

VĚSTNÍK DOPRAVY

20

VYDÁVANÝ MINISTERSTVEM DOPRAVY A SPOJŮ

6. ŘÍJNA 1998

CENA 8,— Kč

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. 104

Při pravidelných technických prohlídkách vozidel ve stanicích technické kontroly (STK) jsou zjišťovány nedostatky v zápisech do technických průkazů vozidel (TP), případně i nesoulad provedení vozidla s údaji, uvedenými v TP, a to zejména u vozidel, jejichž technická způsobilost k provozu byla schválena jednotlivě.

Soulad provedení vozidla s údaji uvedenými v TP se posuzuje a hodnotí podle kontrolního úkonu č. 104 - Odchyly v provedení vozidla - přílohy č. 1 vyhlášky č. 103/1995 Sb., o pravidelných technických prohlídkách a měření emisí silničních vozidel, ve znění vyhlášky č. 322/1997 Sb.

K zajištění jednotného provádění kontrolního úkonu č. 104 stanovuje MDS tento postup.

1. Technický popis vozidla, kolonky 1 až 15 technického průkazu vozidla

Provedení vozidla musí být v souladu s technickými a evidenčními údaji uvedenými v kolonkách 1 až 15 TP. Výrobní čísla motoru a podvozku (karoserie) jsou však kontrolována samostatnými kontrolními úkony č. 102 a č. 103. Případné změny a doplňky v provedení vozidla musí být v TP zaznamenány a potvrzeny dopravním inspektorátem Policie ČR. Zjištěná odchylna v provedení vozidla se hodnotí stupněm závady, uvedeným v kontrolním úkonu č. 104.

Specifické problémy se vyskytují zejména u kolonek 3, 10, 15 a 16 TP.

Kolonka 3:

Otázky přístupnosti k číslu motoru jsou popsány ve výkladu ke kontrolnímu úkonu č. 102 (č.j. 25 777/98-110 z 28. 8. 1998).

Kolonka 10:

U tažných vozidel kategorií M a N, jsou-li vybavena spojovacími zařízeními, musí být druh spojovacího zařízení, tedy závěs pro přívěs nebo spojovací zařízení pro návěs, vždy zapsán do TP. U těchto vozidel rozeznáváme tyto

druhy spojovacího zařízení (Předpis EHK č. 55, vyhláška č. 102/1995 Sb.):

- * závěs + průměr čepu (příklad zápisu: „Závěs 50“)
- * točnice + průměr návěsného čepu (příklad zápisu: „Točnice 50“)
- * koule ISO 50
- * hák - oko

U vozidel kategorie O, T a OT se zápis druhu spojovacího zařízení do TP důsledně nevyžaduje, pokud se nejedná o přívěs, vybavený závěsem pro připojení dalšího přívěsu. U přípojných vozidel rozeznáváme tyto druhy spojovacího zařízení:

- * tažné oko + průměr oka (příklad zápisu: „Tažné oko 50“)
- * návěsný čep + průměr čepu (příklad zápisu: „Návěsný čep 50“)
- * koule ISO 50

U vozidel kategorií L se zápis závěsného zařízení do TP rovněž důsledně nevyžaduje. U těchto vozidel rozeznáváme tyto druhy spojovacího zařízení:

- * křížový kloub
- * koule + průměr koule (příklad zápisu: „Koule 25“)

Zjistí-li se při technické prohlídce tažného vozidla kategorie M nebo N, že druh spojovacího zařízení není řádně zapsán do TP, vyznačí se toto zjištění v protokole o technické prohlídce příslušnou závadou (104 - B) a do poznámky tohoto protokolu se запиše druh spojovacího zařízení namontovaného na vozidle. Protože se jedná o závadu evidenční, nevyznačuje se již tato závada kontrolním úkonem č. 712 - „Zařízení ke spojování vozidel“ (spojovací zařízení neodpovídá stanovaným podmínkám - B). U ostatních kategorií vozidel se absence zápisu o spojovacím zařízení jako závada nehodnotí.

Kontrolním úkonem č. 712 se hodnotí pouze plnění technických podmínek, vážících se ke spojovacímu za-

řízení, a to bez ohledu na to, zda je druh spojovacího zařízení v TP zapsán či nikoliv.

Příklad zápisu poznámky protokolu: 104 - namontován „Závěs 50“.

Kolonka 15:

V kolonce se vyznačuje slovem „ano“ nebo „ne“ předtištěný druh výbavy vozidla (ABS, retardér, ASR, airbeg, nezávislé topení). Jedná se převážně o nepovinnou výbavu vozidla (vybavení ABS je u některých kategorií vozidel dnes již povinné), kterou bylo vozidlo vybaveno při uvedení do provozu. Otázkou je, jak při technické prohlídce ke kontrole souladu těchto údajů s provedením vozidla přistupovat. K tomu stanoví MDS následující postup:

Pro hodnocení závad je rozhodující, zda se jedná o podstatnou výbavu vozidla, tj. takovou, jejíž přítomnost nebo nepřítomnost na vozidle významně zasahuje do konstrukce či funkce hlavních ústrojí vozidla a nebo má významný vliv na schvalované vlastnosti vozidla. Takovouto podstatnou výbavou je ABS a retardér, v určitých případech i nezávislé topení, pokud je součástí systému větrání a vytápění prostoru řidiče a cestujících. Takovouto výbavou však není airbag.

Současná právní úprava nestanoví povinnost vybavovat vozidla airbagem. Airbag je jen doplňkovou výbavou vozidla. Povinným prvkem zádržného systému pasivní ochrany řidiče a osádky jsou bezpečnostní pásy (§ 76 vyhlášky č. 102/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Je-li airbag z vozidla odstraněn, nelze tuto skutečnost z právního hlediska považovat za závadu. Důsledky vyjmutí (případně „vystřelení“) airbagu však musí být opraveny tak, aby byla zachována celistvost středu volantu a přístrojové desky, bez ostrých hran a výstupků.

Hodnocení závad:

- a) chybí-li na vozidle podstatná výbava zapsaná v TP, hodnotí se toto zjištění jako závada stupně B. Důvod hodnocení se zapíše do poznámky protokolu,
- b) chybí-li na vozidle nepodstatná (nepovinná) výbava zapsaná v TP, pak se toto zjištění jako závada nehodnotí. Skutečnost se zapíše pouze do poznámky protokolu o technické prohlídce. Změnu není nutno zapisovat do TP.

Příklad zápisu do poznámky protokolu: 104 - chybí airbagy

Kolonka 16:

V kolonce 16 TP jsou zapsány údaje, vztahující se k problematice emisí vozidla. Zapisuje se do ní číslo emisního homologačního předpisu, který vozidlo splnilo. V minulosti se zde zapisovaly i jiné doplňkové údaje, např. údaje o stupni čistoty výfukových plynů (S 1, S 2) nebo údaje o vybavení katalyzátorem (N KAT - neřízený katalytický systém, KAT - řízený katalytický systém). Do TP se také zapisovalo dodatečné vybavení vozidla neřízeným katalytickým systémem.

Údaje v kolonce 16 TP jsou jen podrobnějšími informacemi, vztahujícími se k typu motoru, uvedenému v kolonce 3 TP. Tyto informace by neměly být v rozporu s vlastnostmi, deklarovanými výrobcem motoru pro dané typové označení motoru, ani s údaji, zakódovanými v popisném kódu identifikačního čísla vozidla VIN (čtvrté až deváté

místo čísla VIN). Proto pro posouzení shody zápisu v TP s provedením vozidla podle kontrolního úkonu č. 104 jsou vždy rozhodující typ motoru a identifikační číslo vozidla, nikoliv zápis v kolonce 16 TP.

Zjistí-li se nesoulad mezi údaji uvedenými v kolonce 16 TP a výrobcem deklarovanými vlastnostmi typu motoru uvedeného v kolonce 3 TP, případně potvrzenými informacemi, odvozenými z kódu čísla VIN, nehodnotí se toto zjištění jako závada, ale zjištěná skutečnost se zapíše do poznámky protokolu o technické prohlídce jako sdělení evidenčnímu orgánu. Jedná se totiž o nedostatek, který vznikl v procesu schvalování vozidla a jeho evidence, nikoliv v důsledku provozování vozidla. Je proto na evidenčním orgánu, aby situaci řešil.

S typovým označením motoru a identifikačním číslem VIN přicházejí do styku také pracovníci stanic měření emisí (SME), kteří na základě identifikace typu motoru stanoví, s použitím dokumentace výrobce, diagnostické parametry vztahující se k měření emisí i emisní limity příslušné vozidlu. Značkové SME mají většinou k dispozici i informace k rozklíčování popisného kódu čísla VIN, které může obsahovat i informace o typu motoru a plnění homologačních předpisů. SME zapisuje identifikovaný typ motoru pouze do protokolu o měření emisí a případné odchylky od údajů v TP vozidla do poznámky tohoto protokolu.

Identifikace typu motoru, včetně všech jeho částí souvisejících s tvorbou emisí, věcně přísluší SME. Informace o tom je však obsažena jen v protokolu o měření emisí, který není držitel vozidla povinen předkládat STK při pravidelné technické prohlídce. Osvědčení o měření emisí pro zážehové motory, které je povinným dokladem vozidla se zážehovým motorem pro pravidelnou technickou prohlídku, však obsahuje podstatnou informaci o tom, jaký systém ve vztahu k tvorbě emisí je na vozidle instalován. Obsahuje ji řádka titulní strany osvědčení s názvem „Katalyzátor, výrobce, typ“, kde je uvedeno, zda na vozidle je instalován systém neřízený, řízený, neřízený s katalyzátorem nebo řízený s katalyzátorem. Rozsah této informace je pro technickou prohlídku zpravidla postačující, lze z ní s velkou pravděpodobností odvodit údaje, uvedené v kolonce 16 TP.

Příklad:

Zápis technického průkazu:

Vozidlo: ŠKODA 135 L Forman

Kolonka 2 - podvozek: výrobní číslo (VIN): TMB-CEA200NO.....

Kolonka 3 - motor: výrobce ŠKODA, typ 781.135, palivo BA 95 B, výr. číslo

Kolonka 16 - emise: EHK č. 83.02 B, KAT, S2

Záznam o přestavbě: žádný

Zápis v osvědčení o měření emisí:

Katalyzátor, výrobce, typ: neřízený katalyzátor

Z typového čísla motoru, čísla VIN a dokumentace výrobce vyplývá, že jde o karburátorovou verzi motoru, dodatečně vybavenou neřízeným katalyzátorem (osvědčení o měření emisí). Šesté místo čísla VIN „A“ specifikuje, že motor v původním provedení splnil předpis EHK 83.01 A = 83.00 A. S neřízeným katalyzátorem má předpoklady splnit předpis EHK 83.00 B (S 1).

Závěr: V zápisu TP vozidla je nesoulad mezi kolonkou 3 a kolonkou 6. Vozidlo není a u výrobce nebylo vybaveno řízeným systémem s vlastnostmi, uvedenými v kolonce 16 TP. Jde o zjevnou chybu zápisu do TP.

STK zapíše zjištění pouze do poznámky protokolu jako sdělení evidenčnímu místu. Zapíše např.: „104 - Údaje kolonky 16 TP nejsou v souladu s údaji kolonky 2 a 3 TP. Na vozidle je neřízený katalyzátor.“

2. Označování vozidel stupněm čistoty výfukových plynů

V r. 1993 bylo z podnětu orgánů pro životní prostředí zavedeno označování vozidel stupněm čistoty výfukových

plynů informativními nálepkami (S 1 a S 2), včetně zápisu tohoto stupně do TP a OTP. Označování mělo být součástí projektu možného omezení provozu některých druhů vozidel při nepříznivých povětrnostních podmínkách a případných daňových úlev. Projekt předpokládal, že města a obce vydají vyhlášky pro řešení dopravní situace v kritickém období. Praktické ověření projektu však neprokázalo přesvědčivé výsledky, proto bylo od tohoto řešení upuštěno. Informativní nálepky označující stupeň čistoty výfukových plynů vozidel tak ztratily svůj význam.

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

V Praze dne 26. srpna 1998

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

(Vyřizuje Ing. Kolrus, č.j. 25 778/98 - 110)