

Metodický pokyn č. 5

z 26. septembra 2001

na vykonávanie kontrol technického stavu na vydanie prepravného povolenia v staniciach technickej kontroly v Slovenskej republike

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s vyhláškou ministerstva č. 327 / 1997 Z.z. o kontrolách technického stavu vozidiel a rezolúciou Európskej konferencie ministrov dopravy CEMT/CM(2001)9/Final vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa ustanovujú pravidlá na vykonávanie kontrol technického stavu na vydanie prepravného povolenia¹⁾, pri ktorých sa posudzuje plnenie technických a bezpečnostných kritérií pre zelenšie a bezpečné nákladné vozidlá a bezpečné vozidlá EURO 3, začlenené do multilaterálnej kvóty CEMT (vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄).

1. Požiadavky na vozidlá

1.1 Zelenšie a bezpečné motorové vozidlá

Zelenší a bezpečný nákladný automobil musí spĺňať požiadavky na emisie hluku merané v súlade so smernicou 70/157/EHS pozmenenou smernicou 1999/101/ES alebo predpisom EHK č. 51/02, ktoré nesmú prekročiť

78 dB(A) u vozidiel s výkonom menším alebo rovným 150 kW,
80 dB(A) u vozidiel s výkonom väčším ako 150 kW a

emisie výfukových plynov merané v súlade so smernicou 88/77/EHS pozmenenou smernicami 91/542/EHS a 96/1/ES alebo predpisom EHK č. 49/02, homologizácia B, „EURO 2“, ktoré nesmú prekročiť hodnoty

CO	4,0 g/kWh,
HC	1,1 g/kWh,
NO _x	7,0 g/kWh,
častice	0,15 g/kWh. ²⁾

Preukazovanie plnenia týchto požiadaviek pri kontrole na vydanie prepravného povolenia je možné len potvrdením o zhodnosti nákladných automobilov so štandardami emisií znečisťujúcich látok a hluku (ďalej len „potvrdenie A“) pre zelenší a bezpečný nákladný automobil, ktorého vzor je uvedený v prílohe č. 1. Toto potvrdenie môže vydať len výrobca alebo jeho poverený zástupca (hromadný dovozca). Potvrdenie ostáva v platnosti počas celej životnosti vozidla, alebo až do zmeny niektorého z identifikačných údajov vozidla uvedených na potvrdení. Toto potvrdenie sa nevydáva a pri kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia sa nevyžaduje u prípojných vozidiel. Potvrdenie môže byť vydané len v anglickom alebo francúzskom jazyku. Tlačivo potvrdenia môže mať tri rôzne vyhotovenia, vzory všetkých sú uvedené v prílohe. Vydané potvrdenia na tlačivách podľa starších vzorov ostávajú i naďalej v platnosti, najneskôr od 1. januára 2002 však budú vydávané iba potvrdenia na tlačivách podľa novšieho vzoru.

Zelenšie a bezpečné vozidlá musia plniť všetky technické a bezpečnostné požiadavky uvedené v bodoch 2.1 až 2.10. Preukazovanie plnenia týchto požiadaviek (okrem tých, ktoré sú uvedené v bodoch 2.3 a 2.4) pri kontrole na vydanie prepravného povolenia je možné len potvrdením o plnení bezpečnostných požiadaviek (ďalej len „potvrdenie B“) pre zelenší a bezpečný nákladný automobil, ktorého vzor je uvedený v prílohe č. 3. Toto potvrdenie môže vydať len výrobca alebo jeho poverený zástupca (hromadný dovozca). Potvrdenie ostáva v platnosti počas celej životnosti vozidla, alebo až do zmeny niektorého z údajov uvedených na potvrdení. Potvrdenie môže byť vydané len v anglickom alebo francúzskom jazyku.

1.2 Bezpečné motorové vozidlá EURO 3

Bezpečný nákladný automobil EURO 3 musí spĺňať rovnaké požiadavky na emisie hluku, aké sú uvedené v bode 1.1 pre zelenší a bezpečný automobil. Emisie výfukových plynov bezpečného nákladného automobilu EURO 3 merané

¹⁾ § 1 ods. 1 písm. f) vyhlášky MDPT SR č. 327 / 1997 Z.z.

²⁾ Limitná hodnota pre emisie častíc je vyššia pre niektoré prípady popísané v uvedených predpisoch.

v súlade so smernicou 88/77/EHS pozmenenou smernicou 1999/96/ES alebo predpisom EHK č. 49/03,³⁾ homologizácia A, pri skúšobných cykloch ESC a ELR nesmú prekročiť

CO	2,1 g/kWh,
HC	0,66 g/kWh,
NO _x	5,0 g/kWh,
častice	0,10 (0,13 ⁴⁾) g/kWh,
korigovaný súčiniteľ absorpcie	0,8 m ⁻¹ .

Emisie výfukových plynov bezpečného nákladného automobilu EURO 3 merané v súlade so smernicou 88/77/EHS pozmenenou smernicou 1999/96/ES alebo predpisom EHK č. 49/03, homologizácia A, pri skúšobnom cykle ETC nesmú prekročiť

CO	5,45 g/kWh,
NM.HC	0,78 g/kWh,
CH ₄	1,6 g/kWh,
NO _x	5,0 g/kWh,
častice	0,16 (0,21 ⁴⁾) g/kWh.

Preukazovanie plnenia týchto požiadaviek pri kontrole na vydanie prepravného povolenia je možné len potvrdením A pre bezpečný nákladný automobil EURO 3, ktorého vzor je uvedený v prílohe č. 2. Toto potvrdenie môže vydať len výrobca alebo jeho poverený zástupca (hromadný dovozca). Potvrdenie ostáva v platnosti počas celej životnosti vozidla, alebo až do zmeny niektorého z identifikačných údajov vozidla uvedených na potvrdení. Potvrdenie môže byť vydané len v anglickom alebo francúzskom jazyku.

Bezpečné vozidlá EURO 3 musia plniť všetky technické a bezpečnostné požiadavky uvedené v bodoch 2.1 až 2.6 a v bodoch 2.9 až 2.12. Požiadavky uvedené v bodoch 2.7 a 2.8 musia byť splnené v rozsahu, v akom je to stanovené osobitným predpisom.⁵⁾ Preukazovanie plnenia všetkých uvedených požiadaviek (okrem tých, ktoré sú uvedené v bodoch 2.3 a 2.4) pri kontrole na vydanie prepravného povolenia je možné len potvrdením B pre bezpečný nákladný automobil EURO 3, ktorého vzor je uvedený v prílohe č. 4. Toto potvrdenie môže vydať len výrobca alebo jeho poverený zástupca (hromadný dovozca). Potvrdenie ostáva v platnosti počas celej životnosti vozidla, alebo až do zmeny niektorého z údajov uvedených na potvrdení. Potvrdenie môže byť vydané len v anglickom alebo francúzskom jazyku.

1.3 Prípojné vozidlá

Prípojné vozidlá zapájané do súprav so zelenšími a bezpečnými motorovými vozidlami alebo bezpečnými motorovými vozidlami EURO 3 musia plniť technické a bezpečnostné požiadavky uvedené v bodoch 2.1, 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 a 2.9. Preukazovanie plnenia všetkých uvedených požiadaviek (okrem tých, ktoré sú uvedené v bodoch 2.3 a 2.4) pri kontrole na vydanie prepravného povolenia je možné len potvrdením B pre prípojné vozidlo, ktorého vzor je uvedený v prílohe č. 5. Toto potvrdenie môže vydať len výrobca alebo jeho poverený zástupca (hromadný dovozca). Ak potvrdenie nebolo v odôvodnených prípadoch možné vydať, napr. pre neexistenciu povereného zástupcu výrobcu v SR, vydá ho STK po dôkladnom preverení plnenia týchto požiadaviek pri kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia. Potvrdenie ostáva v platnosti počas celej životnosti vozidla, alebo až do zmeny niektorého z údajov uvedených na potvrdení. Potvrdenie môže byť vydané len v anglickom alebo francúzskom jazyku.

1.4 Kontroly technického stavu na vydanie prepravného povolenia

Zelenšie a bezpečné motorové vozidlá, bezpečné motorové vozidlá EURO 3 a prípojné vozidlá zapájané s nimi do súprav musia plniť všetky technické požiadavky overované pri pravidelnej kontrole technického stavu,⁶⁾ berúc pri tom do úvahy prísnejšie podmienky pre niektoré kontrolované časti alebo mechanizmy, tak ako to vyplýva z jednotlivých požiadaviek v bode 2 vzťahovaných na príslušnú skupinu vozidiel. Plnenie špecifických požiadaviek, ktoré je dokladované predloženým potvrdením B, sa dôkladne preveruje priamo na vozidle len v prípadoch, kedy existuje odôvodnené podozrenie, že na vozidle prišlo ku zmenám ovplyvňujúcim stav a funkčnosť niektorého zo zariadení uvedených v bode 2.

Dokladom plnenia všetkých požiadaviek pri kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia je potvrdenie o kontrole technického stavu vozidla na vydanie prepravného povolenia, ktorého vzor je uvedený

³⁾ Až po zapracovaní podmienok smernice 1999/96/ES.

⁴⁾ Pri motoroch s objemom každého valca do 0,75 dm³ a nominálnym režimom nad 3000 min⁻¹.

⁵⁾ Vyhláška MDPT SR č. 116 / 1997 Z.z.

⁶⁾ § 1 ods. 1 písm. a) vyhlášky MDPT SR č. 327 / 1997 Z.z.

v prílohách č. 6 a č. 7. Toto potvrdenie môže vydať len STK oprávnená vykonávať kontroly na vydanie prepravného povolenia⁷⁾ a má platnosť 12 mesiacov odo dňa vykonania kontroly.

2. Technické a bezpečnostné požiadavky

2.1 Brzdové systémy

Pri kontrole brzdových systémov sa postupuje podľa platnej metodiky.⁸⁾

Brzdny účinok sa vyhodnocuje vždy zásadne s meraním ovládacích tlakov podľa platnej metodiky.⁹⁾ Dôraz sa kladie na kontrolu maximálnych brzdových tlakov v jednotlivých okruhoch (nastavenie automatických záťažových regulátorov - ďalej len „AZR“) podľa údajov zo štítku na vozidle. Ak pri skúške jednotlivej nápravy nie je k dispozícii informácia o prestavení AZR pri zaťažení vozidla na celkovú hmotnosť a nie je tak možné zistenie maximálneho brzdneho tlaku odpovedajúceho celkovej hmotnosti, pre výpočet zbrzdzenia jednotlivej nápravy odpovedajúceho celkovej hmotnosti sa použije hodnota tlaku uvedená na štítku AZR pre danú nápravu. Ak táto hodnota nie je uvedená ani na štítku AZR, pre výpočet zbrzdzenia jednotlivej nápravy pre celkovú hmotnosť sa použije hodnota prevádzkového tlaku daného okruhu.

Vozidlá kategórie N₃ s maximálnou hmotnosťou presahujúcou 16 000 kg určené na ťahanie vozidiel kategórie O₄ a prípojné vozidlá kategórie O₄ musia byť vybavené protiblokovacím brzdovým systémom (ABS), ktorého vlastnosti musia zodpovedať ustanoveniam predpisu EHK č. 13/09. Protiblokovacím zariadením spĺňajúcim rovnaké podmienky musia byť ďalej vybavené všetky vozidlá kategórie N₃ vyrobené alebo dovezené po dňu 1.10.1998, vozidlá kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 7 500 kg a O₃ s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 5 000 kg vyrobené alebo dovezené po 1.4.2000, vozidlá kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 7 500 kg a O₃ s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 5 000 kg vyrobené alebo dovezené po 1.4.2001.

Podľa Európskej dohody o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 16 000 kg a prípojné vozidlá s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 10 000 kg tvoriace tieto dopravné jednotky:

- cisternové vozidlá,
- vozidlá prepravujúce snímateľné cisterny,
- batériové vozidlá s vnútorným objemom viac ako 1000 litrov,
- vozidlá prepravujúce cisternové kontajnery s vnútorným objemom viac ako 3 000 litrov a
- dopravné jednotky typu EX/III,

uvedené do prevádzky po 30.6.1993, musia byť tiež vybavené protiblokovacím systémom (ABS). Všetky takéto dopravné jednotky pozostávajúce z motorového vozidla s alebo bez prípojného vozidla musia byť vybavené odľahčovacíou brzdou. Po 31.12.2009 musia byť všetky takéto dopravné jednotky bez ohľadu na dátum uvedenia do prevádzky vybavené ABS a odľahčovacíou brzdou. ABS musia byť tiež vybavené vozidlá schválené na ťahanie prípojných vozidiel s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 10 000 kg, ktoré boli po prvý krát prihlásené do evidencie po 30.6.1995.

Pri kontrole činnosti ABS sa postupuje podľa platnej metodiky.¹⁰⁾ Pri kontrole odľahčovacej brzdy sa postupuje podľa platnej metodiky.¹¹⁾

2.2 Obmedzovače rýchlosti a tachografy

Vozidlá musia byť vybavené obmedzovačom rýchlosti podľa požiadaviek predpisu EHK č. 89, alebo podľa požiadaviek smernice 92/24/EHS. Vozidlá kategórie N₃ vyrobené po 1.1.1989 musia mať obmedzovač rýchlosti, ktorý je nastavený tak, aby rýchlosť vozidla nemohla prekročiť 90 km.h⁻¹, obmedzovačom nemusí byť vybavené vozidlo, ktorého konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 90 km.h⁻¹. Vozidlá schválené na prepravu nebezpečných vecí musia mať obmedzovač rýchlosti nastavený tak, aby rýchlosť vozidla nemohla prekročiť 80 km.h⁻¹. Pri kontrole zabudovania obmedzovača rýchlosti sa postupuje podľa platnej metodiky.¹²⁾

Vozidlá musia byť vybavené tachografom v súlade s novým znením dohody AETR platným od 24.4.1992, ktoré v článku 10 ustanovuje zabudovanie a používanie kontrolných zariadení vo vozidlách registrovaných na území

⁷⁾ § 9 ods. 4 vyhlášky MDPT SR č. 327 / 1997 Z.z.

⁸⁾ Metodika na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel v prevádzke kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ pri kontrolách technického stavu v staniciach technických kontrol.

⁹⁾ Časť 4 metodiky na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel v prevádzke kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ pri kontrolách technického stavu v staniciach technických kontrol.

¹⁰⁾ Časť 13 metodiky na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel v prevádzke kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ pri kontrolách technického stavu v staniciach technických kontrol.

¹¹⁾ Kontrolný úkon 210 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.

¹²⁾ Kontrolný úkon 720 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.

zmluvných strán, alebo podľa smernice (EHS) No 3821/85 naposledy pozmenenej smernicou (ES) No 1056/97 alebo No 2135/98. Kontrolné zariadenia musia zodpovedať z hľadiska konštrukcie, montáže, použitia a skúšok požiadavkám tejto dohody. Pri kontrole tachografu sa postupuje podľa platnej metodiky.¹³⁾

2.3 Hĺbka dezénu pneumatík

Predpísaná minimálna hodnota hĺbky dezénu je 2 mm. Hĺbka dezénu sa kontroluje na všetkých kolesách motorových i prípojných vozidiel podľa platnej metodiky.¹⁴⁾

2.4 Dymivosť vznetrového motora

Hodnota dymivosti zistená metódou voľnej akcelerácie nesmie prekročiť hodnotu korigovaného súčiniteľa absorpcie uvedenú v technickom preukaze vozidla (ďalej len „TP“), resp. na homologizačnom štítku v zmysle predpisu EHK č. 24 (smernica 72/306/EHS).

Pokiaľ nie je v TP uvedená hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie stanovená pri homologizácii a vozidlo nie je označené štítkom, hodnota dymivosti nesmie prekročiť:

- 2,5 m⁻¹ pre nepreplňované vznetrové motory,
- 3,0 m⁻¹ pre preplňované vznetrové motory.

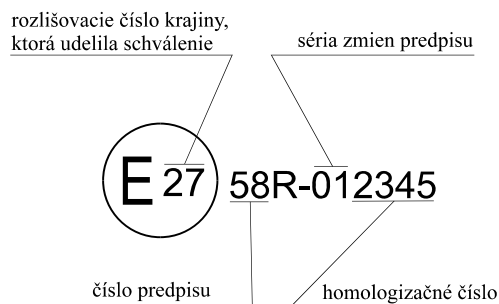
Spôsob zisťovania dymivosti zodpovedá postupu uplatňovanému pri pravidelnej kontrole technického stavu vozidla so vznetrovým motorom.

2.5 Zadné ochranné zariadenie proti podbehnutiu

Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ musia byť vybavené zadným ochranným zariadením proti podbehnutiu (ďalej len ZOZPP). ZOZPP nemusia byť vybavené ťahače návesov, špeciálne prívesy na dopravu dlhých nákladov nedeliteľnej dĺžky (stavebné drevo, oceľové tyče atď.) a vozidlá, u ktorých je ZOZPP akéhokoľvek vyhotovenia nezlúčiteľné s ich používaním.

ZOZPP alebo celé vozidlo so zreteľom na ZOZPP musí byť homologizované podľa predpisu EHK č. 58/01, alebo ZOZPP musí plniť podmienky stanovené smernicou 70/221/EHS v znení smernice 2000/8/ES.

Ak bolo ZOZPP homologizované podľa predpisu EHK samostatne, musí byť na nápadnom a dobre prístupnom mieste ZOZPP umiestnená homologizačná značka podľa príkladu:



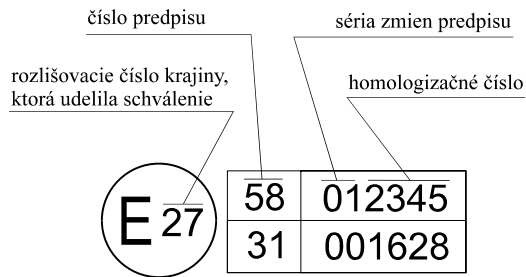
2.5.1 Predpis EHK stanovuje pre homologizované ZOZPP okrem iného tieto požiadavky:

- a) minimálna výška priečnika tvoriaceho ZOZPP je 100 mm,
- b) bočné okraje nesmú byť zahnuté dozadu alebo mať ostrý vonkajší okraj, bočné okraje musia byť zaoblené na polomer najmenej 2,5 mm,
- c) zariadenie môže byť konštruované ako prestaviteľné do viac polôh, pričom v pracovnej polohe musí byť zaistiteľné proti neúmyselnej zmene polohy, prestavovanie medzi jednotlivými polohami musí byť možné silou menšou ako 400 N,
- d) zariadenie musí byť dostatočne odolné proti pozdĺžne pôsobiacej sile.

Ak bolo vozidlo vybavené ZOZPP homologizované podľa predpisu EHK ako celok, musí byť homologizačná značka zodpovedajúca predchádzajúcemu vzoru umiestnená v blízkosti výrobného štítku vozidla, alebo priamo na ňom. Prípustná je i spoločná homologizačná značka pre viac predpisov EHK umiestnená na rovnakom mieste so vzľadom podľa príkladu:

¹³⁾ Kontrolný úkon 702 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.

¹⁴⁾ Kontrolný úkon 408 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.



2.5.2 Pre montáž homologizovaného ZOZPP a pre polohu častí konštrukcie vozidla plniacich funkciu ZOZPP stanovuje predpis EHK okrem iného tieto požiadavky:

- pri zaťažení vozidla na pohotovostnú hmotnosť nesmie byť spodný okraj ZOZPP vyššie ako 550 mm nad rovinou vozovky,
- šírka ZOZPP nesmie presahovať šírku zadnej nápravy, ale súčasne na žiadnej strane nesmie byť okraj ZOZPP od vonkajšieho okraja pneumatiky zadnej nápravy ďalej ako 100 mm (ak má vozidlo vzadu viac náprav, berie sa do úvahy najširšia), ak je ZOZPP súčasťou karosérie, potom táto požiadavka neplatí,
- ZOZPP musí byť čo najbližšie k zadnej časti vozidla, pri montáži homologizovaného ZOZPP pozdĺžna vzdialenosť zadného okraja ZOZPP od zadného okraja vozidla (berú sa do úvahy iba časti vozidla nižšie ako 3 m pri pohotovostnej hmotnosti) nesmie byť väčšia ako 400 mm zmenšených o veľkosť deformácie zistenú pri skúškach ZOZPP (pre účel kontroly v STK sa deformácia zanedbáva a predpokladá sa najväčšia prípustná vzdialenosť 400 mm).

Smernica 70/221/EHS v znení smernice 2000/8/ES predpisuje pre ZOZPP obdobné požiadavky ako predpis EHK č. 58/01, nestanovuje však povinnosť uvádzať homologizačné značky na ZOZPP alebo na výrobnom štítku vozidla.

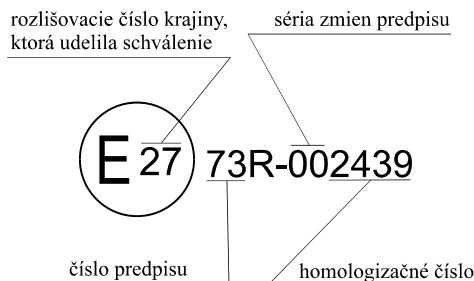
Schematické zobrazenie požadovaných rozmerov a umiestnenia ZOZPP je v bode 2.6.

Dokladom o tom, že vozidlo bolo vybavené predpísaným ZOZPP, je potvrdenie podľa vzoru v prílohe č. 3, č. 4 alebo č. 5. Označenie vozidla alebo samotného ZOZPP príslušnou homologizačnou značkou EHK, podobne ako i rozmery a umiestnenie ZOZPP, sa preto pri kontrole overujú len vtedy, ak bolo ZOZPP zjavne dodatočne pozmenené. V iných prípadoch sa pri kontrole preverí len stav a funkčnosť ZOZPP.

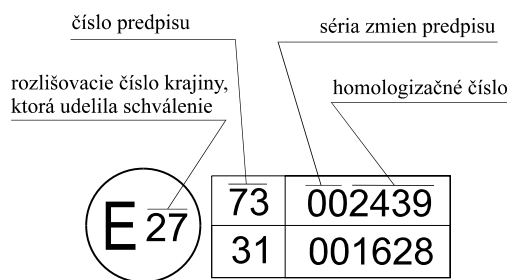
2.6 Bočné ochranné zariadenie nákladných automobilov

Vozidlá kategórií N₂, N₃, O₃ a O₄ musia byť vybavené bočným ochranným zariadením. Bočným ochranným zariadením nemusia byť vybavené ťahače návesov, špeciálne prívesy pre dopravu dlhých nákladov nedeliteľnej dĺžky (stavebné drevo, oceľové tyče atď.) a vozidlá pre zvláštne účely u ktorých z praktických dôvodov nie je možné bočné ochranné zariadenie umiestniť.

Vozidlá, pre ktoré je bočné ochranné zariadenie predpísané, musia byť homologizované podľa predpisu EHK č. 73/00, alebo ich bočné ochranné zariadenie musí spĺňať podmienky stanovené smernicou 89/297/EHS. Vozidlá homologizované podľa predpisu EHK č. 73/00 musia niesť v blízkosti výrobného štítku alebo priamo na ňom homologizačnú značku podľa príkladu:



Prípustné je i vyhotovenie homologizačnej značky spoločné pre viac predpisov EHK podľa príkladu:



2.6.1 Predpis EHK stanovuje pre bočné ochranné zariadenie vozidiel okrem iného tieto požiadavky:

- a) Bočné ochranné zariadenie nesmie zväčšovať celkovú šírku vozidla, hlavná časť vonkajšieho povrchu nesmie ležať viac než 120 mm smerom dovnútra od vonkajšieho obrysu vozidla v mieste jeho maximálnej šírky. Zadný koniec zariadenia v dĺžke aspoň 250 mm nesmie ležať viac než 30 mm smerom dovnútra od vonkajšieho obrysu zadných pneumatík, pričom sa deformácia bokov pneumatík od styku s vozovkou neberie do úvahy.
- b) Vonkajší povrch bočného ochranného zariadenia musí byť hladký a spojitý. Povolené však je
 1. preplátovanie, hrana plátu na povrchu však musí smerovať dozadu alebo dole,
 2. pláty na povrchu s medzerou najviac o veľkosti 25 mm v pozdĺžnom smere, zadný plát však nesmie byť voči prednému presadený smerom von,
 3. vyčnievanie hláv skrutiek alebo nitov najviac o 10 mm alebo obdobné vyčnievanie iných podobne zaoblených a hladkých častí. Pre vyčnievajúce časti je predpísané minimálne zaoblenie 2,5 mm.
- c) Vyhotovenie môže byť buď so spojitým plochým povrchom, alebo z minimálne jedného pozdĺžneho vodorovného profilu, prípadne kombináciou oboch. Pri použití profilov nesmú byť od seba vzdialené viac než 300 mm a nesmú byť nižšie než 50 mm v prípade vozidiel kategórií N2 a O3, alebo nižšie než 100 mm v prípade vozidiel kategórií N3 a O4. V prípade použitia kombinácie plochého povrchu a profilov musí konštrukcia bočnej ochrany spĺňať podmienky stanovené v písmene b).
- d) Pre polohu prednej hrany bočného ochranného zariadenia je predpísané:
 1. Na motorovom vozidle musí byť vzdialená maximálne 300 mm od zadného okraja kolesa pred bočnou ochranou. Ak predpísaná poloha vychádza do priestoru kabíny, potom musí byť bočná ochrana konštruovaná tak, aby medzera medzi panelmi kabíny a prednou hranou bočnej ochrany nepresahovala 100 mm. Ak je to nutné, bočná ochrana môže byť v tomto prípade ohnutá pod uhlom menším ako 45°. Ak rozmer 300 mm vychádza tesne za kabínu do vzdialenosti 100 mm, platí to isté. Pre tieto prípady neplatia podmienky stanovené v písmene e).
 2. Na prívese môže ležať vo vzdialenosti maximálne 500 mm od zadného okraja kolesa pred bočnou ochranou.
 3. V prípade návesov môže byť predná hrana vzdialená maximálne 250 mm od roviny súmernosti oporných nôh, ak je nimi náves vybavený. V žiadnom prípade nesmie byť pozdĺžna vzdialenosť od návesového čapu väčšia než 2,7 m.
- e) Ak sa predná hrana bočného ochranného zariadenia nachádza v inak otvorenom priestore, potom musí byť tvorená spojitým zvislým členom, ktorý musí byť:
 1. na vozidlách kategórií N2 a O3 široký aspoň 50 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm,
 2. na vozidlách kategórií N3 a O4 široký aspoň 100 mm v pozdĺžnom smere a mať ohyb dovnútra s dĺžkou aspoň 100 mm.
- f) Zadná hrana musí byť vzdialená maximálne 300 mm smerom dopredu od predného okraja kolesa bezprostredne za bočným ochranným zariadením. Zvislý spojitý člen ako pri prednej hrane sa nepožaduje.
- g) Spodná hrana nesmie byť na žiadnom mieste vyššie ako 550 mm nad vozovkou.
- h) Horná hrana bočného ochranného zariadenia nesmie byť viac ako 350 mm pod tou časťou konštrukcie vozidla, ktorú pretína, alebo ktorej sa dotýka zvislá rovina dotýkajúca sa vonkajšieho bočného povrchu pneumatiky (deformácia spôsobená stykom s vozovkou sa neberie do úvahy) s výnimkou týchto prípadov:
 1. popísaná rovina nepretína časť konštrukcie vozidla, potom horná hrana musí byť na úrovni povrchu plošiny pre náklad, alebo 950 mm nad vozovkou. Závazná je nižšia z týchto hodnôt.
 2. popísaná rovina pretína konštrukciu vozidla vo výške väčšej ako 1,3 m nad vozovkou, v tomto prípade musí byť horná hrana bočnej ochrany aspoň 950 mm nad vozovkou.
 3. na vozidlách špeciálne navrhnutých a konštruovaných (nie iba upravených) pre prepravu kontajneru alebo demontovateľnej nadstavby sa poloha hornej hrany bočného ochranného zariadenia určuje podľa 1. a 2., pričom kontajner alebo nadstavba sú považované za súčasť vozidla.
- i) Bočné ochranné zariadenie musí byť dostatočne tuhé, bezpečne pripevnené a musí byť vyrobené z kovu alebo iného vhodného materiálu (okrem výnimiek podľa písmena j).

- j) Trvalo pripevnené súčasti ako náhradné kolesá, schránky batérií, vzduchojemy, palivové nádrže, svetlomety a schránky na náradie môžu byť začlenené do bočného ochranného zariadenia, ak spĺňajú rozmerové požiadavky. Požiadavky z písmena b) sa všeobecne uplatňujú v prípade medzier medzi bočným ochranným zariadením a trvalo pripevnenými súčastami.
- k) Bočné ochranné zariadenie nesmie byť použité pre upevnenie brzdových, vzduchových alebo hydraulických hadíc.

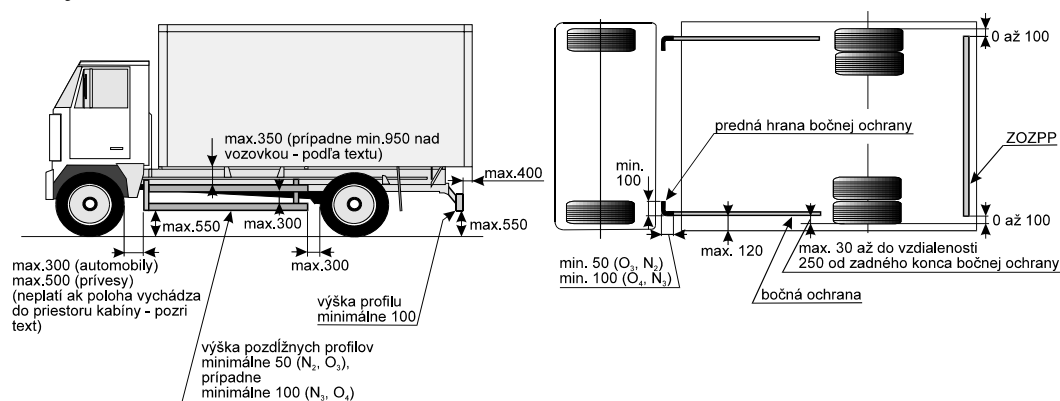
2.6.2 Výnimky sa pripúšťajú v týchto prípadoch:

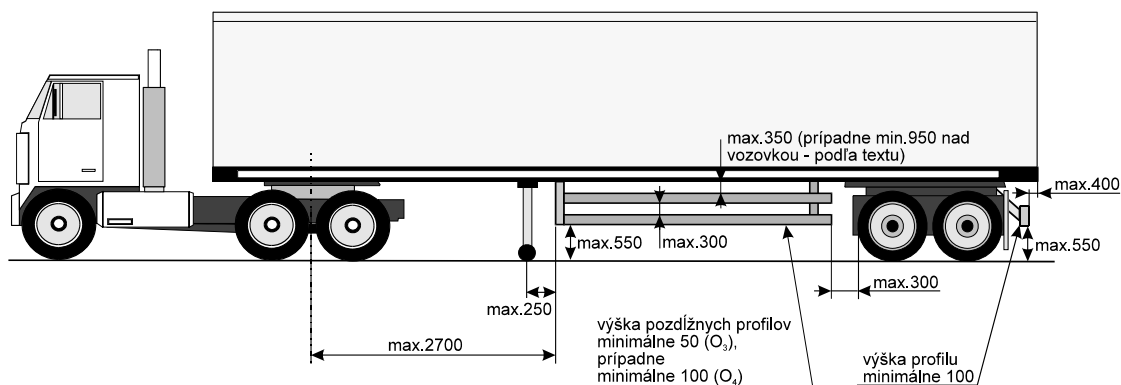
- a) Pre prívesy s meniteľnou celkovou dĺžkou:
1. v stave skrátrenom na minimálnu dĺžku musia plniť všetky uvedené podmienky,
 2. v roziahnutom stave musia plniť požiadavky podľa 2.6.1 písmeno g) až i). Ďalej musia plniť požiadavku podľa písmena f) alebo podľa písmen d) a e). V tomto stave nesmú byť v bočnom ochrannom zariadení žiadne medzery.
- b) Cisternové vozidlo (vozidlo určené pre prepravu tekutého substrátu v uzavretej nádrži trvalo pripevnenej na vozidle a opatrenej hadicovými či rúrovými spojkami pre plnenie a vyprázdňovanie) musí plniť všetky požiadavky v takej miere, v akej to je uskutočniteľné. Prísne plnenie môže byť vyžadované len ak je to nevyhnutné z dôvodov prevádzkových požiadaviek.
- c) Pri vozidlách so zatiahnutelnými nohami pre zaistenie prídavnej stability môže mať bočné ochranné zariadenie medzery potrebné pre rozťahnutie a zatiahnutie nôh.
- d) Pri vozidlách s kotevnými miestami pre prepravu typu „Ro-Ro“ môže mať bočné ochranné zariadenie medzery pre prechod upevňovacích lán.
- e) Ak sú bočné steny vozidla konštruované tak, že tvarom a vlastnosťami plnia všetky požiadavky, potom môžu byť pokladané za náhradu bočného ochranného zariadenia.

Smernica 89/297/EHS predpisuje pre bočné ochranné zariadenie obdobné podmienky ako predpis EHK č. 73/00, nestanovuje však povinnosť uvádzať homologizačnú značku.

Dokladom o tom, že vozidlo bolo vybavené predpísaným bočným ochranným zariadením, je potvrdenie podľa vzoru v prílohe č. 3, č. 4 alebo č. 5. Označenie vozidla alebo samotného bočného ochranného zariadenia príslušnou homologizačnou značkou EHK, podobne ako i rozmery a umiestnenie zariadenia, sa preto pri kontrole overujú len vtedy, ak bolo zariadenie zjavne dodatočne pozmenené. V iných prípadoch sa pri kontrole preverí len stav a funkčnosť zariadenia.

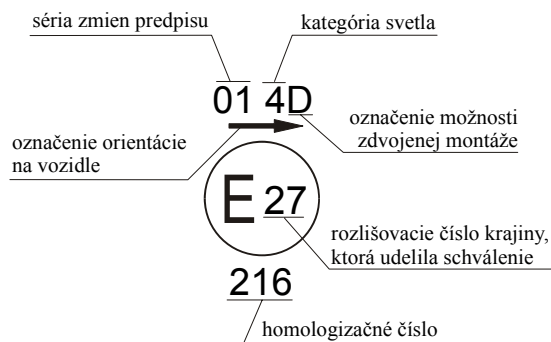
Požiadavky na umiestnenie a rozmery bočného ochranného zariadenia i ZOZPP na motorových a prípojných vozidlách sú zrejme z obrázkov:



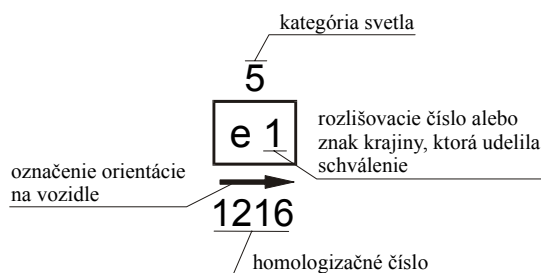


2.7 Výstražná funkcia smerových svetiel

Výstražná signalizácia smerových svetiel sa posudzuje podľa platnej metodiky.¹⁵⁾ Smerové svetlá musia byť schválené podľa predpisu EHK č. 06/01 alebo podľa smernice 76/759/EHS a musia byť na vozidle umiestnené v súlade s týmto predpisom. Zariadenie homologizované podľa predpisu EHK č. 06/01 musí niesť homologizačnú značku podľa vzoru:



Smernica 76/759/EHS predpisuje homologizačnú značku podľa príkladu:



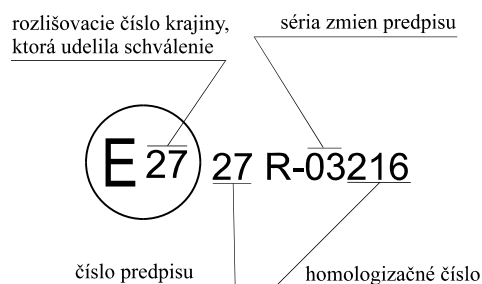
2.7.1 Pre umiestnenie predpis EHK č. 06/01 i smernica 76/759/EHS stanovujú tieto podmienky:

- Ako predné smerové svetlá môžu byť použité len zariadenia kategórií 1, 1a a 1b. Ako bočné smerové svetlá môžu byť použité zariadenia kategórií 3, 4, 5 a 6. Ako zadné smerové svetlá môžu byť použité zariadenia kategórií 2a a 2b.
- Ak je na zariadení vyznačená orientácia, potom pri zadných a predných smerových svetlách musí šípka smerovať von od vozidla. Pri bočných smerových svetlách musí šípka smerovať dopredu.
- Zariadenie montovateľné zdvojene musí byť označené symbolom „D“.
- Skupinové, zlúčené alebo združené svetlá môžu mať spoločnú homologizačnú značku.

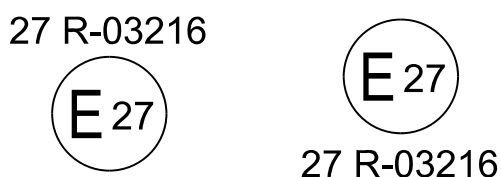
2.8 Prenosný výstražný trojuholník

¹⁵⁾ Kontrolný úkon 617 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.

Motorové vozidlá musia byť vybavené prenosným výstražným trojuholníkom homologizovaným podľa predpisu EHK č. 27/03. Trojuholník i jeho ochranný obal musí niesť homologizačnú značku podľa vzoru:

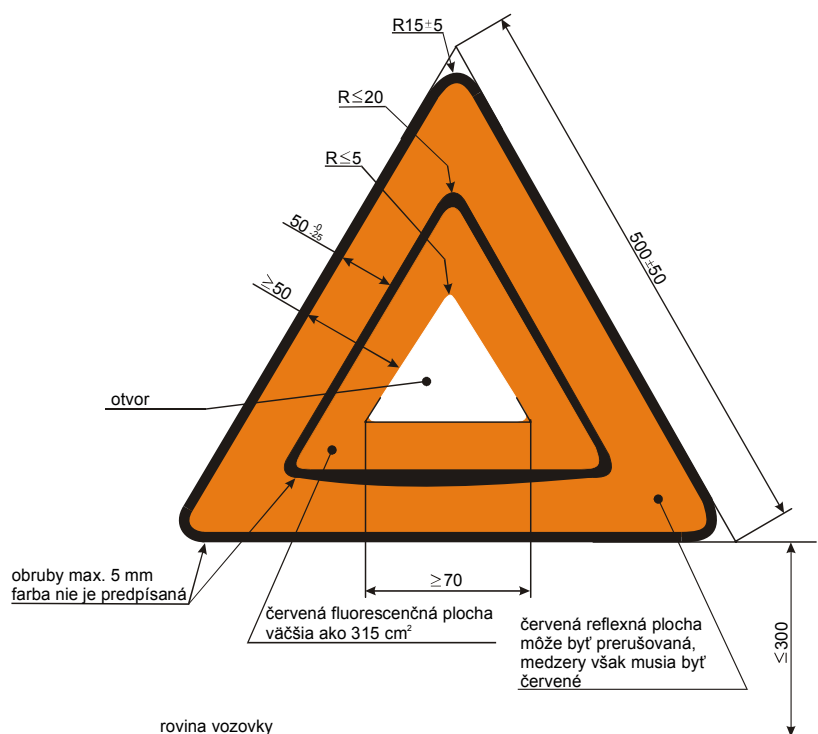


Prípustné je i odlišné umiestnenie čísla predpisu EHK a homologizačného čísla:



2.8.1 Predpis EHK č. 27/03 ďalej okrem iných stanovuje i nasledujúce požiadavky:

- Výstražný trojuholník musí mať ochranný obal. Ak nemá ochranný obal, musí byť jeho ochrana počas prepravy inak zaistená.
- Výstražný trojuholník nesmie byť jednoducho rozoberateľný na viacero častí. Musí byť možné jeho uloženie v ochrannom obale bez nutnosti jeho rozoberania na viac častí.
- Výstražný trojuholník musí byť možné umiestniť na vozovke tak, aby jeho odrazová plocha bola v zvislej polohe. Pripúšťa sa sklon maximálne 5°.
- Výstražný trojuholník má predpísaný vzhľad podľa obrázku:

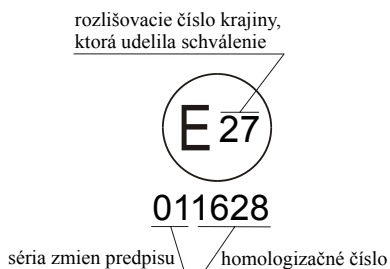


Pri kontrole sa overuje vybavenie vozidla predpísaným výstražným trojuholníkom a jeho stav.

2.9 Dosky zvláštneho značenia ťažkých a dlhých vozidiel

Vozidlá musia byť vybavené doskami zadného značenia používanými na zvýšenie viditeľnosti odstavených vozidiel zozadu.

Použitie dosky musí byť homologizované podľa predpisu EHK č. 70/01. Musia niesť homologizačnú značku podľa vzoru:

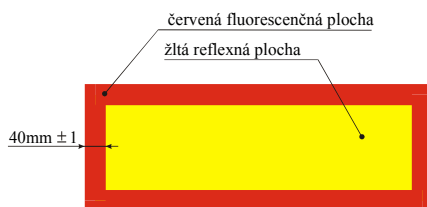


Ak reflexný systém danej dosky nie je všesmerový, potom doska nesie pri jednom z okrajov nápis „TOP“. Takáto doska musí potom byť na vozidle orientovaná tak, aby bol nápis umiestnený vodorovne pri hornom okraji dosky.

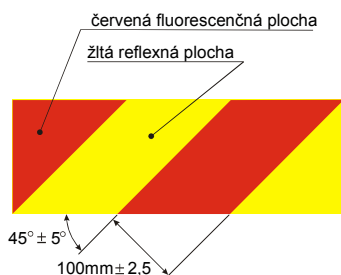
Dosky zadného značenia musia byť na vozidlo pripevnené stabilne a trvanlivo za pomoci skrutiek alebo nitov.

2.9.1 Predpis EHK stanovuje pre dosky zadného značenia nasledujúci vzhľad:

a) pre prípojné vozidlá:

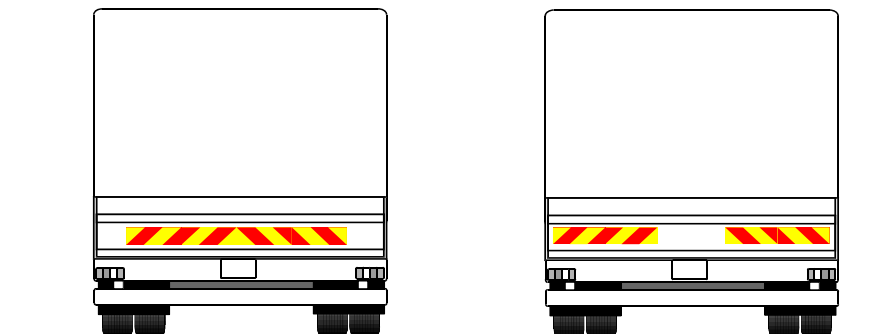


b) pre motorové vozidlá:



Predpísaná dĺžka dosky je 1130 až 2300 mm. Pri použití viac kusov dosiek musí túto podmienku plniť súčet dĺžok jednotlivých dosiek. Šírka musí byť na motorových vozidlách 140 ± 10 mm a na prípojných vozidlách $200 \begin{matrix} +30 \\ -5 \end{matrix}$ mm.

Pre presné umiestnenie na vozidle nie sú stanovené žiadne podmienky, dosky môžu byť na motorových vozidlách umiestnené podľa príkladov:





Na prípojných vozidlách môžu byť dosky umiestnené podľa príkladov:

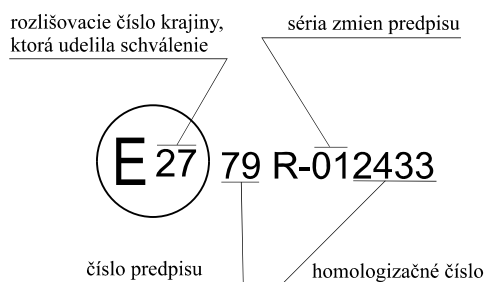


Pri kontrole je potrebné overiť, či je vozidlo vybavené predpísanými doskami zadného značenia, ich funkčnosť a stav ich upevnenia ku konštrukcii vozidla.

2.10 Riadenie motorových vozidiel

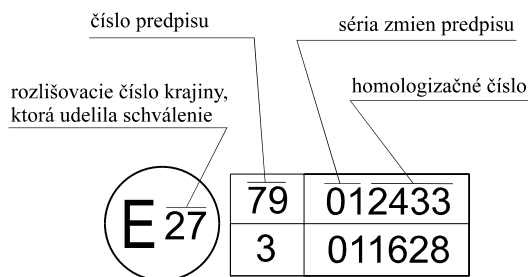
Riadenie vozidla musí spĺňať podmienky stanovené smernicou 70/311/EHS v znení 92/62/EHS alebo 1999/7/ES, alebo predpisom EHK č. 79/01.

Pri kontrole riadenia vozidiel sa postupuje podľa platnej metodiky.¹⁶⁾ Ak bolo vozidlo homologizované podľa predpisu EHK č. 79/01, musí niesť homologizačnú značku, ktorá musí byť umiestnená vedľa výrobného štítku, alebo priamo na ňom:



Prípustná je i spoločná homologizačná značka pre viac predpisov EHK, umiestnená na rovnakom mieste:

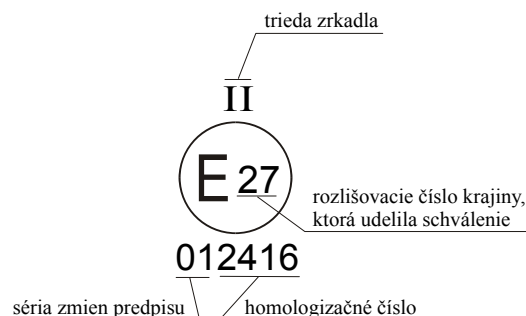
¹⁶⁾ Kontrolné úkony skupiny 300 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.



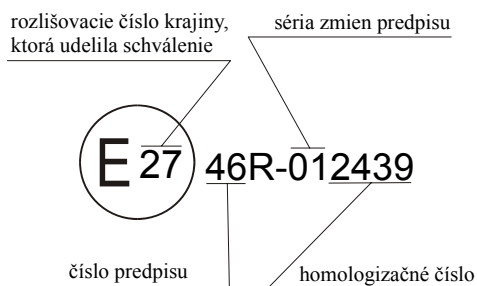
Smernica 70/311/EHS v znení 92/62/EHS nestanovuje povinnosť označenia vozidla homologizačnou značkou.

2.11 Spätne zrkadlá

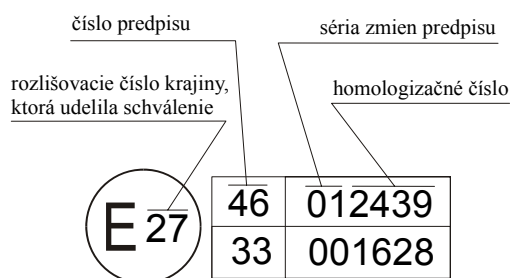
Spätne zrkadlá sa posudzujú podľa platnej metodiky.¹⁷⁾ Spätne zrkadlá a ich montáž na motorovom vozidle musia spĺňať podmienky stanovené smernicou 71/127/EHS v znení 88/321/EHS, alebo predpisom EHK č. 46/01. Zariadenie homologizované podľa predpisu EHK č. 46/01 musí niesť na ochrannom puzdre homologizačnú značku podľa vzoru:



Vozidlá homologizované podľa predpisu EHK č. 46/01 musia niesť v blízkosti výrobného štítku alebo priamo na ňom homologizačnú značku podľa príkladu:

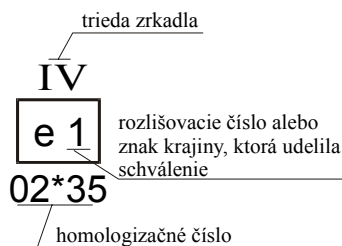


Prípustné je i vyhotovenie homologizačnej značky spoločne pre viac predpisov EHK podľa príkladu:



¹⁷⁾ Kontrolný úkon 520 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.

Smernica 71/127/EHS predpisuje homologizačnú značku podľa príkladu umiestnenú na podstatnej časti zrkadla:



Číslo označujúce triedu zrkadla môže byť umiestnené kdekoľvek v blízkosti obdĺžnika so znakom „e“.

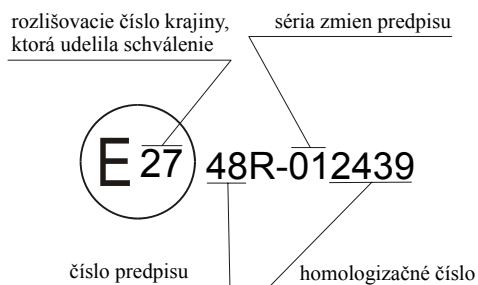
2.11.1 Predpisy stanovujú pre zrkadlá vozidiel okrem iného tieto požiadavky:

- a) Všetky zrkadlá musia byť nastaviteľné.
- b) Vozidlá kategórií N₂ a N₃ môžu byť vybavené jedným vnútorným spätným zrkadlom triedy I, nie je to však povinnosťou.
- c) Vozidlá kategórií N₂ a N₃ musia byť vybavené jedným pravým a jedným ľavým hlavným spätným zrkadlom triedy II.
- d) Vozidlá kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou presahujúcou 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ musia byť vybavené jedným širokouhlým vonkajším spätným zrkadlom triedy IV.
- e) Vozidlá kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 t musia byť vybavené zrkadlom triedy IV, ak predpísané zrkadlo triedy II namontované na tej istej strane nie je konvexné. V ostatných prípadoch vozidlá kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 t môžu, ale nemusia byť vybavené zrkadlom triedy IV.
- f) Vozidlá kategórií N₂ a N₃ môžu byť vybavené hlavným vonkajším spätným zrkadlom triedy III namiesto zrkadla triedy II, ak nemožno za pomoci zrkadla triedy IV umiestneného na spoločnom držiaku so zrkadlom triedy II dosiahnuť zorné pole predpísané pre zrkadlo triedy IV.
- g) Vozidlá kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou presahujúcou 7,5 t a vozidlá kategórie N₃ musia byť vybavené jedným blízkovýhľadovým spätným zrkadlom triedy V. Zrkadlo sa pri zaťažení vozidla na celkovú hmotnosť a pri žiadnom svojom možnom nastavení nesmie nachádzať nižšie, ako 2 m nad rovinou vozovky. Na vozidlách, na ktorých nie je dostatočná výška kabíny pre umiestnenie takéhoto zrkadla, nie je spätné zrkadlo triedy V povolené.
- h) Vozidlá kategórie N₂ s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 t môžu byť vybavené jedným zrkadlom triedy V, jeho montáž musí plniť podmienky uvedené v bode g).

2.12 Montáž svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie

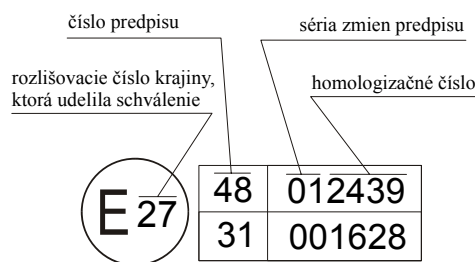
Montáž svetelných zariadení a zariadení svetelnej signalizácie sa posudzuje podľa platnej metodiky.¹⁸⁾ Montáž na vozidle musí spĺňať podmienky stanovené smernicou 76/756/EHS v znení 97/28/ES, alebo predpisom EHK č. 48/01.

Vozidlá homologizované podľa predpisu EHK č. 48/01 musia niesť v blízkosti výrobného štítku alebo priamo na ňom homologizačnú značku podľa príkladu:



Prípustné je i vyhotovenie homologizačnej značky spoločné pre viac predpisov EHK podľa príkladu:

¹⁸⁾ Kontrolné úkony skupiny 600 metodiky MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.



Smernica 76/756/EHS v znení 97/28/EHS nestanovuje povinnosť označenia vozidla homologizačnou značkou.

3. Postup pri kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia

Pri kontrole technického stavu vozidla na vydanie prepravného povolenia držiteľ predkladá na kontrolu doklady podľa osobitného predpisu¹⁹⁾ a potvrdenie B podľa vzoru v prílohe č. 3 (v prípade zelenšieho a bezpečného motorového vozidla), č. 4 (pri bezpečnom motorovom vozidle EURO 3) alebo č. 5 (pri prípojnom vozidle). Potvrdenie B pre prípojné vozidlo sa nevyžaduje v prípade popísanom v bode 1.3. Držiteľ okrem týchto dokladov v prípade kontroly zelenšieho a bezpečného motorového vozidla predkladá tiež potvrdenie A podľa vzoru v prílohe č. 1 a v prípade bezpečného motorového vozidla EURO 3 potvrdenie A podľa vzoru v prílohe č. 2. Identifikačné údaje vozidla uvedené na predložených dokumentoch musia zodpovedať skutočnému stavu na vozidle.

Ak sú pri overení identifikačných údajov zistené rozdiely, alebo nie je predložené niektoré z požadovaných potvrdení, kontrolu technického stavu na vydanie prepravného povolenia nie je možné vykonať. Ak je v takomto prípade vyznačený protokol o kontrole technického stavu, zapíše sa do poznámky protokolu bez ohľadu na to, či je vozidlo hodnotené ako technicky spôsobilé, dočasne spôsobilé alebo nespôsobilé, text znenia „Vozidlo neplní všetky technické podmienky podľa CEMT – S.“ pri zelenších a bezpečných vozidlách, *respektíve* „Vozidlo neplní všetky technické podmienky podľa CEMT – 3.“ pri bezpečných vozidlách EURO 3, s dopĺňajúcou informáciou „Nesúhlasia identifikačné údaje.“ alebo „Nepredložené požadované doklady.“

Súčasťou kontroly technického stavu na vydanie prepravného povolenia je pravidelná kontrola technického stavu.⁶⁾ Pri pravidelnej kontrole technického stavu sa postupuje podľa platnej metodiky.²⁰⁾ Na základe výsledku pravidelnej kontroly technického stavu sa držiteľovi vydávajú všetky doklady podľa platnej metodiky,²¹⁾ tak ako pri absolvovaní bežnej pravidelnej kontroly technického stavu.

Ak bolo vozidlo pri pravidelnej kontrole technického stavu, ktorá je súčasťou kontroly technického stavu na vydanie prepravného povolenia, hodnotené ako technicky spôsobilé na cestnú premávku a vozidlo plní aj všetky ďalšie požiadavky uvedené v bode 2 predpísané pre danú kategóriu vozidiel, považuje sa za vozidlo plniace všetky technické a bezpečnostné požiadavky CEMT na zelenšie a bezpečné vozidlo, *respektíve* bezpečné vozidlo EURO 3. STK v takomto prípade vyznačí a držiteľovi vydá okrem ostatných dokladov podľa osobitných predpisov²¹⁾ i potvrdenie o kontrole technického stavu vozidla na vydanie prepravného povolenia podľa prílohy č. 6, *respektíve* prílohy č. 7. Zásady pre vyznačovanie výsledku kontroly do tlačiva potvrdenia sú uvedené v bode 4. Do poznámky protokolu o kontrole technického stavu sa vyznačí text znenia: „Vozidlo plní všetky technické podmienky podľa CEMT - S“ pri zelenších a bezpečných vozidlách, *respektíve* „Vozidlo plní všetky technické podmienky podľa CEMT - 3“ pri bezpečných vozidlách EURO 3. Pre ľahšiu identifikáciu pri cestných a hraničných kontrolách je možné na želanie držiteľa automobil označiť v prednej časti predpísanou nálepkou alebo tabuľkou podľa prílohy č. 9, *respektíve* podľa prílohy č. 10. Na prípojných vozidlách sa takéto označenie umiestňuje na zadnú časť vozidla. Ak nebolo pri prípojnom vozidle v prípade popísanom v bode 1.3 predložené potvrdenie B, pri kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia sa dôkladne preverí tiež plnenie príslušných požiadaviek bodu 2. STK v takomto prípade vyznačí a držiteľovi vydá i potvrdenie B podľa vzoru v prílohe č. 5. Zásady pre vyznačovanie výsledku kontroly do tlačiva potvrdenia sú uvedené v bode 4. Do poznámky protokolu o kontrole technického stavu sa vyznačí text znenia: „Vydané potvrdenie B číslo SK...“

Ak bolo vozidlo pri pravidelnej kontrole technického stavu, ktorá je súčasťou kontroly technického stavu na vydanie prepravného povolenia, hodnotené ako technicky nespôsobilé alebo dočasne spôsobilé, alebo vozidlo neplní všetky požiadavky uvedené v bode 2 predpísané pre danú kategóriu vozidiel, vozidlo sa nepovažuje za vozidlo plniace všetky technické a bezpečnostné požiadavky CEMT na zelenšie a bezpečné vozidlo. Potvrdenie o kontrole technického stavu vozidla na vydanie prepravného povolenia podľa prílohy č. 6, *respektíve* prílohy č. 7, sa v takomto prípade nevyznačuje a nevydáva, vydávajú sa iba doklady podľa osobitných predpisov.²¹⁾ Do poznámky protokolu o kontrole

¹⁹⁾ § 1 ods. 5 písm. a) vyhlášky MDPT SR č. 327 / 1997 Z.z.

²⁰⁾ Metodika MDPT SR z 28.8.1997 na vykonávanie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel.

²¹⁾ Metodika MDPT SR z 31.10.1997 na vyznačovanie výsledku kontroly technického stavu.

technického stavu sa vyznačuje text znenia: „Vozidlo neplní všetky technické podmienky podľa CEMT - S“ pri zelených a bezpečných vozidlách, respektíve „Vozidlo neplní všetky technické podmienky podľa CEMT - 3“ pri bezpečných vozidlách EURO 3, spolu s požiadavkami z bodu 2, ktoré vozidlo neplní. Potvrdenie o kontrole technického stavu vozidla na vydanie prepravného povolenia je možné držiteľovi vydať až po overení odstránenia všetkých vážnych alebo nebezpečných chýb a splnenia požiadaviek uvedených v bode 2 pri opakovanej kontrole.

Kontrola technického stavu na vydanie prepravného povolenia sa vykonáva len na vozidlách evidovaných v Slovenskej republike. Vozidlo evidované v inej krajine môže byť kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia podrobené len ak je používané prevádzkovateľom so sídlom na území Slovenskej republiky. V takomto prípade sa postupuje rovnako ako pri vozidlách evidovaných v Slovenskej republike, vyznačuje a vydáva sa kontrolná nálepka a osvedčenie o kontrole technického stavu, avšak nevyznačuje sa záznam o platnosti kontroly technického stavu v technickom preukaze. Kontrolná nálepka sa lepí na najvhodnejšie miesto na zadnej tabuľke s evidenčným číslom.

4. Doklady vydávané pri kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia

Potvrdenie o kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia podľa prílohy č. 6, respektíve prílohy č. 7, vydáva STK a slúži ako doklad potvrdzujúci zhodnosť nákladného vozidla s bezpečnostnými štandardami stanovenými pre zelenší a bezpečný nákladný automobil. Potvrdenie sa vydáva v anglickom jazyku, jeho preklad do slovenského jazyka je v prílohe č. 8.

Údaje sa do tlačiva potvrdenia vyznačujú písacím strojom alebo na počítači, ak nie je stanovené inak. Do príslušných polí v tabuľke v hornej časti potvrdenia sa uvádzajú nasledovné údaje:

- 4.1 evidenčné číslo vozidla,
- 4.2 číslo potvrdenia A a číslo potvrdenia B (pri prípojnom vozidle len číslo potvrdenia B), spôsob vyznačovania je zjavný z príloh č. 6 a č. 7,
- 4.3 typ vozidla - vyznačuje sa továrenská značka a typ vozidla, pri prívese sa dopĺňa slovo „TRAILER“ a pri návесе slovo „SEMI-TRAILER“,
- 4.4 výrobné číslo podvozku (VIN),
- 4.5 typ motora a výrobné číslo motora (pri prípojnom vozidle sa nevyznačuje).

Ako názov a adresa spoločnosti potvrdzujúcej plnenie kritérií pre technický stav vozidla sa uvádza názov a adresa oprávnenej osoby (organizácie), ktorá prevádzkuje STK vykonávajúcu kontrolu. V poslednom bode technických podmienok (spaliny) sa vyznačuje hodnota súčiniteľa absorpcie zistená pri kontrole dymivosti. V spodnej časti potvrdenia sa vyznačuje miesto konania kontroly (sídlo príslušnej STK), dátum kontroly, najneskorší dátum budúcej kontroly, meno a vlastnoručný podpis kontrolného technika, ktorý kontrolu vykonal, ako i odtlačok pečiatky STK. Príklad potvrdenia s vyznačenými údajmi motorového vozidla je v prílohe č. 6 a príklad s údajmi prípojného vozidla je v prílohe č. 7. Tlačivo s neúplne vyznačenými údajmi nie je platným dokladom.

Kópie z vydaného protokolu o kontrole technického stavu, vydaného potvrdenia o kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia, potvrdení A (len pri motorových vozidlách) a B, ktoré predložil držiteľ vozidla, sa archivujú po dobu dvoch rokov v STK, ktorá kontrolu vykonala. Archivované kópie musia byť vyhotovené v dostatočnej kvalite a všetky údaje na nich musia byť čitateľné. Informácie o vykonaných kontrolách sa uchovávajú v automatizovanom informačnom systéme.²²⁾

V prípade straty, poškodenia alebo znehodnotenia platného potvrdenia o kontrole technického stavu na vydanie prepravného, alebo ak sa zmení evidenčné číslo vozidla, ktorého lehota platnosti kontroly na vydanie prepravného povolenia neuplynula, môže držiteľ vozidla požiadať ktorúkoľvek STK oprávnenú vykonávať kontroly na vydanie prepravného povolenia⁷⁾ o vydanie potvrdenia o kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia so zmeneným údajom o evidenčnom čísle vozidla. STK po predložení starého potvrdenia o kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia, potvrdenia A (len pri motorových vozidlách), potvrdenia B a dokumentov v rozsahu stanovenom osobitným predpisom¹⁹⁾ a na základe výsledku overenia v rozsahu administratívnej kontroly technického stavu vozidla vydá držiteľovi potvrdenie so zmeneným údajom o evidenčnom čísle. Ostatné údaje uvedené na novom potvrdení, vrátane dátumu vydania, sa musia zhodovať s údajmi na pôvodnom potvrdení, ak v nich neprišlo ku zmenám. Kópia takto vydaného dokladu s dopísanou poznámkou znenia „Nahrádza potvrdenie číslo SK....“ a doplneným číslom tlačiva pôvodného potvrdenia sa archivuje po dobu dvoch rokov v STK, ktorá kontrolu vykonala. V poznámke protokolu o administratívnej kontrole technického stavu sa uvedie text znenia „Potvrdenie CEMT SK.... nahradené potvrdením CEMT SK....“ s doplnenými číslami oboch tlačív.

²²⁾ Príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 327 / 1997 Z.z.

V prípade výmeny motora a z nej vyplývajúcej zmeny identifikačných údajov nie je možné vydať nové potvrdenie len na základe predloženého platného potvrdenia a overenia identifikačných údajov. Vozidlo musí v takomto prípade absolvovať novú kontrolu technického stavu na vydanie prepravného povolenia.

V prípade, ak STK vydáva podľa bodu 1.3 tiež potvrdenie B pre prípojné vozidlo, vyznačia sa na tlačive s textom v anglickom jazyku do tabuľky v hornej časti údaje 4.3 (horný riadok) a 4.4 (spodný riadok). Ako názov a adresa spoločnosti potvrdzujúcej zhodu vozidla s vozidlom plniacim všetky technické podmienky sa uvádza názov a adresa oprávnenej osoby (organizácie), ktorá prevádzkuje STK vykonávajúcu kontrolu. V texte sa vyznačuje dátum, kedy vozidlo plnilo všetky technické podmienky (dátum kontroly). Pri jednotlivých technických zariadeniach sa zaškrtnutím príslušného poľa vyznačuje ich skutočné namontovanie na vozidle. V spodnej časti potvrdenia sa vyznačuje miesto konania kontroly (sídlo príslušnej STK), dátum kontroly, meno a vlastnoručný podpis kontrolného technika, ktorý kontrolu vykonal, ako i odtlačok pečiatky STK. Príklad potvrdenia s vyznačenými údajmi motorového vozidla je v prílohe č. 5. Tlačivo s neúplne vyznačenými údajmi nie je platným dokladom.

Tlačivá potvrdení o kontrole technického stavu na vydanie prepravného povolenia a potvrdení B pre prípojné vozidlá distribuuje ministerstvo prostredníctvom poverenej organizácie.²³⁾ Distribuované tlačivá potvrdení podliehajú evidenciám podľa osobitných predpisov.²⁴⁾ Nálepky s písmenom „S“ a s číslicou „3“ podľa vzoru uvedeného v prílohe č. 9 a v prílohe č. 10 distribuuje poverená organizácia.²³⁾

5. Záverečné ustanovenia

5.1 Zrušuje sa Metodický pokyn MDPT SR č. 5 z 26. apríla 1999 na vykonávanie kontrol technického stavu na vydanie prepravného povolenia v staniciach technickej kontroly v Slovenskej republike.

5.2 Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť 1. januára 2002.

Ing. Jaroslav Hnatič, v. r.
generálny riaditeľ sekcie

²³⁾ Poverená organizácia pre technické kontroly a skúšky vozidiel Slovdekra s.r.o. Bratislava.

²⁴⁾ Príloha č. 1 vyhlášky MDPT SR č. 327 / 1997 Z.z.