla nastavuje, kontroluje a vyhodnocuje výrobcom zadefinovanú správnosť funkcie meradla, musí byť spôsob oznamovania nesprávnej funkcie meradla súčasťou návodu na obsluhu.
- 6 Ak meradlom zobrazované namerané hodnoty sú hodnotami vypočítavanými jeho riadiacim programom, musia byť: spôsob výpočtu, zadefinovanie jednotlivých veličín vstupujúcich do výpočtu a informácie o časovom intervale zberu ich hodnôt pre výpočet uvedené v dokumentácii výrobcu.
- 7 Jednotka merania (meracia jednotka) musí byť na meradle vyznačená v mieste zobrazovania meraných hodnôt.
- 8 Ak sú meraným hodnotám priradované znamienka + alebo –, musí byť ich význam, ak to nie je jednoznačne zrejmé, vyznačený na meradle.
- 9 Ak sú na meradle obsluhu prístupné manuálne nastavovacie prvky, môžu sa tieto týkať len nastavovania nulovej hodnoty. Postup nastavovania musí byť súčasťou návodu na obsluhu.
- 10 Ak je meradlo vybavené ručným nastavovaním zosilnenia, t. j. vykonávaním činnosti ktorou sa dá meniť veľkosť zobrazovanej hodnoty pri konštantnej veľkosti meranej veličiny, musí byť toto nastavovanie prístupné len subjektom ktoré vykonávajú odborný servis alebo kalibráciu. Postup nastavovania musí byť súčasťou návodu na kalibráciu.
- 11 Ak je možné meniť v automatizovanom riadiacom systéme nastaviteľné parametre programu merania, tak táto činnosť môže byť umožnená len servisnej organizácii.
- 12 Ak obsluha zadáva do meradla údaje alebo ich do neho vkladá z externej informačnej databázy, musí mať možnosť kontrolovať ich.
- 13 Metrologická kalibrácia meradla sa musí dať uskutočniť vo vzťahu k tým údajom na zobrazovacom alebo dokumentačnom výstupe, ktorý sa používa na vyhodnotenie technickej kontroly vozidla.
- 14 Ak to povaha meradla vyžaduje, musí byť k meradlu návod na jeho zabudovanie, na napojenie na zdroje energií a na prepojenie s inými zariadeniami a to v slovenskom alebo českom jazyku.
- 15 Ak to povaha meradla vyžaduje, musí byť k meradlu návod na jeho obsluhu a údržbu v rozsahu potrebnom na výkon technických kontrol a to v slovenskom alebo českom jazyku.
- 16 Ak to povaha meradla vyžaduje, musí byť k meradlu návod na jeho kalibráciu a to v slovenskom alebo českom jazyku.

OZNAMOVACIA ČASŤ

MDVRR SR

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií
a investičných projektov

Oznámenie o schválených vzorových listoch

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 20736/2011-SCDPKIP/63991 zo dňa 01.12.2011 s účinnosťou od 01.12.2011 vzorové listy (VL)

VL 5 Tunely.

Vzorové listy (VL) určujú v grafickej podobe so stručnými textami a odkazmi technické požiadavky na riešenie konštrukčných častí stavebných objektov tunelov. Stanovujú obecné zásady návrhu na požadovanej technickej úrovni, ktoré sú obvykle overené aj praktickým zhotovením. Sú určené projektantom, investorom a zhotoviteľom pozemných komunikácií.

TP vypracovala Terraprojekt a.s, Bratislava v spolupráci s Basler & Hofmann Slovakia s.r.o., Bratislava.

Ing. Milín Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ

MDVRR SR

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií
a investičných projektov

Oznámenie o schválených technických podmienkach

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 17593/2011-SCDPKIP/63618 zo dňa 30.11.2011 s účinnosťou od 01.12.2011 technické podmienky

TP 11/2011 Protipožiarna bezpečnosť cestných tunelov

Účelom technických podmienok (ďalej iba „TP“) je stanovenie základných požiadaviek na stavebné riešenie a technologické vybavenie tunelov na pozemných komunikáciách z hľadiska protipožiarna bezpečnosti. TP sú určené pre projektantov, investorov, stavebníkov a správcov tunelov na pozemných komunikáciách, pre cestný správny orgán a pre orgány štátneho požiarneho dozoru.

TP vypracovala Slovenská tunelárska asociácia, Žilina. Zodpovedný riešiteľ: Ing. Ján Dekánek, APOLLOPROJEKT, s.r.o.

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 17593/2011-SCDPKIP/63642 zo dňa 30.11.2011 s účinnosťou od 01.12.2011 technické podmienky

TP 12/2011 Vetracie cestných tunelov.

Tieto technické podmienky (ďalej iba „TP“) stanovujú špecifické požiadavky pre výber systému, navrhovanie, realizáciu a prevádzku vetracích systémov v cestných tuneloch v Slovenskej republike. Cieľom je dosiahnuť rovnaké štandardy pri procese projektovania a technických riešení cestných tunelov, čo zjednoduší proces projektovania.

TP vypracovala Slovenská tunelárska asociácia, Žilina. Zodpovedný riešiteľ: Dr. Alexander Rudolf, Nemecko.

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 20738/2011-SCDPKIP/64019 zo dňa 01.12.2011 s účinnosťou od 01.12.2011 technické podmienky

TP 13/2011 Príručka monitoringu vplyvu cestných komunikácií na životné prostredie.

Tieto technické podmienky (ďalej iba „TP“) zjednocujú a stanovujú postupy vypracovania projektov monitoringu vplyvu cestných stavieb na životné prostredie. Upravuje všeobecné zásady monitoringu, náležitosti správ z monitoringu a upravuje postupy a metodiku vyhodnocovania jednotlivých zložiek životného prostredia. TP sú určené spracovateľom projektov monitoringu, projektantom, správcom cestných komunikácií.

TP vypracovala spoločnosť EKOSPOL, a.s., Žilina.

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 20738/2011-SCDPKIP/64021 zo dňa 01.12.2011 s účinnosťou od 01.12.2011 technické podmienky

TP 14/2011 Použitie, kvalita a systém hodnotenia protihlukových stien.

Je to revízia technických podmienok (ďalej iba „TP“) z roku 2006. TP stanovujú požiadavky na použitie, kvalitu a systém hodnotenia protihlukových stien (ďalej iba „PHS“), ktoré znižujú hlukovú záťaž v okolí dopravných ciest. TP sú určené vlastníkom a správcom cestných komunikácií., projektantom, výrobcom a odberateľom PHS a orgánom štátnej správy.

TP vypracovala spoločnosť EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava.

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 20737/2011-SCDPKIP/64033 zo dňa 01.12.2011 s účinnosťou od 01.12.2011 technické podmienky

TP 15/2011 Návrh a posúdenie protihlukových opatrení pre cestné komunikácie.

Je to revízia technických podmienok (ďalej iba „TP“) z roku 2002. TP stanovujú postupy na zistenie a posúdenie hlukovej záťaže z cestnej dopravy pre potreby navrhovania a posudzovania opatrení na zníženie hlukovej záťaže v dotknutom okolí cestných komunikácií. TP sú určené vlastníkom a správcom cestných komunikácií, projektantom a orgánom štátnej správy.

TP vypracovala spoločnosť EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava.

Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov MDVRR SR, schválila pod č. 26743/2011-SCDPKIP/64507 zo dňa 05.12.2011 s účinnosťou od 05.12.2011 technické podmienky

TP 16/2011 Metodika merania a vyhodnocovania stavu povrchu vozovky systémom LineScan. Hodnotenie stavu povrchu vozovky kamerovým systémom LineScan.

Tieto technické podmienky (ďalej iba „TP“) stanovujú podmienky na meranie stavu a povrchu vozoviek zariadením LineScan, definujú spôsob vyhodnotenia nameraných údajov a spracovania klasifikácie vozovky pre použitie v rámci systému hospodárenia s vozovkami.

TP vypracovala Žilinská univerzita v Žiline, Stavebná fakulta, Žilina. Zodpovedný riešiteľia: prof. Ing. Ján Čelko, PhD., doc. Ing. Daniela Ďurčanská, PhD., Ing. Milan Tabak.

Ing. Milín Kaňuščák, v.r.
generálny riaditeľ