

OBSAH

Oznamovací část

Provádění kontrolního úkonu STK č. 102 a 103

Provádění kontrolního úkonu STK č. 104

Technické prohlídky malých motocyklů, lhůty a zápis do dokladů

Technické údaje pro měření emisí traktorů zahraniční výroby, informace

Válcové zkušebny brzd SCHENCK R 12 a R 13, ukončení používání v STK

Neplatnost průkazu „Pověření k výkonu státního dozoru na dráhách“

ČÁST OZNAMOVACÍ

PROVÁDĚNÍ KONTROLNÍHO ÚKONU STK č. 102 a č. 103

Kontrolní úkony STK č. 102 - Výrobní číslo motoru a č. 103 - Výrobní číslo podvozku (karoserie), podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 103/1995 Sb., ve znění vyhlášky č. 322/1997 Sb., jsou evidenčními úkony, kterými se kontroluje soulad výrobních čísel motoru a podvozku (karoserie) s doklady k vozidlu, tedy technickým průkazem (TP) a osvědčením o technickém průkazu (OTP).

V praxi se kontrolní technici setkávají se skutečností, že vydavatelé TP (výrobci vozidel, akreditovaní dovozci i dopravní inspektoráty), a následně i OTP (dopravní inspektoráty), nezapisovali do těchto dokladů mnohdy výrobní nebo identifikační čísla celá, ale jen jejich části. Jen poslední skupinu čísel, respektive těch čísel, která odpovídala pořadovému číslu výrobku. Tato skutečnost vyvolává nejednotnost hodnocení stavu, zda výrobní čísla na vozidle odpovídají dokladům, či nikoliv.

Skladbu výrobního čísla motoru stanoví jeho výrobce. Kromě pořadového čísla výrobku toto číslo může obsahovat ještě další údaje, jako např. typ motoru, rok výroby apod., vyjádřené čísly nebo písmeny, která mohou být navíc oddělena hvězdičkami, lomítky, pomlčkami, mezerami apod.

Obdobnou skladbu mohou mít i výrobní čísla karoserie (podvozku) starších silničních vozidel. Přibližně od r. 1986 by měly být podvozky (karoserie) označovány identifikačním číslem vozidla (VIN), které má být sedmnáctimístné (ČSN 30 0170, ISO 3779 - 1983). Přitom jen posledních osm znaků slouží k rozlišení jednoho vozidla od druhého.

V zájmu jednotného hodnocení souladu výrobního čísla motoru a podvozku (karoserie) s doklady k vozidlu, stanoví Ministerstvo dopravy a spojů tento postup.

Čísla a písmena výrobního čísla motoru a podvozku (karoserie) uvedená v dokladech vozidla (TP, OTP) musí v celé své řadě odpovídat skupině čísel a písmen, obsažených v čísle, vyraženém na příslušném motoru, podvozku nebo karoserii. Přitom k oddělovacím znakům se nepřihlíží. Je-li tato podmínka splněna, je identifikace výrobních čísel motoru a podvozku (karoserie) vůči dokladům považována za dostatečně prokázanou, i když číslo na motoru nebo podvozku obsahuje ještě další znaky. Neúplnost čísla se v tomto případě nepovažuje za závadu stupně B. Nesoulad v úplnosti čísla se však vždy zaznamená do poznámky protokolu o technické prohlídce vozidla.

Příklad 1: (vyskytuje se podle sdělení firmy NISSAN ČR s.r.o u vozidel Nissan kategorie M1 a N1)

Na dvou náلتicích bloku motoru za sebou vozidla Nissan Sunny 1,6 je vyražena tato skupina písmen a čísel: GA16 508604B (podle výrobce GA16 značí typ motoru, číslo 508604 pořadové číslo výrobku, písmeno B pak označení výrobního závodu).

V dokladech k vozidlu je jako výrobní číslo motoru uvedeno číslo 508604. GA16 je uvedeno v kolonce „typ“ motoru, o písmenu B není zmínka.

Hodnocení: Identifikace prokázána (prostřední série čísel na motoru odpovídající pořadovému výrobnímu číslu je shodná s dokumentací, přední část odpovídá typu motoru).

Zápis do poznámky protokolu: 102 - úplné číslo motoru je GA16 508604B

Příklad 2: Na vozidle značky MULTICAR typu M 2512 je na motoru vyraženo: 19 - 87/06219.

V dokladech vozidla je uvedeno výrobní číslo motoru 06219, rok výroby 1987.

Hodnocení: Identifikace prokázána, číslo, které odpovídá pořadovému číslu výrobku, souhlasí. Druhá část čísla odpovídá roku výroby, který rovněž souhlasí.

Zápis do poznámky protokolu: 102 - úplné číslo motoru je 19-87/06219

Další skutečností, se kterou se STK setkávají, zejména u nejnovější provenience vozidel je, že kontrola výrobního čísla motoru není proveditelná běžným postupem, čísla nejsou bez demontáže přístupná. Přístupu brání většinou protihlukové kapotáže, které mnohdy nelze demontovat bez poškození spojovacích prvků, určených někdy i jen pro jednorázové použití, nebo natolik hustá zástavba prostoru motoru příslušenstvím, že přístup k výrobnímu číslu je bez částečné demontáže nemožný. Pro tyto případy **stanoví MDS tento postup.**

(Vyřizuje: Ing. Kolrus č.j. 25 777/98 - 110)

Je-li číslo motoru bez demontáže nepřístupné, jeho kontrola se neprovede. Skutečnost se uvede do poznámky protokolu, včetně důvodu, proč kontrola nemohla být provedena.

Příklad: 102 - kontrola neprovedena, číslo umístěno pod kapotáží

Tyto postupy byly stanoveny v souladu se stanoviskem prezidia Policie ČR č.j. PPR-1527/RDP-98.

Dopisem MDS č.j. 25 742/98 z 21:8:1998 byli vyzváni všichni držitelé typového schválení vozidla, jeho částí a doplňků a držitelé povolení hromadné přestavby vozidel, aby při vypisování technických průkazů důsledně respektovali zásady pro tuto činnost a v technických průkazech uváděli pouze údaje, které jsou v souladu se základním technickým popisem schváleného typu.

V Praze dne 26. srpna 1998

Ředitel
odboru silniční dopravy:
Ing. Pavel Tunkl v.r.