

INSTRUKCE PRO STK č. X/2018

Postup při provádění technických prohlídek u motocyklů

Za účelem sjednocení postupu a činností spojených s provádění technických prohlídek na stanici technické kontroly (dále jen „STK“) vydává Ministerstvo dopravy (dále jen „ministerstvo“) tuto Instrukci pro STK. Vzhledem ke stále opakujícím se dotazům a podnětům při provádění všech druhů technických prohlídek u motocyklů bylo připravena instrukce, která sjednocuje postupy pro kontrolu některých částí, systémů, provedení a úprav motocyklů.

1. Postup při provádění technických prohlídek

1.1. Kontrola neshody údajů

V rámci vizuální kontroly neshody údajů se jako závada pod kódem 0.3.1.1 hodnotí změna nebo úprava vozidla, která neodpovídá dokumentaci vozidla, tedy pouze zjevné neshody údajů (jako jsou například druh a provedení vozidla, druh pohonu, počet náprav apod.). Kontrola činností a technického stavu systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků vozidla nespádá do skupiny kontrolních úkonů 0 a jsou předmětem kontroly podle kontrolních úkonů spadajících do skupin kontrolních úkonů 1. až 9.

V rámci vizuální kontroly se jako závada pod kódem 0.3.1.2 hodnotí změny nebo úpravy vozidla, které nejsou v předložené dokumentaci vozidla zapsány, a jejichž zápis se vyžaduje. Nejedná se tedy o posouzení neshody údajů s údaji uvedenými v předložené dokumentaci vozidla, ale o vyznačení závady za účelem nutnosti doplnění dokladů k vozidlu.

1.2. Kontrola ostrých hran a výčnělků na vnějším povrchu motocyklu

Obecné požadavky na kontrolu ostrých hran a výčnělků jsou stanoveny minimálními poloměry zaoblení, které jsou na hranách 2 mm, v rozích 3 mm a na zakončení musí být kulovitý tvar s minimálním poloměrem 7 mm např. ovládací páčky. Uvedené požadavky jsou minimální a uplatní se v místech, kde může dojít ke styku či nárazu chodce, cyklisty apod. tj. v místech, které jsou na vnější straně motocyklu dostatečně přístupné. Použijí se pouze u materiálů, které jsou pevné např. kovy či tvrdý plast, nepoužijí se na měkké materiály jako pryž, guma či kůže atd.

Takže různé špičaté bodce, hřebeny parohy a jiné pytlíkoviny budou i do budoucna problém – pokud nebudou z gumy, plastu – apod. Leda by byly zakulacené na uvedené 2 mm (resp. 3 mm – koncovky) Z toho nám nesleví víc. A důležitý poznatek pro tento případ je dále ten, že už nebude nikdo kontrolovat třásně, kožené záležitosti, apod. To samé platí další boxy, tašky, lešení, apod.

Výše uvedené požadavky se krom odkazů v ostatních částí instrukce použijí pro montáž různých doplňků, které nepodléhají schválení, podle přílohy č. 12 části A vyhlášky č. 341/2014 Sb., schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 235/2017 Sb. nebo schválení podle mezinárodního předpisu. Jedná se především o designové prvky a doplňky, které nemění celkové rozměry, významně nemění provozní hmotnost a nezasahují do ostatních systémů či funkcí motocyklu. Pokud tedy takové doplňky neovlivňují funkci motocyklu, jsou dostatečně upevněny a plní požadavky na ostré hrany a výčnělky není její montáž závadou ve smyslu technické prohlídky. Tyto doplňky nemusí být zapsány v technickém průkazu vozidla.

Podle výš uvedeného – veškeré designovky – cingrlátka už nebudou muset mít „Éčka v kroužku. Můžou být tedy „no – name“, ale zůstává problém s ostrými hranami, kde – jestliže tyto udělátka vysloveně čučí kamkoliv ven ze stroje, páč tam je potencionální hrozba pro okolí, když by se stroj někam napasoval..... Takže ústupek tu je – ale pro zaryté příznivce fšelijakých bodců, kopí, špiček, parohů a jiných trdlovin – to nebude po chuti! Leda by je opílovali – zakulatili bo vyrobili z gumy!!

1.3. Ochranné rámy motocyklů tzv. „padáky“

V případě ochranných rámu tzv. „padáků“ neexistuje samostatný technický předpis, který se stanovoval jejich samostatné schválení a označení schvalovací značkou. Při jejich kontrole není rozhodující, zda se jedná o originální či neoriginální provedení. Posuzuje se pouze, zda jsou dostatečně upevněny k motocyklu, nejsou na něm ostré hrany a výčnělky a nemění maximální rozměry vozidla. V případě, že těmto požadavkům namontovaný ochranný rám vyhovuje, je výsledek prohlídky vůči tomuto komponentu vyhovující.

Padáky v podstatě nikdo nebude kontrolovat, pokud na nich nebudou nějaké ostré hrany, které by vysloveně čučel ze stroje. Jinak je jedno, jestli budou vyrobeny z lešenářské trubky – akce „doma dělo“! Nebude vyžadována certifikace „Éčka“!!

1.4. Zasklení motocyklů

Plastová čelní skla (tzv. „plexy“ nebo „větrné štítky“) namontovaná na motocykly bez karoserie, která nejsou podepřena v horní části, nejsou považována za bezpečnostní zasklení, a proto se na něj nevztahuje požadavek na schválení zasklení podle EHK OSN č. 43, v těchto případech se absence schválení zasklení podle EHK OSN č. 43 nepovažuje za závadu. I na tyto větrné štítky se vztahuje požadavek na absenci ostrých hran a výčnolků. Konce těchto zařízení musí být zaoblené viz bod 1.2.

Jediné co tu – oproti výkladu k ostrým hranám, ještě chybí – ale vyplývá to z výkladu, a to je konstatování, že různé nálepky, kvůli kterým někde buzerují nejsou na závadu, a to právě z definice výše uvedené. „...nejsou považována za bezpečnostní zasklení...“, u kterého se požaduje bezpečný výhled. Není to zde uvedeno hlavně z důvodu, aby to někoho nelákalo a nezalepil si celé plégo (hlavně ty velký „lízátka“. U těch mrňavých – není o čem mluvit.

1.5. Montáž osvětlení motocyklů

Při jejich kontrole není rozhodující, zda se jedná o originální či neoriginální provedení. Posuzuje se pouze, zda jsou dostatečně upevněny k motocyklu, jsou v požadovaném množství a druzích, odpovídají svým zapojením a umístěním na vozidle. Všechny použité světelné zařízení musí mít odpovídající schvalovací (homologační) značku. V případě, že těmto požadavkům namontované osvětlení vyhovuje, i přes to, že se nejedná o originální komponent, je výsledek prohlídky vyhovující.

Tady jsme dosáhli, myslím největšího pokroku, a tím je, že pokud to utáhne „elektrárna“ stroje majitele, ať tam má světlo, jak na vánočním kamiónu! V nadsázce!!!

1.6. Montáž zadní registrační značky

Současné technické požadavky na konstrukci motocyklů umožňují umístění registrační značky i mimo podélnou střední osu motocyklu, avšak nikoliv jakkoliv, především ne boční umístění na úrovni středu zadního kola, kdy je omezena viditelnost z opačné strany motocyklu. Umístění mimo osu je možné za splnění následujících podmínek:

- žádná část registrační značky netvoří nejširší část motocyklu (zrcátka se nepočítají),
- montáž registrační značky nesmí bránit maximálnímu náklonu,
- viditelnost registrační značky musí být taková, aby umožňovala vpravo i vlevo viditelnost alespoň 30 stupňů od krajů registrační značky,
- upevnění (držák) registrační značky musí být dostatečně pevné a tuhé, nesmí sloužit jako prostředek upevnění ostatních dílů,
- dále platí ostatní stávající požadavky na umístění.

Pokud jsou uvedené podmínky splněny, jsou požadavky pro montáž splněny. Je však potřeba, aby provozovatel vozidla tuto skutečnost, tj. excentrické umístění registrační značky, měl v souladu s vyhláškou č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ve znění pozdějších předpisů, zapsanou v technickém průkazu.

Shrnuté řečeno, od teďka – měj si RZ, kde chceš, vlevo – vpravo, jediné co musíš dodržet – úhel viditelnosti (15 st.) + hrany (dnes veškeré kryty i s osvětlením snad splňuje + případné ohnutí při položení. Aby to nebylo natvrdo a opět se z takového „pylonu“ týčící se do prostoru vedle stroje nestala „zbraň“.

Zvláštní ustanovení:

Provozovatel STK musí seznámit s obsahem instrukce kontrolní techniky STK nejpozději v den nabytí platnosti této instrukce. Do příručky jakosti zaznamená způsob, jak bylo zabezpečeno seznámení dotčených pracovníků STK s obsahem této instrukce.

Instrukce nabývá platnosti dnem zveřejnění ve Věstníku dopravy.

V Praze dne . ledna 2018

Ing. Bc. Ivan Novák, v.r.

Ředitel

Odbor provozu silničních vozidel