

# SBÍRKA ZÁKONŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Částka 27

Rozeslána dne 30. června 1995

Cena Kč 88,-

O B S A H:

103. Vyhláška Ministerstva dopravy o pravidelných technických prohlídkách a měření emisí silničních vozidel

103

## VYHLÁŠKA

Ministerstva dopravy

ze dne 31. května 1995

### o pravidelných technických prohlídkách a měření emisí silničních vozidel

Ministerstvo dopravy podle § 16 zákona č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, stanoví:

#### ČÁST PRVNÍ

#### PRAVIDELNÁ TECHNICKÁ PROHLÍDKA SILNIČNÍHO VOZIDLA

##### § 1

#### Rozsah a způsob provádění technické prohlídky silničního vozidla

(1) Pravidelnou technickou prohlídkou silničního vozidla (dále jen „technická prohlídka“) se rozumí kontrola stavu a činnosti ústrojí a zařízení silničního vozidla (dále jen „vozidlo“). V rozsahu stanoveném kontrolními úkony pro zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce uvedenými v příloze č. 1 této vyhlášky se u vozidla kontroluje

- a) brzdová soustava,
- b) řízení,
- c) nápravy, kola, pérování, hřídele, klouby,
- d) podvozek, stav karosérie a její vybavení (sedadla, bezpečnostní pásy), exteriér a interiér (zrcátka, ostré výčnělky a hrany),
- e) světelná zařízení a světelná signalizace,
- f) ostatní ústrojí a zařízení (elektrická zařízení a vedení, rychloměr a tachograf, palivová soustava, těsnost motoru a převodovky, spojka, řazení rychlostních stupňů, vytápění a větrací systém, spojovací zařízení, výfuková soustava, odrušení),
- g) stav a uložení předepsané a zvláštní vybavy.

(2) Před zahájením technické prohlídky se kontrolují doklady vozidla<sup>1)</sup> a platnost dokladu o měření emisí vydaného podle § 14 odst. 1 (plnění přípustných limitů škodlivých emisí ve výfukových plynech vozidla). Zároveň se ověřuje, zda skutečný stav vozidla od-

<sup>1)</sup> Vyhláška Ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů.

povídá technickým údajům uvedeným v jeho dokladech. Nesoulad evidenčních údajů v dokladech vozidla se skutečným stavem se zaznamená do protokolu o technické prohlídce vozidla.

(3) Při technické prohlídce je zakázáno seřizovat a opravovat vozidlo, s výjimkou jednoduchého seřízení světlometů, pokud to stav a přístupnost seřizovacích prvků umožňuje.

(4) Vojenská vozidla podle zvláštního předpisu<sup>2)</sup> nepodléhají technickým prohlídkám a měření emisí.

## § 2

(1) Stav a činnost ústrojí a částí vozidla se kontroluje porovnáním skutečného stavu s předepsanými podmínkami podle § 1 odst. 1 na základě diagnostických měření předepsaných vlastností vozidla a vyhodnocení naměřených výsledků (hodnot).

(2) Technická prohlídka se provádí na průjezdné kontrolní lince proudovým způsobem při použití přístrojů a zařízení uvedených v příloze č. 2 této vyhlášky a metrologicky zajištěných podle zvláštního předpisu.<sup>3)</sup> Technické prohlídky vozidel Ministerstva obrany, Armády České republiky, Ministerstva vnitra, Policie České republiky a Bezpečnostní informační služby nemusí být prováděny na průjezdné kontrolní lince.

(3) Vozidlo se přistavuje k technické prohlídce čisté, s předepsanou výbavou a nezatížené.

(4) Při technické prohlídce je přítomen řidič vozidla.

## § 3

### Hodnocení technického stavu vozidla

(1) Podle výsledku technické prohlídky je technický stav nebo funkce jednotlivých ústrojí vozidla hodnocen čtyřstupňovou klasifikací:

- a) 1. stupeň - stav bez závad,
- b) 2. stupeň - stav ústrojí s lehkou závadou, označovanou v dokladu o technickém stavu vozidla písmenem A. Lehká závada je taková závada, která znamená odchylky od bezchybného technického stavu vozidla, nemající však vliv na bezpečnost silničního provozu; na tyto závady je držitel vozidla pouze upozorněn,
- c) 3. stupeň - stav ústrojí s vážnou závadou, označovanou v dokladu o technickém stavu vozidla písmenem B. Vážná závada je taková závada, která již zjevně ovlivňuje provozní vlastnosti vo-

zidla; bezpečnost jízdy vozidla nebo silničního provozu však bezprostředně neohrožuje. Tento druh závad zahrnuje i závady, které nepříznivě působí na životní prostředí a na pozemní komunikace,

- d) 4. stupeň - stav ústrojí s nebezpečnou závadou označenou v dokladu o technickém stavu vozidla písmenem C. Nebezpečná závada je taková závada, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla nebo bezpečnost a plynulost silničního provozu, bezpečnost osob nebo majetku, poškozují pozemní komunikaci nebo ohrožují životní prostředí. Jako nebezpečná závada se klasifikuje i nezpůsobilost vozidla pro další provoz podle § 14 odst. 3.

(2) Na základě vyhodnocení technického stavu a funkce jednotlivých ústrojí je vozidlo

- a) technicky způsobilé pro další provoz, na jehož ústrojí nebyly zjištěny žádné závady nebo jen závady lehké druhu A. Tyto závady odstraňuje držitel vozidla ve vlastním zájmu,
- b) dočasně technicky způsobilé pro další provoz, na jehož ústrojí byla zjištěna jedna nebo více vážných závad druhu B, ale žádná nebezpečná závada druhu C. Tyto závady musí držitel vozidla odstranit co nejdříve a po jejich odstranění přistavit vozidlo k opakované technické prohlídce nejpozději do tří měsíců od jejich zjištění; pokud není vozidlo přistaveno k opakované technické prohlídce v této lhůtě, stává se nezpůsobilým pro další provoz podle písmene c),
- c) technicky nezpůsobilé pro další provoz, na jehož ústrojí byla zjištěna jedna nebo více nebezpečných závad druhu C a nesmí být použito v provozu po dobu, pokud tyto závady nejsou odstraněny.<sup>2)</sup>

(3) Je-li opakovaná technická prohlídka provedena do 30 kalendářních dnů včetně, kontroluje se pouze odstranění závad zjištěných při předcházející technické prohlídce; po 30 kalendářních dnech se provádí opakovaná technická prohlídka v celém rozsahu. Opakovaná technická prohlídka do 30 kalendářních dnů se provádí vždy v té stanici technické kontroly, ve které byla provedena předcházející technická prohlídka.

(4) Výsledky technické prohlídky, vyhodnocení technického stavu vozidla a závěry o způsobilosti vozidla pro další provoz se evidují v automatizovaném informačním systému technických prohlídek v rozsahu dat stanovených v příloze č. 15 této vyhlášky.

<sup>2)</sup> Vyhláška Ministerstva dopravy č. 102/1995 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích.

<sup>3)</sup> Zákon č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů.

## § 4

**Vyznačování technické prohlídky**

(1) Výsledek technické prohlídky a její hodnocení stanice technické kontroly vyznačuje ve starším provedení technického průkazu vozidla v části „Technická kontrola vozidla“ a v novém provedení technického průkazu vozidla v části „Záznam o technické prohlídce a platnost technické způsobilosti vozidla“ a umístěním příslušně vyznačené (perforované) kontrolní nálepky na zadní tabulku státní poznávací značky.<sup>1)</sup> Provedení kontrolní nálepky, postup při vyznačování technické prohlídky, evidování kontrolních nálepek a manipulaci s nimi jsou stanoveny v příloze č. 3 této vyhlášky.

(2) Je-li vozidlo hodnoceno jako technicky způsobilé pro další provoz, provede se o tom zápis do technického průkazu vozidla s uvedením termínu příští technické prohlídky a na zadní tabulku státní poznávací značky se umístí kontrolní nálepka s vyznačením měsíce a roku příští technické prohlídky.

(3) Je-li vozidlo hodnoceno jako dočasně technicky způsobilé pro další provoz, provede se o tom zápis do technického průkazu vozidla s uvedením tříměsíční lhůty pro opakovanou technickou prohlídku a na zadní tabulku státní poznávací značky se umístí kontrolní nálepka s vyznačením její tříměsíční platnosti do opakované technické prohlídky.

(4) Je-li vozidlo hodnoceno jako technicky nezpůsobilé k provozu, vyznačí se tato skutečnost zápisem v technickém průkazu vozidla; termín opakované technické prohlídky se do technického průkazu vozidla nezapíše a ani se nevyznačuje umístěním kontrolní nálepky na zadní tabulce státní poznávací značky. Původní kontrolní nálepka se ze zadní tabulky státní poznávací značky odstraní.

(5) Dopravní inspektorát Policie České republiky při prvním zaevidování vozidla nebo při přidělení nové státní poznávací značky nebo na žádost držitele vozidla, u něhož ještě neuplynula lhůta pro první technickou prohlídku a při zaevidování vozidla nebyla vyznačena, vyznačuje příští technickou prohlídku umístěním kontrolní nálepky na zadní tabulku státní poznávací značky podle lhůt stanovených pro technické prohlídky jednotlivých druhů vozidel.

(6) Kontrolní nálepka vyznačující termín příští technické prohlídky a zápis v technickém průkazu vozidla podle odstavců 2 až 4 jsou pro kontrolní orgány dokladem o provedené technické prohlídce.

## § 5

**Doklad o technickém stavu vozidla**

(1) Dokladem o technickém stavu vozidla při technické prohlídce je protokol o technické prohlídce.

(2) Protokol o technické prohlídce obsahuje

- a) název, sídlo a číslo stanice technické kontroly,
- b) datum provedení technické prohlídky,
- c) značku, typ, druh a kategorii vozidla,
- d) státní poznávací značku, číslo podvozku, číslo motoru, rok výroby kontrolovaného vozidla, stav počítače ujeté vzdálenosti,
- e) zjištěné lehké (A), vážné (B) a nebezpečné (C) závady ústrojí nebo funkcí vozidla,
- f) údaje o plnění podmínek podle zvláštního předpisu, např. podle Dohody o přepravě nebezpečných věcí (ADR),
- g) závěr o způsobilosti, dočasné způsobilosti nebo nezpůsobilosti vozidla k dalšímu provozu,
- h) záznam o vyznačení technické prohlídky zápisem v technickém průkazu a umístěním kontrolní nálepky na zadní tabulce státní poznávací značky,
- i) termín příští technické prohlídky,
- j) jméno kontrolního technika, který technickou prohlídku provedl,
- k) razítko a podpis vedoucího stanice technické kontroly nebo jeho zástupce.

Provedení protokolu o technické prohlídce je uvedeno v příloze č. 4 této vyhlášky a jeho tiskopis musí být chráněn proti padělání.

**ČÁST DRUHÁ****STANICE TECHNICKÉ KONTROLY**

## § 6

**Náležitosti žádosti o udělení oprávnění k provádění technických prohlídek, podklady pro udělení tohoto oprávnění a pro zahájení činnosti stanice technické kontroly**

(1) Žadatel o zřízení stanice technické kontroly požádá okresní úřad, v jehož územním obvodu bude stanice technické kontroly vykonávat svoji činnost, o udělení oprávnění k provádění technických prohlídek. V žádosti uvede

- a) název, sídlo a IČO žadatele o zřízení stanice technické kontroly,
- b) jméno, funkci, místo pobytu a telefonní číslo pracovníka odpovědného za zřízení stanice technické kontroly,
- c) typ stanice technické kontroly, který bude provozován,
- d) popis objektu včetně dispoziční a zastavovací studie (okotovaný výkres půdorysu, situace se zakreslenými příjezdovými komunikacemi, parkovištěm a návrhem administrativní části),
- e) úplný seznam technologického vybavení kontrolní linky,

- f) termín předpokládaného zahájení provozu,
- g) prohlášení o právním a ekonomickém nespojení s výrobou, prodejem nebo opravou vozidel nebo jejich součástí,
- h) komplexní stanovisko příslušného obecního (městského) úřadu, v jehož územním obvodu má být stanice technické kontroly zřízena, k záměru především z hledisek vhodnosti umístění, souladu s územním plánem, jiného veřejného zájmu a ochrany životního prostředí,
- i) stanovisko příslušného stavebního úřadu k záměru,
- j) vyjádření příslušného dopravního inspektorátu Policie České republiky k záměru především z hlediska potřebné kapacity technických prohlídek jednotlivých druhů vozidel.

(2) Stavbu nebo změnu stavby pro její užívání k provádění technických prohlídek může žadatel o zřízení stanice technické kontroly provádět jen na základě stavebního povolení vydaného podle zvláštního předpisu.<sup>4)</sup> Před zahájením výstavby stanice technické kontroly a před podáním žádosti o stavební povolení zašle žadatel o zřízení stanice technické kontroly projektovou dokumentaci požadovanou ke stavebnímu řízení okresnímu úřadu k odsouhlasení. Na základě takto doplněné žádosti může udělit okresní úřad oprávnění k provádění technických prohlídek s určením podmínek a termínu pro zahájení činnosti stanice technické kontroly. Kopii tohoto oprávnění zašle Ministerstvu dopravy (dále jen „ministerstvo“).

(3) Po vyškolení osob oprávněných kontrolovat technický stav vozidel (dále jen „kontrolní technik“) a po ukončení výstavby stanice technické kontroly zabezpečí její zřizovatel závěrečnou expertizu vypracovanou právníkem osobou určenou ministerstvem a kalibrací nebo ověření měřidel.<sup>5)</sup> Protokoly o odborné expertize, výsledku metrologické kontroly a kontroly technologického zařízení spolu s kopiemi osvědčení o odborné způsobilosti kontrolních techniků předloží okresnímu úřadu ve lhůtě stanovené v rozhodnutí o udělení oprávnění provádět technické prohlídky jako doklad o splnění podmínek k zahájení provozování (činnosti) stanice technické kontroly. V případě stavby nebo změny stavby pro její užívání k provádění technických prohlídek předloží zároveň kopii kolaudačního rozhodnutí. Při splnění všech podmínek dá okresní úřad souhlas k zahájení činnosti stanice technické kontroly.

(4) Při zahájení provozu (činnosti) musí být stanice technické kontroly označena jednotným způsobem stanoveným v příloze č. 5 této vyhlášky.

(5) Ministerstvo k zabezpečení výkonu státního odborného dozoru nad stanicí technické kontroly nebo okresní úřad k zabezpečení výkonu státní kontroly podle zvláštního předpisu<sup>5)</sup> mohou vyžádat od odborného ústavu vypracování posudku nebo provedení odborné expertizy podle zvláštního předpisu.<sup>6)</sup> Posudek nebo expertiza se zaměřuje

- a) na plnění a dodržování podmínek a povinností při provádění technických prohlídek,
- b) na dodržování stanoveného rozsahu technických prohlídek,
- c) na ověření odborné způsobilosti a oprávnění kontrolních techniků,
- d) na dodržování podmínek technického vybavení a uspořádání stanice technické kontroly,
- e) na dodržování systému řízení jakosti provádění technických prohlídek.

(6) Řádné a kvalitní provádění technických prohlídek se zabezpečuje prostřednictvím systému řízení jakosti provádění technických prohlídek podle zásad stanovených v příloze č. 18 této vyhlášky.

## § 7

### Rozsah odborných znalostí kontrolních techniků

(1) Pro funkci vedoucího stanice technické kontroly se požaduje vzdělání strojního nebo dopravního směru a praxe řízení v oboru autoopravárenství; požaduje se buď vysokoškolské vzdělání a nejméně dva roky praxe, nebo úplné střední odborné vzdělání a nejméně šest let praxe a řídičské oprávnění skupiny odpovídající kategoriím kontrolovaných vozidel. Pro funkci zástupce vedoucího stanice technické kontroly se požaduje stejné vzdělání a praxe jako pro vedoucího.

(2) Pro funkci kontrolního technika se požaduje vzdělání strojního nebo dopravního směru a odborná praxe v autoopravárenství; požaduje se buď úplné střední odborné vzdělání a nejméně dva roky praxe, nebo střední odborné vzdělání (vyučení v oboru auto-mechanik) a nejméně šest let praxe a řídičské oprávnění skupiny odpovídající kategoriím kontrolovaných vozidel.

(3) Pracovníci stanice technické kontroly splňující kvalifikační předpoklady mohou vykonávat funkci vedoucího, jeho zástupce nebo funkci kontrolního technika až po absolvování stanovené výuky, úspěšném ověření znalostí a vydání osvědčení o odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek. Rozsah odborných znalostí obsahují učební osnovy kursu pro kontrolní techniky uvedené v příloze č. 6 této vyhlášky.

<sup>4)</sup> Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

<sup>5)</sup> Zákon č. 552/1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>6)</sup> Zákon č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů.

## § 8

**Výuka v základním kursu pro kontrolní techniky**

(1) Výuka kontrolních techniků je rozdělena na teoretickou přípravu formou přednášek, cvičení a odborných konzultací a na praktický výcvik na kontrolních linkách a provádí se v základním kursu pro kontrolní techniky (dále jen „kurs“). Kurs organizuje a výuku zabezpečuje a provádí právnická osoba pověřená ministerstvem.

(2) Cílem kursu je seznámit

- a) s organizací technických prohlídek, sítě stanic technické kontroly a rámcově se systémem řízení této sítě,
- b) se společenským významem činnosti kontrolního technika ve stanici technické kontroly a s právními a ekonomickými důsledky závěrů z jeho činnosti,
- c) s vlivem změn technického stavu vozidla na bezpečnost a plynulost silničního provozu, na životní prostředí a ekonomiku provozu,
- d) s konstrukcí a funkcí diagnostických zařízení s cílem naučit tato zařízení používat pro ověřování funkce a zjišťování technického stavu ústrojí vozidla,
- e) s praktickým výkonem kontrolní činnosti na kontrolních linkách (pracovištích) pro jednotlivé druhy vozidel a se správným hodnocením zjišťovaného technického stavu vozidla,
- f) s organizací metrologie v České republice a v síti stanic technické kontroly s cílem naučit činnostem, které jsou nutné pro zajištění metrologického pořádku,
- g) s vedením agendy spojené s činností stanice technické kontroly.

(3) Kurs trvá tři týdny a je tematicky rozdělen do 120 vyučovacích hodin, z toho 62 hodin pro teoretickou výuku, 10 hodin pro odborné konzultace, 32 hodin pro praktický výcvik na kontrolních linkách a 16 hodin pro ověřování znalostí.

## § 9

**Ověřování znalostí kontrolních techniků stanice technické kontroly**

(1) Na závěr kursu prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických i praktických znalostí před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí vztahujících se k provádění technických prohlídek, kontrole a hodnocení technického stavu vozidla a metrologickému zabezpečení ve stanici technické kontroly, jakož i schopnost jejich uplatnění při technické prohlídce.

(2) Odborná způsobilost se prokazuje

- a) vysvědčením o státní nebo maturitní zkoušce

nebo výučním listem a dokladem o praxi z daného oboru podle § 7 odst. 1 až 3,

- b) závěrečnou zkouškou z předmětů stanovených v příloze č. 6 této vyhlášky.

(3) Obsahem závěrečné zkoušky podle odstavce 2 písm. b) je formou písemného testu prokázat znalosti

- a) právních předpisů upravujících činnost stanice technické kontroly, provádění technické prohlídky, kontrolu a hodnocení technického stavu vozidla, podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- b) základního technického názvosloví a agendy spojené s činností stanice technické kontroly,
- c) metrologického zabezpečení v České republice a ve stanici technické kontroly,
- d) konstrukce, obsluhy a údržby měřidel a technologických zařízení používaných při technické prohlídce.

Otázky písemného testu sestavuje ministerstvo.

(4) Obsahem závěrečné zkoušky je dále formou praktické a ústní zkoušky prověřit technické znalosti a dovednosti při používání měřidel a technologických zařízení se zaměřením zejména na správnost a vyhodnocení měření a praktické provádění technické prohlídky na kontrolní lince a na správné hodnocení zjišťovaného technického stavu vozidla.

(5) Hodnocení zkoušky podle odstavce 3 se provádí bodovým ohodnocením jednotlivých předmětů podle zkušebních otázek. Hodnocení zkoušky provádí zkušební komise podle této stupnice:

- a) prospěl, jestliže účastník kursu dosáhl u zkoušky nejméně 80 % dosažitelného bodového ohodnocení,
- b) neprospěl, jestliže účastník kursu dosáhl u zkoušky méně než 80 % dosažitelného bodového ohodnocení.

(6) Hodnocení zkoušky podle odstavce 4 se hodnotí stupněm prospěl nebo neprospěl. Hodnocení této zkoušky provádí zkušební komise hlasováním.

(7) O průběhu závěrečné zkoušky vyhotoví zkušební komise zkušební protokol podepsaný členy komise, jehož součástí je seznam účastníků kursu, jimi odevzdané písemné testy, včetně jejich bodového ohodnocení, hodnocení zkoušek podle odstavců 3 a 4 a celkové hodnocení.

(8) Absolvent kursu, který při závěrečné zkoušce neprospěl, může si své znalosti individuálně doplnit a požádat o opakování komisionálního přezkoušení v rozsahu závěrečné zkoušky kursu. Tuto žádost může podat nejdříve za jeden měsíc a nejpozději do šesti měsíců po ukončení kursu. Další opakování zkoušky není možné bez nového absolvování kursu.

- (9) Proti hodnocení zkušební komise lze podat

námítky do osmi dnů ode dne závěrečné zkoušky. O námitkách rozhoduje ministerstvo.

### § 10

#### Osvědčení o odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek

(1) Absolventu kursu, který při závěrečné zkoušce prospěl, vydá ministerstvo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek (dále jen „osvědčení“) podle provedení uvedeného v příloze č. 7 této vyhlášky. V osvědčení se vyznačí omezení doby jeho platnosti na dobu určitou, a to nejméně na dva roky ode dne vykonání závěrečné zkoušky. Dobu platnosti osvědčení určuje zkušební komise hlasováním podle průběžného hodnocení a konečného výsledku závěrečné zkoušky absolventa kursu.

(2) Jestliže držitel osvědčení hodlá i po dni ukončení jeho platnosti pokračovat v činnosti vedoucího stanice technické kontroly, jeho zástupce nebo kontrolního technika, musí nejpozději tři měsíce před tímto dnem požádat ministerstvo o prodloužení platnosti osvědčení, a to prostřednictvím právnické osoby uvedené v § 8 odst. 1. K žádosti přikládá i kopii osvědčení. Žadatel o prodloužení doby platnosti osvědčení musí absolvovat doškolovací kurs. Účelem doškolovacího kursu pro kontrolní techniky je seznámit jeho účastníky

- a) s novými poznatky o konstrukci, provedení, typických závadách apod. kontrolovaných vozidel a vozidel nově zaváděných do provozu,
- b) s novými technologickými postupy některých kontrolních úkonů,
- c) s novou diagnostickou technikou a možnostmi jejího využívání v podmínkách stanice technické kontroly,
- d) s novými předpisy, které se vztahují k činnosti stanice technické kontroly,
- e) se závadami v činnosti některých stanic technické kontroly, zjištěnými při výkonu státního odborného dozoru.

Platnost osvědčení se prodlužuje na dobu podle odstavce 1 na podkladě přezkoušení znalostí podle § 9 před zkušební komisí.

(3) Držitel osvědčení, který přechodně nevykonával činnost vedoucího stanice technické kontroly, jeho zástupce nebo kontrolního technika a který nepožádal o prodloužení platnosti osvědčení, může být platnost jeho osvědčení dodatečně prodloužena podle odstavce 2, jestliže ode dne skončení platnosti osvědčení neuplynuly více než dva roky. Po uplynutí této doby musí k vydání osvědčení absolvovat kurs.

(4) Ministerstvo může stanovit konání mimořádného doškolovacího kursu pro vedoucí stanice technické kontroly a jejich zástupce v případě, že je na-

léhavě potřebné seznámit je s novými závažnými aktuálními materiály nebo informacemi, které jsou jinak obsahem doškolovacího kursu.

### § 11

#### Technické vybavení a uspořádání stanice technické kontroly

(1) Stanice technické kontroly jsou samostatná pracoviště specializovaná k provádění technických prohlídek motorových a přípojných vozidel a dělí se podle druhu kontrolovaných vozidel na tyto typy:

- a) stanice technické kontroly pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií L, M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub><sup>2</sup>) (dále jen „stanice technické kontroly pro osobní automobily“),
- b) stanice technické kontroly pro silniční motorová a přípojná vozidla kategorií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> a T<sup>2</sup>) (dále jen „stanice technické kontroly pro užitkové automobily“),
- c) stanice technické kontroly pro traktory a jejich přípojná vozidla kategorií T, O<sub>T1</sub>, O<sub>T2</sub>, O<sub>T3</sub> a O<sub>T4</sub>.<sup>2</sup>)

(2) Kontrolní linky stanice technické kontroly pro osobní automobily musí mít tyto minimální rozměry:

- a) délka linky..... 33,0 m (4 kontrolní stání),  
nebo ..... 26,0 m (3 kontrolní stání),
- b) šířka linky ..... 5,0 m,
- c) světlá výška linky (včetně vrat) ..... 3,0 m,
- d) světlá šířka vrat..... 3,0 m,
- e) výška pod vazník..... 3,3 m.

(3) Kontrolní linky stanice technické kontroly pro užitkové automobily musí mít tyto minimální rozměry:

- a) délka linky..... 42,0 m,
- b) šířka linky ..... 6,0 m,
- c) světlá výška linky (včetně vrat) ..... 4,5 m,
- d) světlá šířka vrat..... 3,5 m,
- e) výška pod vazník..... 4,8 m.

(4) V návaznosti na kontrolní linku musí mít stanice technické kontroly tyto další prostory:

- a) kancelář příjmu,
- b) kancelář vedoucího,
- c) místnost pro kontrolní techniky (pro čtyři kontrolní techniky min. 20 m<sup>2</sup>),
- d) čekárna pro návštěvníky navazující na kancelář příjmu,
- e) sociální zařízení pro pracovníky a návštěvníky stanice technické kontroly,
- f) vhodně situované parkovací plochy pro vozidla přistavovaná k technické prohlídce a pro vozidla,

kteřá již technickou prohlídku absolvovala (celková potřebná kapacita těchto parkovišť je pro stanici pro osobní automobily minimálně deset vozidel a pro stanici pro užitkové automobily minimálně čtyři osmnáctimetrové soupravy a dvě dvanáctimetrová vozidla),

- g) vnitřní komunikace v areálu stanice technické kontroly, které musí umožňovat bezpečný a plynulý provoz (doporučuje se jednosměrný provoz),
- h) areál stanice technické kontroly musí mít samostatný vjezd a výjezd z veřejné pozemní komunikace.

(5) Řešení jednotlivých pracovišť i celého areálu stanice technické kontroly musí umožnit dodržení předepsaných technologických postupů technické prohlídky a vycházet z příslušných předpisů a doporučených technických norem<sup>7)</sup> pro

- a) parkovací plochy,
- b) vnitřní komunikace,
- c) příjezdové a výjezdové prostory na linku,
- d) podlahy na kontrolních linkách s bezprašným a snadno udržovatelným povrchem,
- e) podlahy pracoviště na kontrolu seřízení světlometů a na kontrolu geometrie přední nápravy podle zvláštních metrologických požadavků uvedených v příloze č. 17, která je součástí této vyhlášky,
- f) pracovní jámu pro kontrolní úkony na spodku vozidla.

Prostor před nájездem na linku musí umožnit plynulé a bezpečné najetí vozidla na první stání linky. Prostor po výjezdu z linky musí umožnit plynulý a bezpečný výjezd z linky.

(6) Stanice technické kontroly je vybavena nejméně těmito přístroji a zařízeními:

- a) přístroj na kontrolu tlaku vzduchu v pneumatikách s možností dohušťování - odhušťování, vybavený kontrolní přípojkou a odkalovací nádobkou,
- b) zařízení na kontrolu vůlí přední nápravy,
- c) přístroj na kontrolu geometrie řízené nápravy,
- d) zařízení na kontrolu házivosti kol,
- e) přístroj na kontrolu seřízení světlometů,
- f) válcová zkušebna brzd,

- g) zvedák do pracovní jámy k nadzvižení nápravy vozidla,
- h) zařízení na kontrolu zapojení zásuvky tažného zařízení,
- i) kontinuální odsávání spalin po celé délce linky,
- j) rozvod stlačeného vzduchu ve stanici pro osobní automobily s tlakem 0,8 MPa a ve stanici technické kontroly pro užitkové automobily s tlakem 1,0 MPa,
- k) montážní lampa do pracovní jámy,
- l) personální počítač o předepsané konfiguraci,
- m) přímá telefonní linka s faxem nebo s podobným zařízením,
- n) decelerometr,
- o) přístroj na zjišťování přítomnosti plynu při kontrole vozidla na pohon zkapalněným ropným plynem (LPG) nebo stlačeným zemním plynem (CNG).

(7) Přístroje a zařízení určené pro stanici technické kontroly schvaluje ministerstvo.

(8) Kapacita kontrolní linky pro osobní automobily v jednosměrném provozu při čtyřech kontrolních stáních je 12 500 technických prohlídek za rok a při třech kontrolních stáních je 10 000 technických prohlídek za rok. Kapacita kontrolní linky pro užitková vozidla je 4 600 technických prohlídek za rok.

(9) Stanice technické kontroly pro provádění technických prohlídek jen vozidel Ministerstva obrany, Armády České republiky, Ministerstva vnitra, Policie České republiky a Bezpečnostní informační služby nemusí splňovat podmínky uspořádání podle odstavců 2 až 4.

## ČÁST TŘETÍ

### PRAVIDELNÉ MĚŘENÍ EMISÍ VOZIDLA

#### § 12

#### Rozsah a způsob provádění měření emisí

(1) Pravidelným měřením emisí vozidla (dále jen „měření emisí“) se rozumí kontrola technického stavu vozidla, motoru a příslušenství ovlivňujícího tvorbu škodlivých emisí ve výfukových plynech vozidla, jejich seřízení, případné odstranění zjištěných závad

<sup>7)</sup> Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 213/1991 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízeních při provozu, údržbě a opravách vozidel.

ČSN 73 6059 Servisy a opravy motorových vozidel, čerpací stanice technické kontroly pohonných hmot.

ČSN 30 0552 Zjišťování stopových a obrysových průměrů zatačení atd.

ČSN 73 6057 Jednotlivé a řadové garáže.

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

nebo oprava a následné ověření plnění přípustných limitů škodlivých emisí ve výfukových plynech vozidla.

(2) U vozidel se zážehovými motory bez katalytických systémů nebo s neřízenými katalytickými systémy (dále jen „neřízené katalyzátory“) se provádí

- a) vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí ve výfukových plynech zaměřená na funkčnost, úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy; ventilový rozvod a jeho stav se kontroluje bez demontáže v rozsahu umožněném jeho konstrukcí a plnicí hrdlo palivové nádrže se kontroluje, jen pokud je požadována zvláštní úprava (např. zúžené hrdlo u motorů s katalyzátorem),
- b) kontrola seřízení motoru zahřátého na provozní teplotu z hlediska dodržení předepsaných hodnot udaných pro vozidlo výrobcem, zejména úhlu předstihu zážehu, případně u zapalovacího zařízení s kontaktním přerušovačem úhlu sepnutí kontaktů přerušovače, otáček volnoběhu, složení výfukových plynů při volnoběhu, funkci neřízeného katalyzátoru měřením obsahu oxidu uhelnatého a uhlovodíků a porovnání s hodnotami uvedenými výrobcem vozidla nebo výrobcem dodatečně namontovaného katalyzátoru,
- c) kontrola stejných parametrů jako při volnoběhu při zvýšených otáčkách v rozmezí 2 500 až 2 800 min<sup>-1</sup>, pokud výrobce nestanoví jinak,
- d) kontrola ostatních zařízení určených ke snížení emisí škodlivin (např. recirkulace výfukových plynů, odvětrání motoru) se provádí v rozsahu stanoveném výrobcem vozidla, motoru nebo příslušenství.

(3) U vozidel se zážehovými motory s řízenými katalytickými systémy (dále jen „řízené katalyzátory“) se provádí

- a) vizuální kontrola v rozsahu jako u vozidel bez katalytických systémů, rozšířená o kontrolu zúženého hrdla palivové nádrže, stavu katalyzátoru, stavu a úplnosti sondy lambda (včetně přívodního kabelu a konektoru) a všech přívodů elektronického směšovacího zařízení a elektronické řídicí jednotky,
- b) kontrola seřízení motoru a funkce katalyzátoru zahřátého na provozní teplotu z hlediska dodržení předepsaných hodnot udaných pro vozidlo výrobcem, zejména otáček při volnoběhu, bodu zážehu, funkce řídicí jednotky včetně sondy lambda pomocí zařízení předepsaného výrobcem, složení výfukových plynů při volnoběhu a při zvýšených otáčkách v rozmezí 2 500 až 2 800 min<sup>-1</sup>, pokud výrobce nestanoví jinak, a hodnoty součinitele lambda,
- c) kontrola ostatních zařízení určených ke snížení emisí škodlivin (např. recirkulace výfukových

plynů, odvětrání motoru) se provádí v rozsahu stanoveném výrobcem vozidla, motoru nebo příslušenství.

(4) U vozidel se vznětovými motory se provádí

- a) vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí ve výfukových plynech zaměřená zejména na neporušenost zajištění proti neoprávněné manipulaci u vstřikovacího zařízení, těsnosti palivového potrubí a jeho spojů, těsnosti proti unikání mazacího oleje, stavu a upevnění sací soustavy a neporušenosti a těsnosti výfukové soustavy; v případě, že je rozvodový mechanismus poháněn rozvodovým řemenem, provádí se kontrola jeho stavu a napnutí,
- b) kontrola seřízení motoru zahřátého na provozní teplotu z hlediska dodržení hodnot udaných výrobcem vozidla, zejména volnoběžných otáček motoru, pravidelnosti chodu motoru při volnoběžných otáčkách, přeběhových otáček (kontrola regulátoru vstřikovacího čerpadla), stanovení dovolené hodnoty kouřivosti a kontrola kouřivosti metodou volné akcelerační.

(5) Před měřením emisí se kontrolují doklady vozidla<sup>1)</sup> a doklad o měření emisí. Ověřují se identifikační údaje vozidla a motoru, homologační štítky vozidla, správnost údajů uvedených v dokladu o měření emisí a stanoví se dovolená hodnota kouřivosti, pokud není předepsána výrobcem. Nesoulad evidenčních údajů v dokladech vozidla se skutečným stavem se zaznamená do protokolu o měření emisí.

(6) Měření emisí se provádí při použití schválených přístrojů a zařízení metrologicky zajištěných,<sup>3)</sup> uvedených v příloze č. 8 této vyhlášky na základě vyhodnocení naměřených výsledků (hodnot), posouzení a hodnocení technického stavu motoru a jeho příslušenství podle výsledku měření a při dodržení postupů stanovených výrobcem vozidla, motoru a jeho příslušenství.

(7) Při měření emisí může být přítomen řidič vozidla za předpokladu, že jsou dodrženy všechny bezpečnostní předpisy.

### § 13

#### Hodnocení technického stavu motoru z hlediska měření emisí

(1) U vozidel se zážehovými motory musí být ústrojí a díly, které mají vliv na tvorbu emisí, úplně, nepoškozené a funkční a nesmí vykazovat zjevné vady. Naměřené parametry seřízení motoru musí odpovídat hodnotám uvedeným výrobcem vozidla, motoru nebo příslušenství. Koncentrace oxidu uhelnatého a nespálených uhlovodíků ve výfukových plynech nesmí překročit hodnoty stanovené v příloze č. 9 této vyhlášky.

(2) Vozidlo se zážehovým motorem, na jehož částech ovlivňujících tvorbu emisí nebyly zjištěny závady

v technickém stavu ani ve funkci a motor nepřekračuje stanovené limity emisí výfukových plynů, je technicky způsobilé pro další provoz.

(3) Vozidlo se zážehovým motorem, na jehož ústrojích a dílech motoru ovlivňujících tvorbu emisí byla zjištěna neúplnost, nadměrné poškození, opotřebení nebo závady ve funkci, jakož i nemožnost dosažení hodnot základního seřízení motoru stanoveného pro dané vozidlo a motor překračuje stanovené limity emisí výfukových plynů, je technicky nezpůsobilé pro další provoz.

(4) U vozidel se vznětovými motory nesmí být u vstřikovacího zařízení porušeno zajištění proti neoprávněné manipulaci, poškozena sací a výfuková soustava, zjištěny závady a netěsnosti palivové a mazací soustavy, volnoběžné a přeběhové otáčky musí být v rozmezí udávaném výrobcem a naměřené hodnoty kouřivosti metodou volné akcelerace nesmí převýšit hodnoty korigovaného součinitele absorpce stanoveného pro vozidlo při jeho homologaci nebo uvedené v příloze č. 9 této vyhlášky.

(5) Vozidlo se vznětovým motorem, na jehož skupinách a dílech ovlivňujících tvorbu emisí, sací a výfukové soustavě a zejména u vstřikovacího zařízení nebyly zjištěny závady v technickém stavu ani ve funkci a vozidlo nepřevyšuje povolenou hodnotu kouřivosti, je technicky způsobilé pro další provoz.

(6) Vozidlo se vznětovým motorem, jehož zajištění vstřikovacího zařízení proti neoprávněné manipulaci je porušeno nebo jehož sací a výfuková soustava je poškozena nebo volnoběžné, případně přeběhové otáčky nejsou v rozmezí udávaném výrobcem nebo byla zjištěna netěsnost palivové nebo mazací soustavy nebo naměřené hodnoty kouřivosti metodou volné akcelerace převýšily dovolené hodnoty, je technicky nezpůsobilé pro další provoz.<sup>1)</sup>

(7) Vozidla přestavěná na pohon zkapalněným ropným plynem (LPG) nebo stlačeným zemním plynem (CNG) musí splňovat limity emisí stanovené výrobcem pro původní palivo.

(8) Výsledky měření emisí, vyhodnocení technického stavu motoru a jeho příslušenství a závěry o způsobilosti vozidla pro další provoz se evidují v informačním systému měření emisí v rozsahu dat stanovených v příloze č. 16 této vyhlášky.

#### § 14

##### Vyznačování měření emisí

(1) Výsledek měření emisí a jeho hodnocení se vyznačuje zápisem do osvědčení o měření emisí a umístěním příslušně vyznačené (perforované) kontrolní nálepky na zadní tabulku státní poznávací značky.<sup>1)</sup> Osvědčení o měření emisí je přílohou technického průkazu vozidla a obsahuje

- a) identifikační údaje o vozidle a motoru vozidla,
- b) předepsané limity emisí, hodnoty základního seřízení a kontroly, včetně tolerancí,
- c) výsledek měření a termín příštího měření emisí.

Provedení osvědčení o měření emisí je uvedeno v příloze č. 10 této vyhlášky. Osvědčení se vystavuje pro každé vozidlo při prvním měření emisí a držitel vozidla jej předkládá při každém dalším měření emisí. Provedení kontrolní nálepky, postup při vyznačování měření emisí, evidování kontrolních nálepek a manipulaci s nimi jsou stanoveny v příloze č. 3 této vyhlášky.

(2) Je-li vozidlo hodnoceno jako technicky způsobilé pro další provoz, provede se zápis do osvědčení o měření emisí s uvedením termínu příštího měření emisí a na zadní tabulku státní poznávací značky se umístí kontrolní nálepka s vyznačením měsíce a roku příštího měření emisí.

(3) Je-li vozidlo hodnoceno jako technicky nezpůsobilé pro další provoz, považuje se za vozidlo, na jehož ústrojí byla zjištěna nebezpečná závada druhu C podle § 3 odst. 1 písm. d). Do osvědčení o měření emisí se neprovádí žádný zápis a ani se nevyznačuje termín příštího měření emisí umístěním kontrolní nálepky na zadní tabulce státní poznávací značky. Původní kontrolní nálepka se ze zadní tabulky státní poznávací značky odstraní.

(4) Dopravní inspektorát Policie České republiky při prvním zaevidování vozidla nebo při přidělení nové státní poznávací značky nebo na žádost držitele vozidla, u něhož ještě neuplynula lhůta pro první měření emisí a při zaevidování vozidla nebylo vyznačeno, vyznačuje příští měření emisí umístěním kontrolní nálepky na zadní tabulku státní poznávací značky podle lhůt stanovených pro měření emisí jednotlivých druhů vozidel.

(5) Kontrolní nálepka vyznačující termín příštího měření emisí a zápis v osvědčení o měření emisí podle odstavců 2 a 3 jsou pro kontrolní orgány dokladem o provedeném měření emisí.

#### § 15

##### Doklad o měření emisí

(1) Dokladem o technickém stavu vozidla, motoru a jeho příslušenství při měření emisí je protokol o měření emisí vozidla.

(2) Protokol o měření emisí obsahuje

- a) název, sídlo a číslo stanice měření emisí,
- b) jméno, příjmení a místo pobytu držitele vozidla,
- c) značku, typ, druh a kategorii vozidla,
- d) státní poznávací značku, číslo motoru, rok výroby, druh a typ katalyzátoru a stav počítací ujeté vzdálenosti,
- e) předepsané hodnoty kontrolovaných veličin,

- f) naměřené hodnoty kontrolovaných veličin,
- g) závěr o způsobilosti nebo nezpůsobilosti vozidla k dalšímu provozu,
- h) záznam o vyznačení měření emisí umístěním kontrolní nálepky na zadní tabulku státní poznávací značky,
- i) termín příštího měření emisí,
- j) datum provedení měření emisí,
- k) jméno pracovníka, který měření emisí provedl,
- l) razítko a podpis vedoucího stanice měření emisí.

(3) Provedení protokolu o měření emisí je uvedeno v příloze č. 11 této vyhlášky.

## ČÁST ČTVRTÁ

### STANICE MĚŘENÍ EMISÍ

#### § 16

#### Náležitosti žádosti o udělení oprávnění k měření emisí, podklady pro udělení tohoto oprávnění a pro zahájení činnosti stanice měření emisí

(1) Stanice měření emisí může být zřízena

- a) ve značkové nebo smluvní opravně výrobce vozidel nebo příslušenství souvisejícího s tvorbou emisí (dále jen „smluvní opravna“); pro měření emisí musí mít smluvní opravna vybavení a technické podklady předepsané výrobcem pro seřizování a opravu. Seřizování a opravy zážehových motorů s řízenými katalyzátory a vznětových motorů může stanice měření emisí provádět jen u vozidel, s jejichž výrobcem má uzavřenu příslušnou smlouvu; pro měření emisí traktorů se smlouva s výrobcem traktorů nevyžaduje,
- b) při stanici technické kontroly pouze pro měření emisí zážehových motorů bez řízených katalyzátorů; k tomu musí mít potřebné technické podklady pro měření emisí předepsané výrobcem vozidla. V této stanici měření emisí se neprovádějí opravy motoru a jeho příslušenství.

(2) Žadatel o zřízení stanice měření emisí požádá okresní úřad, v jehož územním obvodu bude stanice měření emisí vykonávat svoji činnost, o udělení oprávnění k měření emisí. V žádosti uvede

- a) název a sídlo žadatele o zřízení stanice měření emisí,
- b) příjmení a jméno, funkci, místo pobytu a telefonní číslo pracovníka odpovědného za zřízení stanice měření emisí,
- c) pro které značky a typy vozidel žádá o udělení oprávnění k měření emisí, které opravy a seřízení je schopen provádět jako smluvní opravna, a přiloží kopii smlouvy s výrobcem vozidla nebo příslušenství souvisejícího s tvorbou emisí,

- d) popis objektu, včetně půdorysného náčrtku příjezdové komunikace a parkoviště,
- e) úplný seznam technologického vybavení stanice měření emisí,
- f) termín předpokládaného zahájení provozu,
- g) komplexní stanovisko příslušného obecního (městského) úřadu, v jehož územním obvodu má být stanice měření emisí zřízena, k záměru především z hledisek vhodnosti umístění, souladu s územním plánem, jiného veřejného zájmu a ochrany životního prostředí,
- h) stanovisko příslušného stavebního úřadu k záměru,
- i) vyjádření hygienické služby.

(3) Stavbu nebo změnu stavby pro její užívání k měření emisí může žadatel o zřízení stanice měření emisí provádět jen na základě stavebního povolení vydaného podle zvláštního předpisu.<sup>4)</sup> O zřízení stanice měření emisí rozhoduje okresní úřad na základě žádosti podle odstavce 2; v rozhodnutí o udělení oprávnění k měření emisí určí podmínky a termín pro zahájení činnosti stanice měření emisí. Kopii rozhodnutí zašle ministerstvu.

(4) Po ukončení výstavby stanice měření emisí zabezpečí její zřizovatel závěrečnou expertizu vypracovanou právníkem osobou určenou ministerstvem, kalibrací nebo ověření měřidel<sup>3)</sup> a vyškolení pracovníků oprávněných měřit emise. Protokoly o odborné expertize, výsledku metrologické kontroly a kontroly technologického zařízení spolu s kopiemi osvědčení o odborné způsobilosti pracovníků oprávněných měřit emise předloží žadatel okresnímu úřadu jako doklad o splnění podmínek k zahájení činnosti stanice měření emisí ve lhůtě stanovené v rozhodnutí o udělení oprávnění měřit emise. V případě stavby nebo změny stavby pro její užívání k měření emisí předloží zároveň kopii kolaudačního rozhodnutí. Při splnění všech uvedených podmínek dá okresní úřad souhlas k zahájení činnosti stanice měření emisí.

(5) Při zahájení provozu musí být stanice měření emisí označena jednotným způsobem stanoveným v příloze č. 12 této vyhlášky.

(6) Ministerstvo k zabezpečení výkonu státního odborného dozoru nad stanicí měření emisí nebo okresní úřad k zabezpečení výkonu státní kontroly podle zvláštního předpisu<sup>5)</sup> mohou vyžádat od odborného ústavu vypracování posudku nebo provedení odborné expertizy podle zvláštního předpisu.<sup>6)</sup> Posudek nebo expertiza se zaměřuje

- a) na plnění a dodržování podmínek a povinností při měření emisí,
- b) na dodržování stanoveného rozsahu měření emisí,
- c) na ověření odborné způsobilosti a oprávnění osob k měření emisí,

- d) na dodržování podmínek technického vybavení a uspořádání stanice měření emisí,
- e) na dodržování systému řízení jakosti měření emisí.

(7) Řádné a kvalitní měření emisí se zabezpečuje prostřednictvím systému řízení jakosti měření emisí podle zásad stanovených v příloze č. 18 této vyhlášky.

### § 17

#### Rozsah odborných znalostí pracovníků oprávněných měřit emise

(1) Pracovník oprávněný měřit emise musí být vyučený v oboru autoopravárenství s odbornou praxí nejméně šest let nebo mít úplné střední odborné nebo vysokoškolské vzdělání strojního směru a odbornou praxi v oboru autoopravárenství nejméně tři roky.

(2) Pracovník stanice měření emisí splňující kvalifikační předpoklady může měřit emise až po absolvování stanoveného školení v základním kursu, úspěšném ověření jeho znalostí a dovedností a udělení osvědčení o odborné způsobilosti k měření emisí.

(3) Cílem základního kursu je seznámit

- a) s organizací měření emisí, sítě stanic měření emisí a rámcově se systémem řízení této sítě,
- b) se společenským významem činnosti pracovníka oprávněného měřit emise a s právními a ekonomickými důsledky závěrů z jeho činnosti,
- c) se zásadami schvalování vozidel a motorů z hlediska škodlivých emisí,
- d) s vlivem změn technického stavu motoru a jeho příslušenství na životní prostředí a ekonomiku provozu,
- e) s konstrukcí a funkcí diagnostických zařízení s cílem naučit tato zařízení používat pro ověřování funkce a zjišťování technického stavu ústrojí vozidla, motoru a jeho příslušenství,
- f) s praktickým výkonem měření emisí a se správným hodnocením zjišťovaného technického stavu motoru a jeho příslušenství,
- g) s organizací metrologie v České republice a v síti stanic měření emisí s cílem naučit činnostem, které jsou nutné pro zajištění metrologického pořádku v stanici měření emisí,
- h) s vedením agendy spojené s činností stanice měření emisí.

(4) Školení v základním kursu je zpravidla jednodenní, provádí se samostatně pro měření emisí vozidel poháněných zážehovými motory a vozidel poháněných vznětovými motory. Kurzy organizuje a provádí právnická osoba pověřená ministerstvem.

### § 18

#### Ověřování znalostí pracovníků oprávněných měřit emise

(1) Na závěr základního kursu prokazují jeho účastníci odbornou způsobilost závěrečnou zkouškou z teoretických i praktických znalostí a dovedností před zkušební komisí jmenovanou ministerstvem. Odbornou způsobilostí se rozumí soubor odborných znalostí a dovedností vztahujících se k měření emisí, kontrole, seřízení a hodnocení technického stavu motoru a jeho příslušenství, metrologickému zabezpečení a vedení agendy ve stanici měření emisí, jakož i schopnost jejich uplatnění při měření emisí.

(2) Odborná způsobilost se prokazuje

- a) vysvědčením o státní nebo maturitní zkoušce nebo výučním listem a dokladem o praxi z daného oboru podle § 17 odst.1,
- b) závěrečným testem sestaveným z otázek odpovídajících cíli školení podle § 17 odst. 3.

Otázky písemného testu sestavuje ministerstvo.

(3) Podmínky a postupy hodnocení testu, vytvoření zkušební protokolu a opakování zkoušky jsou obdobné podmínkám a postupům podle § 9 odst. 5 až 9.

### § 19

#### Osvědčení o odborné způsobilosti k měření emisí

(1) Absolventu základního kursu, který při závěrečné zkoušce prospěl, vydá ministerstvo osvědčení o odborné způsobilosti k měření emisí, jehož provedení je uvedeno v příloze č. 13 této vyhlášky. V osvědčení se vyznačí omezení doby jeho platnosti na dobu určitou, a to nejméně na dva roky ode dne vykonání závěrečné zkoušky. Doby platnosti osvědčení určuje zkušební komise hlasováním podle průběžného hodnocení a konečného výsledku závěrečné zkoušky absolventa kursu.

(2) Podmínky a postupy pro prodloužení platnosti osvědčení, doškolovací kurzy a mimořádné doškolovací kurzy jsou obdobné podmínkám a postupům podle § 10 odst. 2 až 4.

### § 20

#### Technické vybavení a uspořádání stanice měření emisí

(1) Stanice měření emisí se dělí podle značek a typů vozidel a podle druhů motorů na tyto typy:

- a) stanice měření emisí pro vozidla poháněná zážehovými motory,

- b) stanice měření emisí pro vozidla poháněná zážehovými motory a motory upravenými na pohon zkapalněným ropným plynem (LPG) nebo stlačeným zemním plynem (CNG),
- c) stanice měření emisí pro vozidla poháněná vznětovými motory.

(2) Stanice měření emisí musí mít pro své provozování (činnost) prostory splňující podmínky pro měření emisí, dostatečné manipulační prostory odpovídající příslušným předpisům a vycházející z doporučených technických norem,<sup>7)</sup> zařízení na odsávání výfukových plynů, větrání a vytápění, splňující hygienické požadavky.

(3) Stanice měření emisí pro vozidla poháněná zážehovými motory je vybavena nejméně těmito přístroji a zařízeními:

- a) přístroj na měření otáček motoru,
- b) přístroj na měření teploty oleje v motoru,
- c) přístroj na měření úhlu sepnutí kontaktů přerušovače,
- d) přístroj na měření předstihu zážehu,
- e) přístroj na měření limitů škodlivin emisí ve výfukových plynech,
- f) speciální zařízení na kontrolu seřízení motoru a funkce řízeného katalyzátoru a jeho příslušenství předepsané výrobcem vozidla nebo motoru,
- g) přístroje na zjišťování přítomnosti plynu u stanice měření emisí podle odstavce 1 písm. b).

(4) Stanice měření emisí pro vozidla poháněná vznětovými motory je vybavena nejméně těmito přístroji a zařízeními:

- a) opacimetr pro stanovení součinitele absorpce světla ve výfukových plynech,
- b) přístroj pro bezdemontážní kontrolu úhlu dynamického předvstříku a přípravky pro nastavení statického předvstříku.

(5) Přístroje a zařízení určené pro stanice měření emisí schvaluje ministerstvo.

## ČÁST PÁTÁ

### ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY PRO PROVÁDĚNÍ TECHNICKÉ PROHLÍDKY A MĚŘENÍ EMISÍ TRAKTORU, JEHO PŘÍPOJNÉHO VOZIDLA A MOTOROVÉHO ZIMNÍHO PÁSOVÉHO VOZIDLA

#### § 21

(1) Technická prohlídka a měření emisí traktoru a jeho přípojného vozidla se provádí v rozsahu a způ-

sobem stanoveným kontrolními úkony pro zjišťování a hodnocení technického stavu traktoru a jeho přípojného vozidla při technické prohlídce a měření emisí, uvedenými v příloze č. 14 této vyhlášky.

(2) Při zřizování stanice technické kontroly a stanice měření emisí pro traktory a jejich přípojná vozidla, hodnocení technického stavu, vyznačování technické prohlídky a měření emisí, vydávání dokladů o technickém stavu a měření emisí traktoru a jeho přípojného vozidla, při stanovení rozsahu a ověřování odborných znalostí a výuce kontrolních techniků a při udělování osvědčení o odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek a měření emisí se postupuje podle § 6 až 10 a § 16 až 19.

(3) Stanice technické kontroly a stanice měření emisí pro traktory a jejich přípojná vozidla může být mobilní s určením pro provádění technických prohlídek společně s měřením emisí v místě soustředění traktorů a jejich přípojných vozidel, určeném okresním úřadem.

(4) Stanice technické kontroly pro traktory a jejich přípojná vozidla je vybavena nejméně těmito schválenými přístroji a zařízeními:

- a) decelerometr,
- b) kontrolní tlakoměr (třída přesnosti 2,5) s koncovkou na spojkovou hlavici,
- c) zařízení pro kontrolu zásuvky přívěsu,
- d) personální počítač o předepsané konfiguraci.

(5) Stanice měření emisí pro traktory je vybavena nejméně těmito schválenými přístroji a zařízeními:

- a) opacimetr pro stanovení absorpce světla ve výfukových plynech,
- b) přístroj pro bezdemontážní kontrolu úhlu dynamického předvstříku a přípravky pro nastavení statického předvstříku.

(6) Technická prohlídka traktoru a jeho přípojného vozidla se provádí na vhodném místě mimo linku stanice technické kontroly. Pro jízdní zkoušku účinku brzd traktoru a jeho přípojného vozidla musí být dostatečně dlouhá a široká silnice (prostranství), na které se traktor nebo traktor s přípojným vozidlem může bezpečně otočit. Vozovka zkušebního úseku (prostranství) musí mít rovný, čistý a neklouzavý asfaltový, asfaltobetonový nebo cementobetonový povrch bez výmolů nebo jiného povrchového poškození.

(7) Podle odstavců 1 až 5 se na vhodném místě mimo linku stanice technické kontroly provádí i technická prohlídka a měření emisí motorového zimního pásového vozidla (sněžný skútr, sněžná rolba). Pro jízdní zkoušku tohoto vozidla musí být dostatečně velké prostranství s rovným a souvislou vrstvou sněhu pokrytým povrchem.

## ČÁST ŠESTÁ

METROLOGIE V SÍTI STANIC TECHNICKÉ  
KONTROLY A STANIC MĚŘENÍ EMISÍ

## § 22

(1) Technická prohlídka a měření emisí jsou zajišťovány formou kontrol za využití měřících zařízení (dále jen „měřidlo“). Z výsledku měření jsou vyvozeny závěry o způsobilosti vozidla k dalšímu provozu, a proto je nezbytné zajišťovat jednotnost a správnost měřidel a měření.<sup>3)</sup>

(2) Měřidla používaná k technickým prohlídkám a měření emisí musí splňovat požadavky stanovené zvláštním předpisem.<sup>3)</sup> Technologii kalibrace, včetně specifikace etalonů a způsobu přenosu hodnot veličin z etalonu na pracovní měřidla, stanoví metrologické metodiky doporučené ministerstvem a schválené Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Metrologickou návaznost měřidel a metrologické zajištění v síti stanic technické kontroly a stanic měření emisí zabezpečuje právnická osoba pověřená ministerstvem.

(3) Provozovatel stanice technické kontroly a stanice měření emisí zabezpečuje řádnou údržbu, opravy

i případnou obnovu měřidel, vedení metrologické evidence o měřidlech stanice technické kontroly a stanice měření emisí a odpovídá za jednotnost a správnost prováděných měření. Stanice technické kontroly a stanice měření emisí nesmí používat měřidlo s poruchou, které může ovlivnit správnost měření, a měřidlo, které nebylo metrologicky navázáno.

(4) Vedoucí stanice technické kontroly odpovídá za dodržování metrologického řádu ve stanici technické kontroly uvedeného v příloze č. 17 této vyhlášky a vedoucí stanice měření emisí odpovídá za dodržování metrologického pořádku ve stanici měření emisí.<sup>3)</sup>

(5) Kontrolní technik nebo pracovník oprávněný měřit emise odpovídá za správnost obsluhy měřidel, za dodržování podmínek a postupu měření, za správné vyhodnocení měření, za údržbu a řádný technický stav měřidla a za vedení předepsané evidence měřidel (provozní deník měřidla).

## § 23

## Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. července 1995.

Ministr:

PhDr. Stráský v. r.

## KONTROLNÍ ÚKONY

pro zjišťování a hodnocení  
technického stavu vozidla při technické prohlídce

-----

Rozsah kontroly, kontrolní úkony, způsob zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce se dělí do následujících skupin kontrolovaných ústrojí vozidla:

**100 Státní poznávací značka, výrobní čísla, odchylky v provedení vozidla**

- 101 Státní poznávací značka
- 102 Výrobní číslo motoru
- 103 Výrobní číslo podvozku (karosérie)
- 104 Odchylky v provedení vozidla
- 105 Barva vozidla

**200 Brzdová soustava**

- 201 Provozní brzda - účinek
- 202 Provozní brzda - souměrnost působení
- 203 Provozní brzda - doba náběhu tlaku vzduchu
- 204 Provozní brzda - výstražné zařízení
- 205 Provozní brzda - odstupňovatelnost účinku
- 206 Posilovač brzd - činnost
- 207 Provozní brzda - zdvih pedálu
- 208 Parkovací brzda - účinek
- 209 Parkovací brzda - zdvih páky
- 210 Odlehčovací brzda - činnost
- 211 Samočinná brzda přípojného vozidla
- 212 Nájezdová brzda přívěsu - účinek
- 213 Převedení provozní brzdy
- 214 Převedení parkovací brzdy
- 215 Brzdové hadice a potrubí
- 216 Těsnost brzdové soustavy
- 217 Klíče brzd - zdvih pák
- 218 Brzdové válce
- 219 Brzdové obložení
- 220 Kotouče (bubny) brzd
- 221 Spojkové hlavice

- 222 Kontrolní přípojky
- 223 Brzdová kapalina - stav
- 224 Tlak vzduchu - provozní, ovládací, brzdový
- 225 Protiblokovací systémy (ABS)
- 226 Zátěžové regulátory a omezovače tlaku v brzdových soustavách

### **300 Řízení**

- 301 Mechanická vůle řízení na volantu
- 302 Plynulost přenosu síly
- 303 Sloupek (čep) řízení
- 304 Volant (řídítka)
- 305 Převodka řízení
- 306 Klouby, páky a tyče řízení
- 307 Vůle v kloubech, řídicích pákách a tyčích
- 308 Sbíhavost kol řídicí nápravy
- 309 Odklon kol řídicí nápravy
- 310 Rozdíl rejďů
- 311 Posilovač řízení - činnost

### **400 Nápravy, kola, pérování, hřídele a klouby**

- 401 Přední náprava (vidlice)
- 402 Kola - vůle v zavěšení
- 403 Kola - vůle v uložení
- 404 Kola - upevnění
- 405 Disky (ráfky)
- 406 Pneumatiky - konstrukce, druh dezénu, rozměr
- 407 Pneumatiky - poškození
- 408 Pneumatiky - hloubka vzorku
- 409 Přední kola - házivost
- 410 Zadní náprava (vidlice)
- 411 Řetězy a kryty (moto)
- 412 Pérování - přední
- 413 Pérování - zadní
- 414 Tlumiče pérování - stav
- 415 Tlumiče pérování - činnost
- 416 Stabilizátor
- 417 Spojovací hřídele a klouby
- 418 Náhradní kolo - stav
- 419 Náhradní kolo - upevnění

### **500 Rám a karosérie**

- 501 Rám (nosná konstrukce) - lomy, praskliny
- 502 Rám (nosná konstrukce) - spojení dílů
- 503 Rám (nosná konstrukce) - koroze
- 504 Sklopný stojánek (moto)
- 505 Náravníky
- 506 Zařízení proti vklínění malých vozidel
- 507 Kapota, víko zavazadlového prostoru
- 508 Kryty kol (blatníky)

- 509 Lapače nečistot (zástěrky)
- 510 Skříň karosérie (budka řidiče)
- 511 Schůdky (stupačky)
- 512 Dveře
- 513 Okna - otvírání a zavírání
- 514 Okna - zasklení
- 515 Ochranné kryty (moto)
- 516 Stěrače skla
- 517 Ostřikovač
- 518 Clona proti slunci
- 519 Clona proti oslnění (autobus)
- 520 Zpětná zrcátka
- 521 Přidržovací tyče (autobusy)
- 522 Sedadla
- 523 Kotevní úchyty pásů
- 524 Bezpečnostní pásy
- 525 Nouzové východy (autobusy)
- 526 Podlaha
- 527 Bočnice
- 528 Ochrana kabiny řidiče
- 529 Nebezpečné vnější a vnitřní díly
- 530 Nástavba (pracovní stroj)

#### **600 Světelná zařízení a světelná signalizace**

- 601 Světlomety - počet a umístění
- 602 Světlomety - provedení
- 603 Světlomety - stav
- 604 Přepínání potkávacích a dálkových světel
- 605 Potkávací světla - seřízení
- 606 Dálková světla - seřízení
- 607 Dálková světla - svítivost
- 608 Přední obrysové svítilny motorového vozidla
- 609 Přední obrysové svítilny přípojného vozidla
- 610 Doplnkové obrysové svítilny a boční obrysové svítilny
- 611 Parkovací světla
- 612 Osvětlení směrových tabulek
- 613 Světlomety se světlem do mlhy - počet a umístění
- 614 Světlomety se světlem do mlhy - činnost
- 615 Směrové svítilny - počet a umístění
- 616 Směrová světla - činnost
- 617 Výstražná činnost směrových světel
- 618 Hledací světlomet
- 619 Zadní obrysové svítilny
- 620 Brzdové svítilny - počet a umístění
- 621 Brzdová světla - činnost
- 622 Zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky
- 623 Světlomety se zpětným světlem
- 624 Odrazky
- 625 Zadní svítilny se světlem do mlhy - počet a umístění
- 626 Zadní svítilny se světlem do mlhy - činnost

- 627 Pracovní světla
- 628 Zvláštní výstražná světelná zařízení
- 629 Vnitřní osvětlení
- 630 Sdělovače
- 631 Zásuvka (vidlice), spojovací kabel

## **700 Ostatní ústrojí a zařízení**

- 701 Zvuková výstražná zařízení
- 702 Rychloměr, tachograf, počítač ujeté vzdálenosti
- 703 Elektrická vedení
- 704 Akumulátor
- 705 Palivová nádrž
- 706 Palivové potrubí
- 707 Motor a převodovka - těsnost
- 708 Spojka, řazení
- 709 Zařízení k vlečení vozidla
- 710 Vytápěcí a větrací systém
- 711 Vyznačení obrysu vozidla (soupravy)
- 712 Zařízení ke spojování vozidel
- 713 Pojistné spojovací zařízení
- 714 Tažná oj přívěsu
- 715 Značení některých údajů na vozidle
- 716 Sklápěcí zařízení
- 717 Hydraulické zařízení
- 718 Úpravy a doplňková výstroj a výbava
- 719 Omezovače rychlosti jízdy
- 720 Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla

## **800 Hluk, odrušení**

- 801 Výfukové potrubí - vyústění
- 802 Výfukové potrubí - stav
- 803 Hladina vnějšího hluku výfukového systému
- 804 Odrušení

## **900 Předepsaná a zvláštní výbava**

- 901 Lékárnička
- 902 Předepsaná minimální výbava
- 903 Výstražný trojúhelník
- 904 Hasicí přístroje
- 905 Zakládací klíny
- 906 Nádoby na záložní palivo a jejich držáky
- 907 Plachta a oblouky
- 908 Naviják
- 909 Hydraulická ruka
- 910 Zvedací čelo

Kontrolní úkony v jednotlivých skupinách kontrolovaných ústrojí vozidel se rozčleňují na:

- a) předepsané technické podmínky, kterým musí vozidlo vyhovovat,
- b) způsob provádění kontroly technického stavu vozidla a jeho částí,
- c) zjištěné závady v technickém stavu vozidla a hodnocení nebezpečnosti jednotlivých zjištěných závad.

Kontrolní úkony pro technickou prohlídku se v jednotlivých skupinách kontrolovaných ústrojí vozidel upravují následovně:

---

## SPZ , VÝROBNÍ ČÍSLA, ODCHYLKY V PROVEDENÍ VOZIDLA 100

---

- 101 Státní poznávací značka
- 102 Výrobní číslo motoru
- 103 Výrobní číslo podvozku (karosérie)
- 104 Odchylky v provedení vozidla
- 105 Barva vozidla

---

### Státní poznávací značka

**101**

---

#### **Předepsané podmínky**

Tabulky se státní poznávací značkou musí být pevně namontovány:

- na nákladních a speciálních nákladních automobilech, silničních tahačích vpředu uprostřed, vzadu na levé straně vozidla,
- na osobních automobilech, autobusech a od nich odvozených speciálních vozidlech uprostřed vpředu i vzadu,
- na přívěsech za osobní automobily a autobusových přívěsech jen vzadu uprostřed,
- na ostatních přípojných vozidlech jen vzadu na levé straně,
- na motorových tříkolkách jen vzadu, a to uprostřed nebo na levé straně,
- na jednostopých vozidlech jen vzadu uprostřed.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav, provedení a upevnění tabulek se státní poznávací značkou a její shodnost s údaji v dokladech vozidla.

**Závady**

1. Státní poznávací značka nesouhlasí s předloženými doklady
2. Tabulka státní poznávací značky je poškozená natolik, že není dostatečně čitelná
3. Umístění tabulky státní poznávací značky neodpovídá předpisu
4. Tabulka státní poznávací značky je odlišného provedení oproti schválenému
5. Tabulka státní poznávací značky není dostatečně upevněna, popřípadě je mírně poškozená, avšak dostatečně čitelná

**Poznámka:** Do protokolu v části poznámka se uvedou zjištěné odchylky

---

**Výrobní číslo motoru****102**

---

**Předepsané podmínky**

1. Na motoru musí být vyraženo jeho výrobní číslo. U vozidel vyrobených nebo dovezených v době od 1.7.1972 do 31.12.1975 může být výrobní číslo motoru vyznačeno na přinýtovaném štítku.
2. Není-li výrobní číslo motoru čitelné nebo vůbec zjistitelné, nebo nelze-li je bezpečně určit, musí být vyraženo nové číslo, které přidělí dopravní inspektorát Policie České republiky u něhož je nebo bude vozidlo evidováno.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří výrobní číslo motoru a porovná se s údaji v technickém průkazu, osvědčení o technickém průkazu a v záhlaví protokolu. V technickém průkazu musí být řádně zaevidováno i výrobní číslo výměnného motoru, který je právě ve vozidle zamontován.

**Závady**

1. Výr. číslo motoru nesouhlasí s doklady nebo není zaznamenáno
2. Výrobní číslo na motoru chybí nebo je nečitelné

**Poznámka:** Do protokolu v části poznámka se uvedou zjištěné odchylky

---

**Výrobní číslo podvozku (karosérie)****103**

---

**Předepsané podmínky**

1. Na vozidle musí být upevněn výrobní štítek, obsahující předepsané údaje. Štítek nesmí být snadno měnitelný nebo odstranitelný.
2. Na karosérii osobních automobilů a u vozidel bez samostatného podvozku musí být vyraženo výrobní číslo karosérie. Na

vozidlech se samostatným podvozkem musí být vyraženo výrobní číslo podvozku na rámu nebo na části, která rám nahrazuje.

3. Výrobní štítky a výrobní čísla musí být umístěny na snadno přístupných místech v přední části pravé strany příslušných skupin. Vyznačení musí být trvanlivé a dobře čitelné.
4. Není-li výrobní číslo podvozku nebo karosérie čitelné nebo vůbec zjištěitelné, nebo nelze-li je bezpečně určit, musí být vyznačeno nové číslo přidělené dopravním inspektorátem Policie České republiky u něhož je nebo bude vozidlo evidováno.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří výrobní číslo podvozku, popřípadě karosérie a porovná se s údaji v technickém průkazu, osvědčení o technickém průkazu a v záhlaví protokolu.

#### **Závady**

1. Výrobní číslo podvozku (karosérie) nesouhlasí s doklady
2. Výrobní číslo chybí nebo je nečitelné

**Poznámka:** Do protokolu v části poznámka se uvedou zjištěné odchylky

---

### **Odchylky v provedení vozidla**

**104**

#### **Předeepsané podmínky**

Odchylky v provedení vozidla, odpovídající stanoveným podmínkám provozu vozidel na pozemních komunikacích a měnicí parametry vozidla uvedené v jeho technickém průkazu, musí být zaznamenány v technickém průkazu, případně v osvědčení o technickém průkazu.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se zjistí, zda vozidlo odpovídá schválenému typu podle technického průkazu vozidla. V případě změn se ověří, zda změny neodporují platným předpisům. Mění-li údaje uvedené v technickém průkazu, uvede se zjištěná skutečnost v rubrice "Poznámka" protokolu o technické kontrole vozidla.

#### **Závady**

Vozidlo bylo změněno tak, že neodpovídá údajům uvedeným v technickém průkazu vozidla.

**Poznámka:** je-li zjištěna odchylka v provedení vozidla v rozporu s platnými podmínkami provozu vozidel na pozemních komunikacích, hodnotí se podle úkonu č. 718.

---

**Barva vozidla****105**

---

**Předepsané podmínky**

V technickém průkazu vozidla a v osvědčení o technickém průkazu musí být zaznamenána barva (barevné provedení) vozidla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, zdali barva (barevné provedení) vozidla souhlasí se záznamem v technickém průkazu, popřípadě v osvědčení o technickém průkazu. Barva se identifikuje podle vzorníku barev.

**Závady**

1. Barva nebo barevné provedení vozidla nesouhlasí se záznamy v dokladech nebo není zapsána v dokladech
2. Označení barevného provedení nesouhlasí se vzorníkem barev

**Poznámka:** Do protokolu v části poznámka se uvedou zjištěné odchylky

---

**BRZDOVÁ SOUSTAVA****200**

---

- 201 Provozní brzda - účinek
- 202 Provozní brzda - souměrnost působení
- 203 Provozní brzda - doba náběhu tlaku vzduchu
- 204 Provozní brzda - výstražné zařízení
- 205 Provozní brzda - odstupňovatelnost účinku
- 206 Posilovač brzd - činnost
- 207 Provozní brzda - zdvih pedálu
- 208 Parkovací brzda - účinek
- 209 Parkovací brzda - zdvih páky
- 210 Odlehčovací brzda - činnost
- 211 Samočinná brzda přípojného vozidla
- 212 Nájezdová brzda přívěsu - účinek
- 213 Převod provozní brzdy
- 214 Převod parkovací brzdy
- 215 Brzdové hadice a potrubí
- 216 Těsnost brzdové soustavy
- 217 Klíče brzd - zdvih pák
- 218 Brzdové válce
- 219 Brzdové obložení
- 220 Kotouče, bubny brzd
- 221 Spojkové hlavice
- 222 Kontrolní přípojky
- 223 Brzdová kapalina - stav
- 224 Tlak vzduchu - provozní, ovládací, brzdový
- 225 Protiblokovací systémy (ABS)
- 226 Zátěžové regulátory a omezovače tlaku v brzdových soustavách

**Provozní brzda - účinek****201****Předepsané podmínky**

Vozidlo musí být schopno dosáhnout minimálně brzdného účinku vyjádřeného zbrzděním (Z), uvedeného v následující tabulce, aniž by byla překročena přípustná ovládací síla.

Datum schválení typu	Kategorie vozidla	Nejmenší brzdění Z(%)	Přípustná ovládací síla (N) Fp
od 1.1.1953	do 100 km.h <sup>-1</sup>	45	685
do 1.1.1972	nađ 100 km.h <sup>-1</sup>	59	590
po 1.1.1972	M <sub>1</sub>	59	490
	M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	51	685
	N, O	45	685

**Způsob kontroly**

Účinek provozní brzdy se zjišťuje pomocí válcové zkušebny brzd. Při kontrole a vyhodnocení výsledků měření se postupuje podle metodiky stanovené výrobcem přístrojů a zařízení používaných k technickým prohlídkám (dále jen "stanovená metodika").

**Závady**

Vozidlo nedosáhne předepsaného brzdného účinku, aniž by byla překročena nejvyšší přípustná ovládací síla . . . . . (C)

**Poznámka:** Definice zbrzdění a odvození nejmenších přípustných hodnot zbrzdění jsou uvedeny v metodice.

**Provozní brzda - souměrnost působení****202****Předepsané podmínky**

- Účinek provozního brzdění musí působit na kola téže nápravy souměrně k podélné střední rovině vozidla.
- Brzdné síly na obvodu levého a pravého kola téže nápravy se mohou lišit maximálně o 30 % (počítáno z větší hodnoty).
- Brzdné síly při odbrzdění na obvodu levého a pravého kola téže nápravy se mohou lišit maximálně o 30 % (počítáno z větší hodnoty).

**Způsob kontroly**

Pro ověření souladnosti působení brzd se použijí výsledky měření brzdných sil na válcové zkušebně (pro úkon č. 201). Velikost nesouladnosti se určí podle stanovené metodiky. Průběh odbrzdění se zpravidla posuzuje z grafického záznamu brzdných sil.

**Závady**

1. Účinek brzd na protilehlých kolech téže nápravy (kterékoli) není souladný; rozdíl brzdných sil na obvodu těchto kol je větší než 30%. . . . . (C)

**Provozní brzda - doba náběhu tlaku vzduchu****203****Předepsané podmínky**

1. U motorových vozidel pro dobu zdvihu brzdového pedálu 0,2 s:
  - doba mezi počátkem ovládnutí pedálu a okamžikem, kdy tlak vzduchu v brzdovém válci dosáhne 75 % své asymptotické hodnoty, nesmí být delší než 0,6 s.
  - doba, která uplyne mezi začátkem působení na brzdový pedál a okamžikem, kdy tlak měřený ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí dosáhne 10 % své asymptotické hodnoty, nesmí být delší než 0,2 s a 75 % své asymptotické hodnoty delší než 0,4 s.
2. U přípojných vozidel při brzdění simulátorem:
  - doba, která uplyne mezi okamžikem, kdy tlak vyvozený simulátorem v ovládací větvi spojovacího potrubí dosáhne 0,65 MPa a okamžikem, kdy tlak v brzdovém válci přípojného vozidla dosáhne 75 % své asymptotické hodnoty, nesmí překročit 0,4 s.
3. Limitní hodnoty jsou předepsány pouze pro vozidla schválená po 1.7.1972.

**Způsob kontroly**

Doba náběhu tlaku se kontroluje jen u vozidel s přetlakovými vzduchovými brzdami (popřípadě u vozidel se smíšenými brzdovými soustavami), vybavených kontrolními přípojkami. Přitom se postupuje podle stanovené metodiky.

**Závady**

Doba náběhu tlaku v brzdových válcích, nebo spojkové hlavici je delší než stanovený limit . . . . . (C)

**Provozní brzda - výstražné zařízení****204****Předepsané podmínky**

1. Motorová vozidla s brzdami s kapalinovým převodem a motorová vozidla s brzdovými soustavami uváděnými do činnosti energií ze zásobníku, musí být vybavena výstražným zařízením.



**Způsob kontroly**

Při zkouškách účinku brzd na válcové zkušebně (úkon č. 201) se zároveň ověřuje, je-li provozní brzdění odstupňovatelné.

**Závady**

Účinek brzd není jemně odstupňovatelný . . . . . (B)

**Poznámka:** U mechanických a přímočinných kapalinových brzd musí být brzdná síla přibližně úměrná ovládací síle, u přetlakových vzduchových brzd ovládacímu brzdovému tlaku.

**Posilovač brzd - činnost****206****Předepsané podmínky**

1. Posilovač musí svou funkcí snižovat velikost síly na ovládací orgán brzdy v míře, odpovídající předpisu výrobce.
2. Funkce posilovače nesmí narušovat odstupňovatelnost brzdného účinku (výklad pojmu viz úkon č. 205).

**Způsob kontroly**

Činnost posilovače se ověřuje zkouškou na válcové zkušebně (úkon č. 201) tak, že se porovnají výsledky měření brzdných sil v závislosti na ovládací síle s posilovačem v činnosti a s posilovačem vyřazeným.

**Závady**

1. Posilovač neplní svou funkci (jeho činnost se neprojeví) . . . . . (B)
2. Posilovač narušuje odstupňovatelnost brzdného účinku . . (B)

**Poznámka:** S rostoucí ovládací silou musí úměrně růst i posilovací účinek do plného využití energie pro posílení a naopak.

**Provozní brzda - zdvih pedálu****207****Předepsané podmínky**

1. Mrtvý chod pedálu brzdy musí být v mezích předepsaných výrobcem příslušného vozidla.
2. Předepsaného brzdného účinku se musí dosáhnout při prvním sešlápnutí pedálu. U kapalinové brzdy musí zůstat od podlahy (dorazu) určitá rezerva zdvihu pedálu.
3. V uložení pedálu nesmějí být nadměrné vůle.

**Způsob kontroly**

Sešlápnutím pedálu brzdy o délku zdvihu potřebnou k vyvolání brzdného účinku se ověří mrtvý chod pedálu. Při sešlápnutí odpovídajícímu intenzivnímu brzdění se ověří rezervní vůle pedálu od podlahy (dorazu). Velikost mrtvého chodu a rezervní vůle pedálu se běžně posuzuje subjektivně. Využívá se poznatků ze zkoušky brzd na válcové zkušebně.

**Závady**

1. Mrtvý chod pedálu brzdy je podstatně větší nebo menší než předpisuje výrobce vozidla . . . . . (A)
2. Při prvním intenzivním sešlápnutí se pedál kapalinových brzd proslápně až k podlaze (dorazu). . . . . (C)
3. Rezervní vůle pedálu brzdy při úplném sešlápnutí pedálu brzdy je malá . . . . . (B)
4. V uložení pedálu brzdy jsou nadměrné vůle, popřípadě pedál je poškozený (deformovaný) . . . . . (B)
5. Pryžové obložení pedálu chybí . . . . . (A)

**Parkovací brzda - účinek****208****Předepsané podmínky**

1. Vozidla kategorie M, N a O (odpojená od tažného vozidla) musí dosáhnout pomocí parkovací brzdy brzdného účinku, vyjádřeného brzdou silou, odpovídajícího sklonu svahu 18 %. Vztah brzdné síly a sklonu svahu je popsán v metodice.
2. Každé z kol vozidla ovládaných parkovací brzdou musí dosáhnout nejméně brzdné síly, která se rovná minimální brzdné síle pro celé vozidlo podle předchozího požadavku, dělené počtem kol ovládaných touto brzdou.
3. Minimálně požadované brzdné síly se musí dosáhnout, aniž by byla překročena nejvyšší přípustná ovládací síla podle následující tabulky:

způsob ovládnání	kategorie vozidla	přípustná ovládací síla (N)
rukou	M <sub>1</sub>	390
	ostatní	590
nohou	M <sub>1</sub>	490
	ostatní	685

**Způsob kontroly**

Účinek parkovací brzdy se zjišťuje na válcové zkušebně. Ověřuje se bezprostředně po zkoušce provozní brzdy té nápravy, na kterou působí i brzda parkovací. Při zkoušce a vyhodnocení výsledků se postupuje podle stanovené metodiky.

**Závady**

Některé z kol vozidla ovládané parkovací brzdou nedosáhne požadovaného účinku . . . . . (C)

**Parkovací brzda - zdvih páky****209****Předepsané podmínky**

1. Pojistné zařízení musí spolehlivě zajistit ovládací páku v pracovní poloze proti samovolnému uvolnění. Odjištění páky musí být snadné a rychlé.
2. Parkovací brzda běžného provedení musí začít působit v první polovině celkové délky zdvihu ovládací páky; maximální brzdňý účinek musí být dosažen nejvýše ve 2/3 délky zdvihu. U parkovací brzdy rohatkové nahrazuje tuto podmínku příslušný předpis výrobce; zpravidla se uvádí, že maximální brzdňý účinek se má dosáhnout 2,5 zdvihy ovládací páky.
3. Motorová vozidla kategorie M, N, a T musí být vybavena sdělovačem se světlem červené barvy signalizujícím uvedení parkovací brzdy do činnosti.

**Poznámka:** Podmínky v odst. 2 se nevztahují na pružinové parkovací brzdy. Ustanovení odstavce 3 se nevztahuje na vozidla jejichž technická způsobilost byla schválena před 1.1.1985.

**Způsob kontroly**

Při manipulaci s pákou parkovací brzdy se ověří, při jakém zdvihu začíná působit parkovací brzda a zda lze páku spolehlivě zajistit v kterékoli pracovní poloze.

**Závady**

1. Ovládací páku parkovací brzdy nelze spolehlivě zajistit v pracovní poloze . . . . . (C)
2. Ovládací páka parkovací brzdy má nadměrně velký mrtvý chod . . . . . (B)
3. Parkovací brzda se nesnadno odjišťuje . . . . . (B)
4. Chybí signalizace činnosti brzdy, popřípadě sdělovač není funkční . . . . . (B)

**Odlehčovací brzda - činnost****210****Předepsané podmínky**

Při působení na ovládací orgán odlehčovací brzdy se její účinek musí projevit na tažném i přípojném vozidle.

**Způsob kontroly**

Činnost odlehčovací brzdy se ověří podle výrobcem stanovené metody.

**Závady**

Odlehčovací brzda zjevně neplní svoji funkci . . . . . (B)

**Samočinná brzda přípojného vozidla****211****Předepsané podmínky**

Brzdové soustavy přívěsů a návěsů průběžného a poloprůběžného typu musí být vybaveny zařízením, které zajišťuje jejich samočinné zastavení, jestliže by se za jízdy odpojily od tažného vozidla.

**Způsob kontroly**

Po zkoušce účinku provozních brzd přípojného vozidla (úkon č. 201) se uvede do činnosti samočinná brzda přípojného vozidla. U přetlakových vzduchových brzdných soustav se samočinná brzda uvádí do činnosti zpravidla rozpojením spojkových hlavíc plnicí větve spojovacího potrubí. Stačí jen ověřit funkci příslušného převodu samočinné brzdy (např. podle pohybu klíčů brzd); jen v případě pochybností se ověří i účinek brzdy na válcové zkušebně.

**Závady**

Samočinná brzda přípojného vozidla neplní svoji funkci . . . (C)

**Nájezdová brzda přívěsu - činnost****212****Předepsané podmínky**

1. Nájezdovou brzdou mohou mít jen přípojná vozidla ( $O_1$ ) a ( $O_2$ ), tj. přívěsy s celkovou hmotností do 3,5 t.
2. Nájezdová brzda přívěsu musí plnit svou funkci.

**Způsob kontroly**

Kola přívěsu opatřeného nájezdovou brzdou se zezadu založí klíny a brzda se uvede do činnosti mírným couvnutím tažného vozidla; ověřuje se jen funkce převodu nájezdové brzdy (nezjišťuje se dosažené zbrzdění).

**Závady**

Nájezdová brzda přívěsu neplní svoji funkci . . . . . (C)

**Převod provozní brzdy****213****Předepsané podmínky**

1. Všechny díly převodu brzdy (od ovládacího orgánu ke kolům vozidla včetně) musí být navzájem bezpečně spojeny a zajištěny a nesmějí být zjevně poškozené.
2. V převodu provozní brzdy nesmějí být nadměrné vůle. Provozní vůle však musí být tam, kde to výrobce předepisuje.

**Způsob kontroly**

Na vozidle s mechanickou provozní brzdou (např. na motocyklu) se prohlídkou a přezkoušením ověří stav a činnost mechanického ovládacího ústrojí (převodu) této brzdy. U vozidel s jinými druhy provozních brzd se ověří stav mechanických částí převodu brzd (držáků čelistí kotoučových brzd, štítů brzd apod.). Stav brzdových hadic a potrubí, tvořících součástí převodu brzd, se posuzuje podle úkonu č. 215, popř. podle úkonu č. 216.

**Závady**

1. Některé díly převodu provozní brzdy jsou deformované nebo poškozené, popřípadě nedostatečně spojené či zajištěné . . . . . (C)
2. V převodu provozní brzdy jsou vůle, které však ještě neohrožují jeho funkci . . . . . (A)
3. V převodu provozní brzdy jsou nadměrné vůle . . . . . (B)
4. Kola vozidla trvale přibrzdují . . . . . (C)

**Převod parkovací brzdy****214****Předepsané podmínky**

1. Na jednotlivých dílech převodu parkovací brzdy (na pákách, táhlech, lanovodech, ocelových lanech apod.) nesmějí být viditelné deformace, praskliny nebo jiná poškození.
2. Všechny díly převodu parkovací brzdy musí být řádně upevněny, spojeny a zajištěny tak, aby byl zaručen spolehlivý přenos ovládací síly.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav jednotlivých dílů převodu parkovací brzdy a vyzkouší se činnost převodu.

**Závady**

1. Některé díly převodu parkovací brzdy jsou poškozené nebo silně narušené korozí . . . . . (B)
2. Některé díly převodu nejsou řádně upevněny, spojeny nebo zajištěny . . . . . (B)
3. Při brzdění nebo odbrzdování parkovací brzdou se projevuje váznutí (drhnutí) některých dílů, způsobené nečistotami, korozí nebo nedostatkem maziva . . . . . (A)
4. Kola vozidla trvale přibrzdují . . . . . (C)

**Brzdové hadice a potrubí****215****Předepsané podmínky**

1. Potrubí nesmí být poškozené nebo zkorodované tak, že by mohlo dojít k jeho porušení. Hadice nesmí být poškozené, prodřené, pórovité tak, že by mohlo dojít k jejich porušení.
2. Potrubí a hadice musí být bezpečně připevněné a vedené tak, aby za jízdy nemohly být odírány jinými částmi vozidla.
3. Hadice nesmějí být vedeny v ohybech malého poloměru, nesmějí být v ohybech stlačené a při propérování ani při natáčení řízených kol se nesmějí dotýkat jiných částí vozidla.
4. Spojovací hadice k přípojnému vozidlu musí být opleteny měkkým pozinkovaným drátem nebo musí být provedeny ve dvou různobarevných vrstvách; připouští se i hadice z jednobarevných plastických materiálů.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav brzdových hadic a potrubí.

**Závady**

1. Potrubí nebo hadice jsou poškozené, avšak zatím nedochází k unikání ovládacího média . . . . . (B)
2. Potrubí nebo hadice nejsou na některém místě dostatečně upevněné nebo správně vedené; při jízdě se dostávají do styku s jinými částmi vozidla . . . . . (B)
3. U spojovací hadice k přípojnému vozidlu je porušena souvislost opletení nebo odkryta spodní vrstva . . . . . (B)

**Poznámka:** Netěsnosti hadic nebo potrubí se posuzují podle úkonu č. 216.

**Těsnost brzdové soustavy****216****Předepsané podmínky**

Z brzdové soustavy nesmí unikat kapalina nebo vzduch.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří těsnost všech přístupných dílů, spojovacích hadic a potrubí brzdové soustavy. Těsnost se ověří i při sešlápnutém pedálu provozní brzdy.

**Závady**

1. Ze soustavy kapalinových brzd uniká brzdová kapalina . . . (C)
2. Z přetlakové vzduchové brzdové soustavy uniká vzduch; únik vzduchu (u vozidla s motorem v klidu) způsobí pokles tlaku v soustavě během 5 minut
  - větší než 50 kPa a menší než 300 kPa . . . . . (B)
  - větší než 300 kPa . . . . . (C)

---

**Klíče brzd - zdvih pák****217**

---

**Předepsané podmínky**

1. Zdvih pák klíčů všech brzd musí být přibližně stejný a musí být v mezích stanovených výrobcem vozidla.
2. Na vozidle s přetlakovými vzduchovými brzdami, pro něž není k dispozici příslušný předpis výrobce, nesmí být zdvih páky klíče delší než 50 % možného zdvihu.

**Způsob kontroly**

Na vozidle s mechanickými nebo přetlakovými vzduchovými brzdami se prohlídkou ověří délky zdvihů pák klíčů brzd. Délkou zdvihu se rozumí vzdálenost mezi oběma krajními polohami osy čepu spojovacího páku klíče brzdy s brzdovým táhlem nebo s pístnicí brzdového válce, odpovídající odbrzděnému a zabrzděnému stavu. Délka zdvihu se ověřuje u všech kolových brzd; posuzuje se jen odhadem, měří se jen ve sporných případech.

Zároveň se ověří, zdali se po odbrzdění páky klíčů brzd rychle vracejí do výchozí polohy.

**Závady**

1. Zdvihy pák klíčů brzd na vozidle nejsou stejně dlouhé, avšak žádný nepřesahuje přípustnou mez . . . . . (A)
2. Zdvih páky klíče některé brzdy přesahuje stanovenou mez . . . . . (B)
3. Po odbrzdění se páka klíče některé brzdy vrací značně později než ostatní . . . . . (B)

---

**Brzdové válce****218**

---

**Předepsané podmínky**

1. Tělesa brzdových válců nesmějí být mechanicky poškozená (deformovaná).
2. Brzdové válce musí být řádně upevněné, spojení mezi pístnicemi brzdových válců a pákami klíčů brzd musí být spolehlivě zajištěna.
3. Pryžové ochranné manžety (prachovky) nesmějí chybět nebo být poškozené.

**Způsob kontroly**

Na vozidle s přetlakovými vzduchovými brzdami se prohlídkou ověří stav všech brzdových válců.

**Závady**

1. Těleso brzdového válce je poškozeno . . . . . (B)
2. Brzdový válec je uvolněný . . . . . (B)
3. Spojení mezi pístnicí a pákou klíče brzdy není dostatečně zajištěno, popřípadě jeho díly jsou poškozeny, nebo deformovány . . . . . (B)
4. Pryžová ochranná manžeta chybí nebo je poškozena . . . . . (B)

**Poznámka:** Netěsnost brzdových válců se posuzuje podle úkonu č.216.

**Brzdové obložení****219****Předepsané podmínky**

Tloušťka brzdového obložení nesmí být menší než připouští výrobce vozidla.

**Způsob kontroly**

Stav brzdového obložení se ověřuje prohlídkou jen u vozidla, u něhož je to možné bezdemontážním způsobem (např. kontrolními otvory ve štítech bubnových brzd).

**Závady**

Tloušťka brzdového obložení některé kolové brzdy je menší než minimálně přípustná . . . . . (B)

**Kotouče, bubny brzd****220****Předepsané podmínky**

1. Činné plochy kotoučů brzd a brzdových bubnů mají být hladké, nepopraskané, nesmějí mít nadměrně hluboké rýhy.
2. Tloušťka kotouče brzdy nesmí být menší než připouští výrobce vozidla.
3. Ovalita bubnů brzd, nebo nerovnoměrná tloušťka brzdových kotoučů nesmí při zkoušce na válcové zkušebně způsobovat neúměrné kolísání brzdící síly v průběhu 1 otáčky kola.

**Způsob kontroly**

Kontroluje se vizuálně, pokud je to možné. Na ovalitu nebo jiné nerovnosti činných ploch se usuzuje dle schválené metodiky z výsledku zkoušky brzd na válcové zkušebně (úkon č. 201).

**Závady**

1. Kotouč, buben některé brzdy je nadměrně zeslabený (nebo je nadměrně popraskan či vydřen) . . . . . (C)
2. Buben některé brzdy má nadměrnou ovalitu . . . . . (B)

---

**Spojkové hlavice****221**

---

**Předepsané podmínky**

1. Pro spojování hadic musí být použity jen schválené spojkové hlavice.
2. U přívěsové soupravy musí být spojkové hlavice pevně namontovány na tažném vozidle; pružné spojovací hadice s příslušnou spojkovou hlavicí (protikusem) musí být namontovány trvale na přívěsu.
3. U návěsové soupravy musí být spojkové hlavice pevně namontovány na návěsu; pružné hadice s příslušnými spojkovými hlavicemi musí být na tažném vozidle.

**Způsob kontroly**

Na vozidle s přetlakovými vzduchovými brzdami se prohlídkou ověří stav a umístění spojkových hlavice pro spojení brzdových soustav tažného a přípojného vozidla.

**Závady**

1. Na vozidle je použita jiná spojková hlavice než schválená . . . . . (A)
2. Spojkové hlavice, pružné spojovací hadice nejsou správně umístěny . . . . . (A)
3. Spojková hlavice je netěsná . . . . . (B)

---

**Kontrolní přípojky****222**

---

**Předepsané podmínky**

Přetlakové vzduchové brzdové soustavy musí být opatřeny přípojkami pro kontrolní měření tlaku v soustavě. Přípojky musí být u nejvzdálenějších válců (nebo v rozvětvení potrubí na nápravě) každého z brzdových okruhů, dále u dalších náprav opatřených zátěžovou regulací a u těch vzduchojemů, z nichž se odebírá vzduch pro brzdění.

**Způsob kontroly**

Kontrolní přípojky se využívají při zkouškách účinku přetlakových vzduchových brzd (podle úkonu č. 201, 203); přitom se ověří, je-li jimi vozidlo vybaveno.

**Závady**

1. Vozidlo není vybaveno kontrolními přípojkami, přestože s nimi bylo schváleno . . . . . (B)
2. Na vozidle vybaveném kontrolními přípojkami není některá schopna funkce, chybí, nebo je netěsná . . . . . (B)

---

**Brzdová kapalina - stav****223****Předepsané podmínky**

1. V brzdové kapalině nesmějí být viditelné mechanické nečistoty ani sraženiny, vzniklé nevhodným smísením dvou brzdových kapalin rozdílných vlastností.
2. Brzdová kapalina musí mít teplotu varu nejméně 155 °C.
3. Množství brzdové kapaliny v nádržce musí být dle předpisu výrobce.

**Způsob kontroly**

Na vozidle s kapalinovými brzdami se ověřuje speciálním přístrojem teplota varu brzdové kapaliny; přitom se postupuje podle stanovené metodiky. Vzorek kapaliny se odebírá z vyrovnávací (zásobní) nádržky. Prohlídkou vzorku se zároveň ověří, nejsou-li v kapalině mechanické nečistoty.

**Závady**

1. V brzdové kapalině jsou mechanické nečistoty nebo sraženiny . . . . . (B)
2. Teplota varu brzdové kapaliny je  
- v mezích 140 °C až 155 °C . . . . . (A)  
- nižší než 140 °C . . . . . (B)
3. Nedostatečné množství brzdové kapaliny . . . . . (B)
4. Chybí uzávěr nádobky brzdové kapaliny . . . . . (B)

**Poznámka:** Netěsnost brzdové soustavy se posuzuje podle úkonu č. 216.

Bod varu brzdové kapaliny se zatím nekontroluje.

---

**Tlak vzduchu - provozní, ovládací, brzdový****224****Předepsané podmínky**

U vozidel používajících tlakového vzduchu k ovládní provozní brzdy (strojní i polostrojní brzdy) musí:

1. Provozní tlak vzduchu v brzdové soustavě dosáhnout výrobcem předepsaných hodnot.
2. Brzdové tlaky jednotlivých brzdových okruhů provozní i odlehčovací brzdy musí dosahovat výrobcem předepsaných hodnot.
3. Tlak vzduchu ve spojkových hlavících tažného vozidla musí dosahovat u:
  - a) jednohadicového převodu brzdy
    - provozního tlaku vzduchu, není-li v činnosti provozní brzd;
    - nulového přetlaku při plném zdvihu ovládacího orgánu brzdy;

- b) dvouhadicového převodu brzdy
- u plnicí větve 0,65 až 0,80 MPa,
  - u ovládací větve 0,6 až 0,75 MPa při plném zdvihu ovládacího orgánu brzdy.
4. Tlak vzduchu ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí musí být odstupňovatelný. (Vysvětlení pojmu viz úkon č. 205).

#### **Způsob kontroly**

Hodnoty tlaku vzduchu na kontrolních místech vzduchové přetlakové soustavy vozidla nebo na spojkových hlavících se kontrolují tlakoměry.

#### **Závady**

1. Provozní tlak vzduchu:
  - je mimo předepsané meze, odchylka však nepřekračuje 15 % jmenovitého tlaku . . . . . (A)
  - se odchyluje od jmenovité hodnoty o více jak 15 % . . . (B)
2. Brzdový tlak jednoho nebo více brzdových okruhů:
  - je mimo předepsané meze, odchylka však nepřekračuje 20 % jmenovité hodnoty . . . . . (A)
  - se odchyluje od jmenovité hodnoty o více jak 20 % . . . (B)
3. Tlak vzduchu ve spojkové hlavici plnicí větve nedosahuje předepsané hodnoty . . . . . (B)
4. Brzdíč přívěsu u jednohadicového ovládní brzd přívěsu neumožňuje při plném sešlápnutí pedálu provozní brzdy pokles tlaku ve spojkové hlavici pod 0,03 MPa . . . . . (B)
5. Tlak ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí není odstupňovatelný . . . . . (B)

**Poznámka:** Není-li vozidlo vybaveno kontrolními přípojkami, hodnoty tlaku se nekontrolují.

---

### **Protiblokovací systémy (ABS)**

225

#### **Předepsané podmínky**

1. Je-li vozidlo vybaveno protiblokovacím systémem, musí být systém funkční.
2. Signalizace správné činnosti protiblokovacího systému musí být funkční.

#### **Způsob kontroly**

Vizuální kontrolou se ověří funkce výstražné signalizace a mechanický stav snímačů.

**Závady**

1. Výstražná signalizace protiblokovacího systému je vadná ... (B)
2. Výstražná signalizace protiblokovacího systému  
signalizuje závadu v systému . . . . . (B)
3. Snímací zařízení jsou mechanicky poškozená . . . . . (B)

**Zátěžové regulátory a omezovače tlaku v brzdových soustavách 226****Předepsané podmínky**

1. Je-li vozidlo vybaveno regulačními prvky tlaku v brzdové soustavě, musí být tyto prvky funkční.
2. Všechny spoje musí být řádně upevněné a zajištěné.
3. Regulační prvky musí být seřizené dle předpisu výrobce

**Způsob kontroly**

Vizuální kontrolou se ověří mechanický stav. S využitím válcové zkušebny brzd se ověří funkce regulačních prvků.

**Závady**

1. Zátěžový regulátor nebo omezovač tlaku chybí . . . . . (B)
2. Zátěžový regulátor je nesprávně seřizen . . . . . (B)
3. Mechanismus je zadřžený, nefunguje nebo není kompletní . . (B)

**ŘÍZENÍ****300**

- 301 Mechanická vůle řízení na volantu
- 302 Plynulost přenosu síly
- 303 Sloupek (čep) řízení
- 304 Volant (řídítka)
- 305 Převodka řízení
- 306 Klouby, páky a tyče řízení
- 307 Vůle v kloubech, řídicích pákách a tyčích
- 308 Sbíhavost kol řídicí nápravy
- 309 Odklon kol řídicí nápravy
- 310 Rozdíl rejďů
- 311 Posilovač řízení - činnost

**Mechanická vůle řízení na volantu****301****Předepsané podmínky**

Mechanická obvodová vůle volantu při nastavení kol do přímého směru nesmí přesahovat hodnoty uvedené v následující tabulce:

u vozidel schválených	s maximální konstrukční rychlostí $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$	obvodová vůle volantu max.
po 1.7.1972	do 30	$36^\circ$
	do 100	$27^\circ$
	nad 100	$18^\circ$
před 1.7.1972	do 100	$36^\circ$
	nad 100	$27^\circ$

**Způsob kontroly**

Pootáčením volantu doleva a doprava se ověří velikost mechanické vůle řízení na volantu. Měření se provádí podle stanovené metodiky. Při měření musí stát řízená kola vozidla na plošinách s valivým uložením.

**Závady**

Mechanická vůle řízení na volantu je větší než povolená . . (C)

**Plynulost přenosu síly****302****Předepsané podmínky**

1. Přenos ovládací síly musí být v celém rozsahu rejdu rovnoměrný a plynulý.
2. Obě krajní polohy rejdu musí být omezeny dorazy. Kolo vytočené do rejdu se nesmí dostávat do styku s jinými částmi vozidla.

**Způsob kontroly**

Plynulost přenosu ovládací síly v řídicím ústrojí se ověřuje otáčením volantu (popřípadě řídítky) z jedné krajní polohy rejdu do druhé; řízená náprava vozidla musí být přitom zvednuta natolik, aby se kola nedotýkala podlahy pracoviště nebo kola musí stát na plošinách s valivým uložením.

**Závady**

1. Při otáčení volantem (řídítky) se v některé poloze projevuje zjevný zvětšený odpor (drhne), takže přenos síly není plynulý . . . . . (B)
2. V některé krajní poloze rejdu se některé kolo dotýká jiné části vozidla (zachytává o ni) . . . . . (B)

**Sloupek (čep) řízení****303****Předepsané podmínky**

1. Sloupek řízení musí být pevně spojen s vozidlem.
2. V uložení čepu řízení jednostopých vozidel (a ostatních vozidel řízených řídítka) nesmí být nadměrná radiální ani axiální vůle. Při manipulaci s řídítka se čep musí otáčet plynule a bez vynaložení nadměrné síly.
3. Spojení řídítek s čepem řízení musí být dostatečně pevné, aby nebylo možné samovolné pootočení řídítek proti čepu.
4. Spodní nosník čepu řízení (tzv. "brýle") nesmí být prasklý nebo jinak poškozený.

**Způsob kontroly**

Pohybováním volantu v rovině kolmé k ose hřídele a ve směru osy hřídele se ověří upevnění sloupku řízení a zároveň i upevnění volantu na hřídeli. U vozidla s řídítka se jejich pootáčením a najížděním předním kolem na vhodnou opěru ověří vůle v uložení čepu řízení. Vnější prohlídkou se ověří stav sloupku (čepu) řízení.

**Závady**

1. Sloupek řízení nebo hřídel volantu nejsou dostatečně upevněny . . . . . (B)
2. V uložení čepu řízení je nesprávná vůle (příliš velká nebo malá) nebo řídítka nejsou dostatečně pevně spojena s čepem řízení, takže může dojít k vzájemnému pootočení . . . . . (C)
3. Spodní nosník ("brýle") je poškozený . . . . . (B)

**Poznámka:** Nedostatečná plynulost otáčení čepu řízení, popřípadě nadměrná ovládací síla se posuzuje podle úkonu č.302.

**Volant (řídítka)****304****Předepsané podmínky**

1. Volant nesmí být prasklý, deformovaný nebo jinak poškozený. Volant musí být na hřídeli řádně upevněn.
2. Řídítka musí být řádně upevněna a nesmí být poškozena (deformována); jejich nosné části nesmějí být neodborně opraveny.
3. Na vozidle může být jen volant (řídítka) schváleného provedení.
4. Všechny ovládací orgány (např. páčky na řídítkách) vozidel schválených po 1.7.1972, které by při dopravní nehodě mohly způsobit zranění řidiče nebo jiných osob, musí být zakončeny oblým tvarem, do něhož lze vepsat kouli s průměrem nejméně 19 mm u motocyklů a 3,2 mm u automobilů.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav a upevnění volantu (řídítek); u řídítek se dále ověří stav, provedení a funkce všech namontovaných ovládacích orgánů.

**Závady**

1. Volant (řídítka) není dostatečně upevněn . . . . . (C)
2. Volant je poškozený (má např. popraskaný povrch s ostrými hranami nebo výstupky, které mohou zranit ruce řidiče, popřípadě je deformovaný) . . . . . (B)
3. Povrch volantu či objímka je prasklý, ale zatím neohrožuje bezpečnost řízení . . . . . (A)
4. Řídítka jsou deformována nebo jinak poškozena . . . . . (B)
5. Na vozidle jsou použita řídítka nebo volant neschváleného provedení, popřípadě ovládací orgány (páčky) nejsou zakončeny předepsaným způsobem nebo chybějí pryžové rukojeti . . . . . (B)
6. Na řídítkách jsou značně poškozené pryžové rukojeti . . . . . (A)

**Převodka řízení****305****Předepsané podmínky**

1. Převodka řízení musí být pevně spojena s vozidlem a nesmí být poškozena.
2. Kloubové spojení hřídele volantu s převodkou řízení nesmí být poškozené nebo nadměrně opotřebované; šroubové spoje musí být spolehlivě zajištěny.
3. Z převodky řízení nesmí unikat mazivo.

**Způsob kontroly**

Při kontrole upevnění sloupku řízení (úkon č. 303) se zároveň ověří upevnění a stav převodky řízení.

**Závady**

1. Převodka řízení je poškozena natolik, že způsobuje nespolehlivou činnost řízení . . . . . (C)
2. Převodka řízení je uvolněna, popřípadě kloubové spojení převodky s hřídelem volantu je poškozené nebo nadměrně opotřebované nebo jeho šroubové spoje nejsou dostatečně zajištěné . . . . . (B)
3. V převodce řízení jsou provozní vůle
  - mírně větší . . . . . (A)
  - nadměrně velké . . . . . (B)
4. Z převodky řízení uniká mazivo
  - neodkapává však na vozovku . . . . . (A)
  - zjevně odkapává na vozovku . . . . . (C)

---

**Klouby, páky a tyče řízení****306**

---

**Předepsané podmínky**

1. Žádná z pák a tyčí nesmí být deformovaná, jinak viditelně poškozená nebo neodborně opravená.
2. Všechny spoje pák a tyčí řízení musí být řádně upevněné a zajištěné.
3. V kloubových a v ostatních pohyblivých spojích nebo uloženíích nesmějí být větší vůle, než jaké jsou nezbytně potřebné pro jejich funkci.
4. Ochranné manžety (prachovky) kloubů, spojů a uložení nesmějí být poškozené.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav kloubů, pák a tyčí řízení a jejich spojení.

**Závady**

1. Některá z pák nebo tyčí řízení je deformovaná, nalomená (prasklá) nebo jinak poškozená, popřípadě neodborně opravená, takže ohrožuje bezpečnost jízdy . . . . . (C)
2. Některé spojení pák nebo tyčí řízení není dostatečně zajištěné . . . . . (B)
3. Některá ochranná manžeta chybí nebo je poškozena natolik, že zjevně neplní určenou funkci . . . . . (A)

**Poznámka:** Nadměrná vůle v kloubech a uložení se hodnotí podle úkon č. 307.

---

**Vůle v kloubech, řídicích pákách a tyčích****307**

---

**Předepsané podmínky**

Vůle v kloubech, pákách a tyčích řízení nesmí být nadměrné.

**Způsob kontroly**

Kýváním kola v horizontální rovině nebo pohybem volantů se zjišťuje velikost vůlí v kloubech, pákách a tyčích řízení. Posuzuje se subjektivně.

**Závady**

1. V kloubech, pákách a tyčích jsou mírně větší vůle . . . (A)
2. V kloubech, pákách a tyčích jsou nadměrné vůle. . . . . (B)

---

**Sbíhavost kol řídicí nápravy****308**

---

**Předepsané podmínky**

Rejdová kola musí mít nastavenou sbíhavost (rozbíhavost) kol předepsanou výrobcem. Připouští se odchylka proti předpisu výrobce:

- u kol do průměru 16" včetně  $\pm 2$  mm,
- u kol s průměrem nad 16"  $\pm 3$  mm.

**Způsob kontroly**

Sbíhavost (rozbíhavost) kol se kontroluje mechanickým nebo optickým přístrojem na měření geometrie náprav.

**Závady**

Sbíhavost (rozbíhavost) kol řídicí nápravy přesahuje povolené tolerance . . . . . (A)

---

**Odklon kol řídicí nápravy****309**

---

**Předepsané podmínky**

1. Rejdová kola musí být odkloněna od svislé roviny rovnoběžné s podélnou osou vozidla o úhel, předepsaný výrobcem. Připouští se odchylka proti předpisům výrobce o  $\pm 1^\circ$ .
2. Odklony protilehlých kol řídicí nápravy se vzájemně nesmí lišit o více než  $1^\circ$ .

**Způsob kontroly**

Odklon kol se kontroluje mechanickým nebo optickým přístrojem na měření geometrie náprav.

**Závady**

1. Odklon jednoho nebo obou rejdových kol neodpovídá předepsaným podmínkám . . . . . (A)
2. Odklon protilehlých rejdových kol se liší o více než  $1^\circ$ . (A)

**Poznámka:** U tuhé nápravy ukazuje odlišný odklon kola na deformaci nápravnice; tuto závadu je pak třeba zaznamenat i v úkonu č. 401.

**Rozdíl rejdů****310****Předepsané podmínky**

1. Změřený rozdíl rejdů má odpovídat předpisu výrobce.
2. Jinak rozdíl rejdů kol při jejich vychýlení doleva má být stejně velký jako rozdíl při jejich vychýlení doprava. Změřené hodnoty se nesmějí vzájemně lišit o více než  $1^{\circ}$ .

**Způsob kontroly**

Rozdíl rejdů předních řízených kol se kontroluje přístrojem na měření geometrie řízení.

**Závady**

Rozdíl rozdílů úhlů rejdů se liší o více než  $1^{\circ}$  . . . . . (A)

**Posilovač řízení - činnost****311****Předepsané podmínky**

Na vozidle vybaveném posilovačem musí být toto zařízení v činnosti, tj. musí výrazně zmenšovat sílu potřebnou k ovládnutí řízení (otáčení volantem).

**Způsob kontroly**

Pokud je vozidlo vybaveno posilovačem řízení, ověří se jeho činnost během kontroly mechanické vůle řízení na volantu (úkon č. 301) a plynulosti přenosu ovládací síly (úkon č. 302). Činnost posilovače se posuzuje subjektivně.

**Závady**

1. Posilovač je zcela vadný (vyřazen z činnosti) . . . . . (B)
2. Z posilovače uniká kapalina
  - neodkapává však na vozovku . . . . . (A)
  - zjevně odkapává na vozovku . . . . . (C)

**NÁPRAVY, KOLA, PÉROVÁNÍ, HŘÍDELE A KLOUBY****400**

- 401 Přední náprava (vidlice)
- 402 Kola - vůle v zavěšení
- 403 Kola - vůle v uložení
- 404 Kola - upevnění
- 405 Disky (ráfky)

406	Pneumatiky - konstrukce, druh dezénu, rozměr
407	Pneumatiky - poškození
408	Pneumatiky - hloubka vzorku
409	Přední kola - házivost
410	Zadní náprava (vidlice)
411	Řetězy a kryty (moto)
412	Pérování - přední
413	Pérování - zadní
414	Tlumiče pérování - stav
415	Tlumiče pérování - činnost
416	Stabilizátor
417	Spojovací hřídele a klouby
418	Náhradní kolo - stav
419	Náhradní kolo - upevnění

---

**Přední náprava (vidlice)**
**401****Předepsané podmínky**

1. Na přední nápravě, popřípadě na žádném z dílů nezávislého zavěšení předních kol nebo na přední vidlici jednostopého vozidla, nesmí být zjevné poškození, které by mohlo narušit pevnost nebo funkci některého dílu nebo celku.
2. Všechny spoje musí být řádně dotažené; nesmějí chybět zajišťovací díly (pojistné podložky, závlačky apod.).
3. Z rozvodovky poháněné přední nápravy nesmí unikát mazivo.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav přední nápravy, popřípadě stav nezávislého zavěšení předních kol automobilu. U poháněné přední nápravy se zároveň ověří i těsnost rozvodovky. Na jednostopém vozidle se prohlídkou zvenku ověří stav přední vidlice.

**Závady**

1. Náprava (vidlice) je deformovaná nebo jinak vážně poškozená (např. viditelnými prasklinami apod.) . .(C)

**Poznámka:** U tuhé přední nápravy jsou dostatečným důkazem deformace nápravnice rozdíly zjištěné při kontrole odklonu předních kol (úkon č. 309); jsou-li zjištěny, zaznamenávají se jako závada v úkonu č. 401).

2. Z rozvodovky poháněné přední nápravy uniká mazivo
  - neodkapává však na vozovku . . . . . (A)
  - zjevně odkapává na vozovku . . . . . (C)
3. Některé spoje jsou uvolněné nebo nedostatečně zajištěné .(B)

---

**Kola - vůle v zavěšení****402**

---

**Předepsané podmínky**

1. V zavěšení kol (uložení výkyvných ramen, popřípadě jiných částí nápravy včetně rejdových - svislých čepů) musí být jen obvyklá montážní vůle. Žádné pohyblivé uložení nesmí být zcela bez vůle (částečně nebo úplně zadřené následkem nedostatku mazání apod.).
2. V zavěšení kol nesmějí být pozorovatelné nadměrné vůle.

**Způsob kontroly**

Při prohlídce spodku (z montážního kanálu) se nápravy vozidla zvednou natolik, aby se kola nedotýkala podlahy pracoviště. Vůle se zjišťují subjektivně během pohybování kolem střídavě ve směru svislém a vodorovném.

**Závady**

1. Některé pohyblivé uložení má nedostatečnou vůli (následkem zadření apod.) nebo vůli mírně zvětšenou . . . (A)
2. V zavěšení některého kola je nadměrná vůle, která může ovlivňovat ovladatelnost vozidla nebo způsobit předčasné další závady . . . . . (B)

---

**Kola - vůle v uložení****403**

---

**Předepsané podmínky**

1. V uložení kol (zejména předních) musí být jen taková montážní vůle, aby se kola otáčela plynule a rovnoměrně (bez "drhnutí" na některém místě apod.).
2. V uložení kol nesmějí být pozorovatelné nadměrné axiální ani radiální vůle.

**Způsob kontroly**

Ověřuje se radiální a axiální vůle valivého uložení kol na čepch, popřípadě hřídelů kol v nápravách nebo polonápravách (pokud se kontroluje i uložení zadních kol); při tom se nadzdviženým kolem pohybuje střídavě ve směru osy čepu (hřídele) a ve směru k němu kolmém.

**Závady**

1. Ve valivém uložení některého kola není dostatečná vůle, nebo je vůle mírně zvětšená, popřípadě kolo se neotáčí plynule a rovnoměrně (např. následkem mechanické závady valivého ložiska) . . (A)
2. V uložení některého kola je nadměrná radiální nebo axiální vůle, která může ovlivňovat ovladatelnost vozidla . . . . . (B)

**Kola - upevnění****404****Předepsané podmínky**

1. Všechny upevňovací šrouby (matice) kol musí být řádně dotaženy; žádný z nich nesmí chybět a musí být schváleného provedení.
2. Šestihran na žádném z upevňovacích šroubů (matic) nesmí být poškozen natolik, aby šroub (matici) nebylo možno uvolnit nebo dotáhnout.
3. Zdvojená kola musí být namontována tak, aby ventily vnitřních pneumatik byly přístupné pro kontrolu tlaku vzduchu a dohušťování pneumatik.

**Způsob kontroly**

Upevnění kol se ověřuje ručním pohybováním nadzdviženým kolem (při kontrole vůle v uložení - úkon č. 403).

**Závady**

1. Některé kolo nelze řádně upevnit, protože otvory v disku jsou nadměrně poškozené, některý upevňovací šroub (matice) kola chybí nebo následkem poškození závitu je nelze dotáhnout apod. . . . . (C)
2. Ventil některé vnitřní pneumatiky zdvojených kol není přístupný následkem chybného nasazení kol (nikoli proto, že chybí nástavec pro huštění) . . . . . (A)

**Disky (ráfky)****405****Předepsané podmínky**

1. Druh, rozměry a provedení disků (ráfků) musí odpovídat schválenému typu vozidla.
2. Disky (ráfky) nesmějí být deformované nebo jinak nadměrně poškozené, popřípadě prasklé.
3. Radiální (obvodová) ani axiální (čelní) házivost diskového kola s průměrem ráfku do 15" nesmí překročit 1,5 mm, kola 16" až 20" max. 2,5 mm, nad 20" max. 3,0 mm.
4. U paprskového kola drátového (používaného zejména u jedno-stopých vozidel) musí být všechny dráty stejnoměrně napnuté; žádný z nich nesmí chybět, žádný nesmí být deformovaný nebo nadměrně narušený korozí.

**Způsob kontroly**

Stav disků (ráfků) se ověřuje prohlídkou. Házivost diskového kola se zjišťuje podle stanovené metodiky.

**Závady**

1. Ráfek nebo disk některého kola je deformovaný, popřípadě má praskliny nebo jiná mechanická poškození; druh nebo rozsah závady je takový, že:
  - ohrožuje bezpečnost jízdy . . . . . (C)
2. Radiální nebo axiální házivost diskového kola je větší než přípustná maximální, a to při průměru ráfku:
  - do 15" . . . . 1,6 až 3,0 mm . . . . . (A)
  - 16" až 20" . . 2,6 až 4,0 mm . . . . . (A)
  - nad 20" . . . . 3,1 až 5,0 mm . . . . . (A)
  - přesahuje uvedené mezní hodnoty . . . . . (B)
3. Na vozidle jsou použity neschválené disky (ráfky) . . . . (B)
4. Některé dráty paprskového drátového kola nejsou správně napnuté nebo jsou poškozené, popřípadě chybějí . . . . . (B)

**Pneumatiky - konstrukce, druh dezénu, rozměr****406****Předepsané podmínky**

1. Na vozidle musí být použity pneumatiky schválené pro daný typ vozidla, pokud při schválení technické způsobilosti nebylo stanoveno jinak.
2. Na vozidle nesmějí být, s výjimkou nouzového dojetí současně použity pneumatiky různých rozměrů a konstrukcí \*), pokud při schválení technické způsobilosti nebylo stanoveno jinak.
3. Na téže nápravě musí být používány, s výjimkou nouzového dojetí, jen pneumatiky shodné \*\*).
4. Pneumatiky s protiskluzovými hroty mohou používat jen vozidla záchranné služby

**Způsob kontroly**

Prohlídkou všech pneumatik namontovaných na vozidle se ověří, zda jsou pro daný typ vozidla použity schválené pneumatiky.

**Závady**

Na vozidle jsou namontovány pneumatiky, které neodpovídají předpisům (konstrukcí, dezénem, rozměrem...) . . (B)

\*) Konstrukcí pneumatik se rozumí konstrukce diagonální, radiální, smíšená (BIAS BELTED), STEEL a ALL STEEL.

\*\*\*) Druhem dezénu pneumatiky se rozumí dezén letní, zimní, terénní a univerzální. Shodnou pneumatikou se rozumí pneumatika shodného rozměru, konstrukce, druhu dezénu a značky výrobce (např. Barum, Michelin...).

**Pneumatiky - poškození****407****Předepsané podmínky**

1. Pláště pneumatik nesmějí mít trhliny nebo jiná poškození, která obnažují kordovou vrstvu nebo ji narušují.
2. Pláště označené (v blízkosti značky BARUM) dodatečným vypálením symbolů "BB" nebo "C"
  - a) nesmí být použity na:
    - vozidlech pro hromadnou dopravu osob (včetně případů použití užitkových vozidel pro hromadnou dopravu osob),
    - vozidel určených k přepravě nebezpečných nákladů (ve smyslu zvláštních předpisů),
    - osobních automobilech bez ohledu na jejich konstrukční rychlost;
  - b) mohou být použity pouze na:
    - neřízených nápravách užitkových vozidel a jednonápravových přípojných vozidlech za osobní automobily, pokud nejvyšší konstrukční rychlost těchto vozidel nepřesahuje  $80 \text{ kmh}^{-1}$ ;
  - c) pro tyto pláště neplatí vyznačená maximální provozní rychlost (symbolem kategorie rychlosti) a pláště s označením TUBELESS se musí používat jen s duší.
3. Pláště, u nichž je dodatečně vypáleno omezení rychlosti nebo jiná změna oproti původnímu označení se musí používat v souladu s tímto dodatečným označením.
4. Obnovené (protektorované) pláště nesmí být použity na vozidlech pro přepravu nebezpečných nákladů a na přední nápravě meziměstských a dálkových autobusů.

**Způsob kontroly**

Postupnou prohlídkou všech pneumatik namontovaných na vozidle se ověří, nejsou-li nadměrně poškozené.

**Závady**

1. Plášť některé pneumatiky má na vnějším obvodu nebo na boku trhlinu, nebo jiné větší poškození:
  - obnažující nebo narušující kordovou vrstvu . . . . . (C)
  - zatím neobnažující ani nenarušující kordovou vrstvu . . . . . (A)
2. Pláště označené dodatečně vypálenými symboly jsou použity nesprávným způsobem . . . . . (C)
3. Obnovené (protektorované) pláště jsou použity nesprávným způsobem . . . . . (B)

**Poznámka:** Nadměrné opotřebení běhounu pneumatik se zaznamenává v úkonu č. 408.

**Pneumatiky - hloubka vzorku****408****Předepsané podmínky**

Činná plocha pláště pneumatiky musí mít po celém obvodu a šíři běhounu jasně viditelný vzorek s hloubkou drážek nebo zářezů nejméně 1,6 mm, u vozidel kategorie L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub> pak nejméně 1 mm. Dodatečné prohlubování drážek dezénu je přípustné pouze u pneumatik k tomu určených, označených nápisem REGROOVABLE.

**Způsob kontroly**

Postupnou prohlídkou všech pneumatik namontovaných na vozidle se ověří, zda-li vzorek jejich pláštů má dostatečnou hloubku. Jestliže je pravděpodobné překročení největšího přípustného opotřebení, změří se hloubka drážek nebo zářezů na nejvíce ojetém místě běhounu. Je-li dezén pláště dodatečně prohlubován zkontroluje se, zda-li je pneumatika k prohlubování určená a zkontroluje se způsob prohlubování.

**Závady**

1. Na nejvíce ojetém místě běhounu pneumatiky je hloubka drážek nebo zářezů menší než předepsaná . . . (C)
2. Prořezávání dezénu bylo provedeno na pneumatice, která k tomu není určená . . . . . (B)
3. Prořezávání bylo provedeno nesprávně, jsou obnaženy kordové vrstvy . . . . . (C)

**Poznámka:** Poškození pneumatik se zaznamenává v úkonu č. 407.

**Přední kola - házivost****409****Předepsané podmínky**

Radiální (obvodová) ani axiální (čelní) házivost kola s pneumatikou na ráfku s průměrem do 15" nesmí překročit 3,0 mm, kola 16" až 20" max. 4,0 mm, nad 20" max. 5,0 mm.

**Způsob kontroly**

Kolo se zvedne natolik, aby se nedotýkalo podlahy a házivost se změří speciálním přístrojem. Při měření se postupuje podle stanovené metodiky.

**Závady**

Radiální nebo axiální házivost některého předního kola je větší než přípustná maximální . . . . . (A)

---

**Zadní náprava (vidlice)****410**

---

**Předepsané podmínky**

1. Na zadní nápravě, popřípadě na žádném z dílů nezávislého zavěšení zadních kol nebo na zadní vidlici jednostopého vozidla nesmí být zjevné poškození, které by mohlo narušit pevnost nebo funkci, popřípadě vychýlit zadní kolo jednostopého vozidla z podélné svislé roviny.
2. Všechny spoje musí být řádně dotažené; nesmějí chybět zajišťovací díly (pojistné podložky, závlačky apod.).
3. Z rozvodovky poháněné zadní nápravy nesmí unikat mazivo.
4. V uložení výkyvné zadní vidlice na příčném čepu nesmějí být pozorovatelné nadměrné vůle.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav zadní nápravy, popřípadě stav nezávislého zavěšení zadních kol. U hnací nápravy se zároveň ověří těsnost rozvodovky. Na jednostopém vozidle se prohlídkou zvenku ověří celkový stav zadní vidlice. U výkyvné zadní vidlice se ověří vůle v uložení vidlice na příčném čepu.

**Závady**

1. Náprava (vidlice) je deformovaná nebo jinak vážně poškozená (např. viditelnými prasklinami apod.) natolik, že je ohrožena její pevnost . . . . . (C)
2. Z rozvodovky poháněné zadní nápravy uniká mazivo  
- neodkapává však na vozovku . . . . . (A)  
- zjevně odkapává na vozovku . . . . . (C)
3. Záchyt reakce brzdy zadního kola jednostopého vozidla je deformován nebo jinak narušen tak, že při brzdění nezaručuje bezpečný přenos sil . . . . . (B)
4. Některé spoje jsou uvolněné nebo nedostatečně zajištěné, popřípadě v uložení výkyvné zadní vidlice na příčném čepu jsou nadměrné vůle . . . . . (B)

---

**Řetězy a kryty (moto)****411**

---

**Předepsané podmínky**

1. Primární i sekundární řetěz musí být zakryt bezpečným krytem.
2. Šroubové spoje, použité k upevnění nebo spojení krytů, musí být řádně dotažené, popřípadě zajištěné.
3. Sekundární řetěz musí být správně napnutý a nesmí být nadměrně opotřeбенý (vytažený).

**Způsob kontroly**

Na jednostopém vozidle se prohlídkou ověří stav a upevnění krytů primárního a sekundárního řetězu. Zároveň se ověří stav a napnutí sekundárního řetězu (pokud je přístupný bez demontáže krytu).

**Závady**

1. Kryt primárního řetězu chybí . . . . . (B)
2. Kryt sekundárního řetězu chybí nebo je neúplný . . . . . (B)
3. Zařízení k napínání řetězu (napínáky)  
je poškozené nebo chybí . . . . . (B)
4. Šroubové spoje některého krytu nejsou dostatečně  
dotažené, popřípadě zajištěné . . . . . (A)
5. Sekundární řetěz je nesprávně napnutý . . . . . (A)
6. Sekundární řetěz je nadměrně opotřeбенý (vytaháný) . . . . . (A)

**Pérování - přední****412****Předeepsané podmínky**

1. Žádné díly pérování nesmějí být prasklé nebo jinak nadměrně poškozené nebo opotřeбенé.
2. Díly pneumatického pérování a příslušné potrubí musí být těsné.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav předních per (pružin) a ostatních dílů pérování (čepů, závěsů, třmenů apod.).

**Závady**

1. Některý pružící díl (pero, pružina) je prasklý,  
popřípadě deformovaný nebo opotřeбенý (unavený)  
natolik, že je zřejmě porušena rovnoběžnost náprav  
nebo se kolo dotýká jiných dílů vozidla . . . . . (C)
2. Závěs (upevnění) některého pera  
je prasklý nebo poškozený . . . . . (C)
3. Na některém listovém peru chybí spona nebo je svorník  
poškozen (opotřeбен) natolik, že je možný  
vzájemný posun (vybočení) jednotlivých listů pera  
nebo závěs pera je nadměrně uvolněný . . . . . (B)
4. Některé díly pneumatického pérování nebo  
přívodní potrubí nejsou těsné,  
popřípadě jsou zjevně nadměrně opotřeбенé . . . . . (B)
5. Některé spoje jsou uvolněné, avšak zatím neohrožují  
bezpečnost jízdy, chybí dorazy (omezovače pérování) . . . . . (A)

---

**Pérování - zadní****413**

---

**Předepsané podmínky**

1. Žádné díly pérování nesmějí být prasklé nebo jinak nadměrně poškozené nebo opotřebené.
2. Díly pneumatického pérování a příslušné potrubí musí být těsné.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav zadních per (pružin) a ostatních dílů pérování (čepů, závěsů, třmenů apod.).

**Závady**

1. Některý pružící díl (pero, pružina) je prasklý, popřípadě deformovaný nebo opotřebený (unavený) natolik, že je zřejmá porušení rovnoběžnost náprav nebo se kolo dotýká jiných dílů vozidla . . . . . (C)
2. Závěs (upevnění) některého pera je prasklý nebo poškozený . . . . . (C)
3. Na některém listovém peru chybí spona nebo je poškozen (opotřeben) svorník natolik, že je možný vzájemný posun (vybočení) jednotlivých listů pera nebo závěs pera je nadměrně uvolněný . . . . . (B)
4. Některé díly pneumatického pérování nebo přívodní potrubí nejsou těsné, popřípadě jsou zjevně nadměrně opotřebené . . . . . (B)
5. Některé spoje jsou uvolněné, avšak zatím neohrožují bezpečnost jízdy, chybí doraz (omezovače pérování) . . . (A)

---

**Tlumiče pérování - stav****414**

---

**Předepsané podmínky**

1. Tlumiče pérování nesmějí být zjevně poškozené.
2. Všechny tlumiče pérování musí být řádně upevněné a spojené s příslušnými částmi vozidla.
3. Z kapalinových (olejových) tlumičů pérování nesmí unikat kapalina.

**Způsob kontroly**

Stav všech tlumičů pérování a jejich upevnění se ověří u jednostopých vozidel prohlídkou zvenku, u ostatních vozidel prohlídkou zespodu.

**Závady**

1. Některý tlumič pérování je zjevně vadný, nebo tlumič chybí, popřípadě je prasklý některý držák tlumiče . . . . . (C)

2. Tlumič pérování není dostatečně upevněný,  
popřípadě v některém závěsném oku je poškozená nebo  
nadměrně opotřebená pružná vložka . . . . . (B)
3. Z některého tlumiče pérování zjevně uniká kapalina . . . (B)
4. Tlumič pérování, popřípadě jeho držák je mírně poškozený . (A)

---

**Tlumiče pérování - činnost**
**415****Předepsané podmínky**

Účinek všech tlumičů pérování zjištěný na zkušebním zařízení musí být ve stanovených mezích.

**Způsob kontroly**

Činnost tlumičů pérování se zkouší na speciálním zařízení; tlumiče jednostopých vozidel pouze rozhoupáním ve svislé rovině.

**Závady**

1. Účinek některého tlumiče je nedostatečný . . . . . (B)
2. Účinek protilehlých tlumičů téže nápravy  
je značně rozdílný . . . . . (A)

**Poznámka:** Činnost tlumičů automobilů se zatím nekontroluje.

---

**Stabilizátor**
**416****Předepsané podmínky**

1. Zkrutná tyč stabilizátoru nesmí být prasklá nebo jinak mechanicky poškozená.
2. Upevňovací šrouby (matice) pružných vodících lůžek zkrutné tyče musí být řádně dotažené; pouzdra lůžek ani pryžové vložky v uložení konců ramen stabilizátoru nesmějí být nadměrně opotřebené ani popraskané.

**Způsob kontroly**

Na vozidle vybaveném stabilizátorem na přední (popřípadě i zadní) nápravě se prohlídkou ověří stav stabilizátoru a jeho upevnění.

**Závady**

1. Zkrutná tyč stabilizátoru je poškozena natolik,  
že stabilizátor neplní svoji funkci  
nebo stabilizátor chybí . . . . . (C)
2. Pružná vodící lůžka nejsou dostatečně dotažena,  
popřípadě jejich pouzdra nebo pryžové vložky  
v uložení konců ramen stabilizátoru  
jsou nadměrně opotřebené ("vytlučené") nebo chybí . . . (B)

3. Upevňovací elementy  
(šrouby, matice, příchytky) jsou popraskané . . . . . (B)
4. Zkrutná tyč stabilizátoru, případně pružná vodící  
lůžka jsou mírně poškozená . . . . . (A)

---

**Spojovací hřídele a klouby****417**

---

**Předepsané podmínky**

1. Spojovací hřídele nebo klouby nesmějí být viditelně deformovány nebo jinak mechanicky poškozeny.
2. Šroubové spoje na těchto dílech musí být řádně dotaženy a zajištěny.
3. V kloubech a drážkových spojích nesmějí být nadměrné vůle.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav spojovacích hřídelů a kloubů (pokud na vozidle jsou); ručním pootáčením příslušným hřídelem se ověří vůle v kloubech a v drážkových spojích.

**Závady**

1. V některých kloubech  
nebo drážkových spojích jsou nadměrné vůle . . . . . (B)
2. Některé šroubové spoje  
jsou uvolněny nebo nedostatečně zajištěny . . . . . (B)
3. Spojovací hřídel je deformovaný  
nebo jinak mechanicky poškozený . . . . . (B)
4. Některé hřídele, klouby mají mírně zvětšené vůle . . . . . (A)

---

**Náhradní kolo - stav****418**

---

**Předepsané podmínky**

1. Osobní a nákladní automobily, autobusy, silniční tahače, přívěsy s celkovou hmotností větší než 750 kg a návěsy musí mít náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou předepsané konstrukce a rozměru.
2. Náhradní kolo tahače návěsu může být umístěno na připojeném návěsu. Jestliže tahač a návěs mají stejné rozměry pneumatik a stejné provedení kol, stačí pro celou soupravu jedno společné náhradní kolo.
3. Pláště pneumatiky náhradního kola nesmějí mít trhliny nebo jiná poškození, která obnažují kordovou vrstvu nebo ji narušují.
4. Činná plocha pláště pneumatiky musí mít po celé šíři obvodu běhounu jasně viditelný vzorek s hloubkou drážek nebo zářezů nejméně 1,6 mm.

5. Ráfek náhradního kola nesmí být deformovaný nebo jinak nadměrně poškozený, popřípadě zjevně prasklý.
6. Jako náhradního kola s pneumatikou smí být použito pro nouzové dojetí kolo s pneumatikou jiné nebo zvláštní konstrukce určené pro tento účel výrobcem vozidla a výrobcem pneumatiky.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří zejména rozměr a stav pláště pneumatiky náhradního kola a jeho disku (dále jen ráfek).

#### **Závady**

1. Vozidlo není vybaveno předepsaným náhradním kolem . . . (B)
2. Náhradní kolo má pneumatiku nebo ráfek jiných rozměrů než kola vozidla, pro něž je určeno (není-li při schválení technické způsobilosti stanoveno jinak) . . . . . (B)
3. Plášť pneumatiky nebo ráfek náhradního kola je nadměrně poškozený nebo opotřebený . . . . . (B)

### **Náhradní kolo - upevnění**

419

#### **Předepsané podmínky**

1. Náhradní kolo musí být upevněno ve vhodném držáku.
2. Šrouby (matice) upevňující náhradní kolo v držáku musí být řádně dotažené.
3. Držák se zařízením ke sklápění nebo zdvihání těžkého náhradního kola musí být spolehlivě zajištěn, aby nebylo možné samovolné sklopení nebo spuštění náhradního kola během provozu.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří upevnění náhradního kola v příslušném držáku, popřípadě stav zařízení k zvedání a uložení těžkých náhradních kol.

#### **Závady**

1. Zařízení ke sklápění nebo zdvihání těžkého náhradního kola je ve špatném technickém stavu, takže nezaručuje spolehlivou funkci nebo bezpečné upevnění uloženého kola . . . . . (B)
2. Držák náhradního kola chybí nebo je poškozen natolik, že neplní svoji funkci . . . . . (B)

---

**RÁM A KAROSÉRIE**

---

500

- 501 Rám (nosná konstrukce) - lomy, praskliny
- 502 Rám (nosná konstrukce) - spojení dílů
- 503 Rám (nosná konstrukce) - koroze
- 504 Sklopný stojánek (moto)
- 505 Nárazníky
- 506 Zařízení proti vklínění malých vozidel
- 507 Kapota, víko zavazadlového prostoru
- 508 Kryty kol (blatníky)
- 509 Lapače nečistot (zástěrky)
- 510 Skříň karosérie (kabina řidiče)
- 511 Schůdky (stupačky)
- 512 Dveře
- 513 Okna - otvírání a zavírání
- 514 Okna - zasklení
- 515 Ochranné kryty (moto)
- 516 Stěrače skla
- 517 Ostřikovače
- 518 Clona proti slunci
- 519 Clona proti oslnění (autobusy)
- 520 Zpětná zrcátka
- 521 Přidržovací tyče (autobusy)
- 522 Sedadla
- 523 Kotevní úchyty pásů
- 524 Bezpečnostní pásy
- 525 Nouzové východy (autobusy)
- 526 Podlaha
- 527 Bočnice
- 528 Ochrana kabiny řidiče
- 529 Nebezpečné vnější a vnitřní díly
- 530 Nástavba (pracovní stroj)

---

**Rám (nosná konstrukce) - lomy, praskliny**

---

501

**Předepsané podmínky**

1. Na rámu (nosné konstrukci) vozidla nesmějí být viditelné lomy, praskliny nebo jiná mechanická poškození narušující jeho pevnost a ohrožující bezpečnost provozu vozidla.
2. Žádný díl rámu (nosné konstrukce) nesmí být deformovaný (např. následkem havárie).

**Způsob kontroly**

Rám, popřípadě nosná konstrukce vozidla (podélníky, příčky, páteřový nosník, pomocný rám, křížové výztuhy, vidlice, konzoly pro uložení motoru, karosérie, chladiče aj., spodek samonosné

karosérie apod.) se důkladně prohlédne zesponu i z vnějšku; přitom se zjišťuje, nejsou-li některé nosné díly narušeny lomy nebo prasklinami, popřípadě deformovány.

#### Závady

Na některých dílech rámu (nosné konstrukce) jsou lomy, praskliny nebo deformace takového druhu, že bezpečnost provozu:

- ohrožují . . . . . (C)
- zatím přímo neohrožují . . . . . (B)

---

### Rám (nosná konstrukce) - spojení dílů

502

#### Předepsané podmínky

1. Ve snýtovaných spojích nosných dílů nesmějí být uvolněné nýty.
2. Všechny spojovací nebo upevňovací šrouby a matice musí být řádně dotažené; pružná uložení (silentbloky) nesmějí být nadměrně poškozená.
3. Sváry jednotlivých dílů nesmějí být viditelně narušené (prasklé apod.).

#### Způsob kontroly

Při prohlídce rámu (nosné konstrukce) vozidla pro kontrolní úkon č. 501 se zároveň ověří stav snýtovaných, sešroubovaných nebo svařených spojení jednotlivých dílů.

#### Závady

Snýtované, sešroubované nebo pružné spojení některých dílů je uvolněno, popřípadě svařované spojení narušeno natolik, že pevnost (tuhost) rámu (nosné konstrukce) :

- zatím není podstatně zmenšena . . . . . (A)
- je podstatně zmenšena,  
takže by mohla ohrozit bezpečnost provozu vozidla . . . (B)
- je tak zmenšena,  
že ohrožuje bezpečnost provozu vozidla . . . . . (C)

---

### Rám (nosná konstrukce) - koroze

503

#### Předepsané podmínky

1. Žádný díl rámu (nosné konstrukce) nesmí být zkorodován natolik, že by mohla být narušena jeho pevnost nebo funkce.

#### Způsob kontroly

Při prohlídce rámu (nosné konstrukce) vozidla pro kontrolní úkony č. 501 a 502 se zároveň ověří stav ochrany proti korozi, popřípadě rozsah koroze.

**Závady**

1. Některé nosné díly rámu (nosné konstrukce) jsou mírně narušeny korozí . . . . . (A)
2. Některé nosné díly rámu (nosné konstrukce) jsou značně narušeny korozí . . . . . (B)
3. Stupeň koroze nosných dílů rámu (nosné konstrukce) je takový, že ohrožuje bezpečnost provozu vozidla . . . (C)

**Sklopný stojánek (moto)****504****Předepsané podmínky**

1. Každé jednostopé motorové vozidlo musí být opatřeno stojánkem nebo jiným zařízením, umožňujícím bezpečné postavení vozidla.
2. Za jízdy musí být stojánek spolehlivě zajištěn v přepravní poloze.
3. Na jednostopých motorových vozidlech jejichž technická způsobilost je schválena po 1.1.1985 a jejichž pohotovostní hmotnost je větší než 150 kg musí být pohotovostní stojánek.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav stojánků jednostopého vozidla a vyzkouší se jejich funkce.

**Závady**

Sklopný nebo pohotovostní stojánek chybí nebo neplní svoji funkci, popřípadě jej nelze spolehlivě zajistit v přepravní poloze . . . . . (A)

**Nárazníky****505****Předepsané podmínky**

1. Vozidla kategorií M a N<sub>1</sub> musí být opatřena předním a zadním nárazníkem, vozidla kategorie N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> předním nárazníkem, pokud karosérie těchto vozidel není konstruována tak, že přejímá funkci nárazníků.
2. Horní okraj nárazníku (popřípadě horní okraj jeho svislých klů - je-li jimi opatřen) u automobilů jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 t musí být výše než 420 mm. Tyto podmínky musí být dodrženy v celé šířce rozchodu kol.
3. Nárazníky nesmějí mít ostré hrany nebo výstupky, které by mohly zranit chodce. Také vnější hrany nárazníků nebo klů, pokud nejsou zakryty pryží nebo jiným měkkým materiálem, musí být zaobleny s poloměrem nejméně 5 mm.
4. Nárazníky musí být řádně upevněny.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, zda-li má vozidlo nárazníky, jak jsou upevněny a v jakém jsou stavu.

**Závady**

1. Nárazník není dostatečně upevněný . . . . . (A)
2. Nárazník má ostré hrany nebo výstupky, které by mohly způsobit zranění či zachycení ostatních účastníků silničního provozu, nebo nárazník chybí . . . . . (C)

**Poznámka**

Nárazníky na vozidle lze nahradit jiným schváleným nárazníkem za předpokladu, že originální nárazník jako náhradní díl neexistuje (u vozidel starších 10-ti let). Při změně musí být dodrženy původní úchyty v karosérii.

**Zařízení proti vklínění malých vozidel****506****Předepsané podmínky**

1. Vozidla kategorií  $N_2$  a  $N_3$  a přípojná vozidla kategorie  $O_3$  a  $O_4$  musí být vzadu vybavena zadním ochranným zařízením proti podjetí, které dostatečným způsobem chrání vozidla kategorií  $M_1$  a  $N_1$  v případě jejich nárazu do vozidel uvedených kategorií.
2. Vozidla kategorie  $N_2, N_3, O_3$  a  $O_4$  uvedená do provozu po datu nabytí účinnosti vyhlášky musí být vybavena bočním ochranným zařízením.

**Poznámka:** Ustanovení odstavců neplatí pro vozidla schválená před 1.7.1972 a dále pro :

- tahače návěsů
- přívěsy pro přepravu dlouhých nedělitelných nákladů
- vozidla, jejichž účel použití je neslučitelný s použitím ochranných zařízení
- vozidla, jejichž karosérie tyto funkce plní

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, zda-li je vozidlo opatřeno předepsaným zařízením proti vklínění malých vozidel.

**Závady**

1. Na vozidle chybí předepsané zařízení proti vklínění malých vozidel, popřípadě použité zařízení neodpovídá schválenému typu . . . . . (B)
2. Zařízení proti vklínění je deformované, značně poškozené nebo nedostatečně upevněné . . . . . (B)
3. Zařízení proti vklínění je tak deformované či poškozené, že může způsobit zranění či zachycení ostatních účastníků silničního provozu . . . . . (C)

**Kapota, víko zavazadlového prostoru****507****Předepsané podmínky**

1. Kapota motoru i víko zavazadlového prostoru musí být opatřeny spolehlivým závěrem, znemožňujícím jejich samovolné otevření za jízdy.
2. Otevřenou kapotu motoru i otevřené víko zavazadlového prostoru musí být možno zajistit opěrou nebo jiným vhodným způsobem.

**Způsob kontroly**

Vyzkouší se otevření a uzavření kapoty motoru a víka zavazadlového prostoru; přitom se ověří jejich stav (neporušenost) a upevnění (stav závěsů a závěrů a pojistného zařízení).

**Závady**

1. Závěsy kapoty (nebo víka zavazadlového prostoru) jsou uvolněné nebo závěr nezajišťuje spolehlivě uzavřenou kapotu (víko) . . . . . (B)
2. Přední kapotu (víko zavazadlového prostoru), která se otvírá směrem dozadu, nelze spolehlivě zajistit v uzavřeném stavu . . . . . (C)
3. Zadní kapota (nebo víko zavazadlového prostoru) je poškozená nebo deformovaná natolik, že je narušena její celková pevnost . . . . . (A)
4. Je znesnadněno otvírání či zavírání kapoty nebo otevřenou kapotu (víko) nelze spolehlivě zajistit v otevřeném stavu . . . . . (A)

**Kryty kol (blatníky)****508****Předepsané podmínky**

1. Všechna vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nad  $20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  musí mít všechna kola opatřena účinnými kryty (blatníky). U předních řízených kol přívěsu může být za tyto kryty považována nástavba (karosérie) přívěsu. U dvou a více náprav, uspořádaných bezprostředně za sebou, postačí společný kryt kol. U vozidel se sklápěcí karoserií postačí, jsou-li kryty opatřena kola poslední nápravy na jejich zadní straně.
2. Blatníky musí překrývat šířku běhounu nezatížené pneumatiky.
3. Provedení krytů kol musí odpovídat schválenému typu vozidla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav krytů kol (blatníků), popřípadě jejich upevnění.

**Závady**

1. Některý blatník chybí . . . . . (C)
2. Kryt kola (blatník) je deformovaný nebo jinak mechanicky poškozený nebo zkorodovaný natolik, že nemůže dostatečně plnit svoji funkci . . . . . (B)
3. Některý blatník je uvolněný . . . . . (B)

**Lapače nečistot (zástěrky)****509****Předepsané podmínky**

1. Vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nad 20 km.h<sup>-1</sup> musí mít alespoň u kol poslední nápravy kromě krytů (blatníků) i účinné lapače vody a nečistot, dostatečně zabraňující rozstřiku vody a nečistot dozadu za jedoucí vozidlo.
2. Lapače nečistot musí překrývat šířku běhounu pneumatiky.
3. Lapače nečistot vozidel musí být spodní hranou tak nízko, aby rovina proložená teoretickým bodem styku pneumatiky při celkové hmotnosti vozidla s vozovkou a spodní hranou lapače svírala s rovinou vozovky nejvýše úhel 20° (u dvoukolových vozidel a traktorů 30°).

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav lapačů nečistot (zástěrek) a jejich upevnění.

**Závady**

1. U kol poslední nápravy vozidla chybí některý lapač . . . (B)
2. Některý lapač je poškozený natolik, že již neplní dostatečně svoji funkci . . . . . (B)
3. Umístění nebo provedení lapače zjevně nevyhovuje stanoveným podmínkám . . . . . (B)
4. Některý lapač nečistot je uvolněný . . . . . (A)

**Skříň karosérie (kabina řidiče)****510****Předepsané podmínky**

1. Na povrchu ani uvnitř skříně karosérie (kabiny řidiče) nesmějí být žádné závady omezující její původní funkci, popřípadě výrazně narušující její estetický vzhled.
2. Pevnost skříně karosérie (kabiny řidiče) nesmí být nadměrně narušena korozí ani z jiných příčin.
3. Na skříně karosérie (kabině řidiče) nesmějí být žádná poškození nebo ostré výčnělky, které by mohly způsobit zranění.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou zvenku i zevnitř se ověří stav skříňě karosérie (kabinu řidiče); přitom se nedemontují žádné vnitřní díly (výplně, čalounění apod.).

**Závady**

1. Na skříni karosérie (kabině řidiče) jsou koroze nebo jinak nadměrně narušena místa, důležitá pro její funkci nebo pevnost . . . . . (C)
2. Spoje jednotlivých dílů, popřípadě spoje upevňující skříň karosérie (kabinu řidiče) na rám nebo na nosnou konstrukci vozidla, jsou uvolněné . . . . . (B)
3. Na skříni karosérie (kabině řidiče) jsou poškozená místa (ostré výčnělky) . . . . . (B)
4. Na skříni karosérie (kabině řidiče) jsou poškození, narušující její estetický vzhled, nikoli však její pevnost nebo funkci . . . . . (A)

**Schůdky (stupačky)****511****Předepsané podmínky**

1. Schůdky do kabiny řidiče nebo do karosérie vozidla pro přepravu osob musí být v takovém stavu, aby nebylo nebezpečí sklouznutí nastupujících nebo vystupujících osob.
2. Na obou stranách dvoukolového motorového vozidla musí být na jeho pevných částech namontovány stupačky (opěry pro nohy) pro řidiče. Je-li toto vozidlo vybaveno sedadlem nebo místem pro spolujezdce, musí být vybaveno i stupačkami pro něj.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav, popřípadě upevnění schůdků i stupaček.

**Závady**

1. Schůdky nebo jiné zařízení pro nastupování a vystupování jsou mírně poškozené . . . . . (A)
2. Schůdky nebo jiné zařízení pro nastupování a vystupování jsou nadměrně poškozené . . . . . (B)
3. Stupačky u dvoukolových motorových vozidel chybí . . . . . (C)

**Dveře****512****Předepsané podmínky**

1. Všechny dveře se musí snadno otvírat a zavírat bez vynaložení nadměrné námahy.
2. Všechny dveře musí být možno uzamknout, popřípadě zajistit tak, aby do odstaveného vozidla nemohla vstoupit nepovolaná osoba.

3. Stav závěsů, zámků a klik dveří musí vylučovat možnost jejich samovolného otevření za jízdy.
4. Dveře nesmí být nadměrně poškozené korozí ani z jiných příčin. Nesmějí mít žádné ostré hrany (nebo vyčnívající součásti s ostrými hranami), které by mohly způsobit zranění.
5. Stav otevření či zavření dveří u autobusů musí být řidiči autobusu spolehlivě signalizován optickým sdělovačem; to není nutné, je-li vozidlo vybaveno zařízením znemožňujícím rozjezd vozidla s otevřenými dveřmi.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou zvenku i zevnitř se ověří stav všech dveří. Otvíráním a zavíráním jednotlivých dveří, popřípadě jejich současným nadzvedáváním, se ověří funkce zámků a pojistek a vůle v závěsech.

#### **Závady**

1. Některé dveře nelze spolehlivě zajistit nebo uzamknout, popřípadě je nelze zvenku nebo zevnitř otevřít . . . . . (B)
2. Závěsy, zámkové kliky dveří jsou natolik opotřebené nebo poškozené, že je nebezpečí samovolného otevření dveří za jízdy . . . . . (C)
3. Dveře jsou nadměrně poškozeny korozí nebo jinak . . . . . (B)
4. Optický sdělovač otevření či zavření dveří autobusu (osobního autobusového přívěsu) nefunguje . . . . . (B)

### **Okna - otvírání a zavírání**

513

#### **Předeepsané podmínky**

1. Zařízení (ústrojí) k otvírání a zavírání spouštěcích oken, popřípadě oken se spouštěcím sklem, nesmějí být poškozená; musí spolehlivě udržet okna v kterékoli poloze.
2. Vyklápěcí okna, popřípadě okna s posuvným sklem, musí mít spolehlivé uzávěry.

#### **Způsob kontroly**

Vyzkouší se činnost zařízení k otvírání a zavírání jednotlivých oken a jejich zajištění.

#### **Závady**

1. Některé otvírací okno nelze uzavřít, popřípadě zajistit uzavřené . . . . . (B)
2. U některého posuvného skla bočního okna autobusu chybí manipulační rukojeť . . . . . (A)

**Okno - zasklení****514****Předepsané podmínky**

1. Všechna okna včetně střešních a mezistěn motorových a přípojných vozidel musí být zasklena schváleným bezpečnostním sklem; vozidla schválená před 1.1.1953 - kromě autobusů, osobních autobusových přívěsů a osobních taxi - mohou mít bezpečnostní sklo jen v čelním okně.
2. Na vozidlech schválených po 1.7.1972 smějí být použita bezpečnostní skla z plastických materiálů jen pro zasklení
  - vnitřních mezistěn a přepážek,
  - otevíracích střešních oken vozidel pro přepravu osob mimo kategorie M<sub>1</sub>
  - oken skládacích dveří (např. u autobusů),
  - oken přípojných vozidel kategorie O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub>
  - ochranných čelních krytů dvoukolových vozidel a jejich modifikací bez kabiny řidiče
  - oken obytných (spacích) nástaveb, není-li v nich povolena přeprava osob.
  - vnějších protiprůvanových krytů bočních skel vozidel
3. Osobní automobily (M<sub>1</sub>) vyrobené nebo dovezené po 1.1.1987 musí být vybaveny zařízením pro elektrické vyhřívání zadního okna.
4. Čelní, postranní a zadní okna musí být pro výhled dokonale průhledná. Na zasklené plochy vozidel lze připevňovat pouze průhledné barevné fólie, které nemění ani nepohlcují barvu předmětů, návěstních světel a světelných signálů a jsou schváleny. V zorném poli řidiče nesmějí být umístěny žádné předměty (např. okrasné a upomínkové), které by omezovaly výhled řidiče, s výjimkou schválených označení, určených k umístění na sklo vozidla.
5. U autobusů a osobních autobusových přívěsů nesmějí být nouzové dveřní a okenní východy zaskleny vrstveným sklem.
6. Nekryté hrany zasklení (např. vyklápěcích větracích okének, spouštěcích dveřních oken, mezistěn apod.) musí být dostatečně zaobleny. U vozidel určených výhradně pro dopravu dětí musí být tyto hrany vhodně olemovány.
7. Opravy prasklin čelních skel je možné provádět pouze schválenými metodami.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav oken a druh skel použitých k zasklení.

**Poznámka:**

V pravém dolním rohu čelního okna a v levém dolním rohu zadního okna může být označení vozidla přepravujícího osoby tělesně postižené (označení O 2a) nebo osoby hluché (označení O 2b), popřípadě označení vozidla lékaře. Na čelním skle mohou být nálepky vztahující se k obsluze vozidla (schéma řazení, pokyny pro záběh vozidla apod.), popřípadě průhledné tzv. parkovací

hodiny. V levém dolním rohu zadního okna může být označení vozidla začátečníka (označení O 3) a tabulka se značkou CZ. Všechna tato označení musí být umístěna tak, aby co nejméně omezovala výhled řidiče příslušným oknem. Za omezení výhledu se pokládá i nadměrné poškrábání skla čelního okna, na němž za jízdy v noci dochází k nebezpečným lomům světelných paprsků.

#### Závady

1. V některém čelním, postranním nebo zadním okně je jiné sklo než předepsané . . . . . (C)
2. V některém okně chybí sklo, popřípadě je prasklé, rozbité, opravené neschválenou metodou nebo jinak poškozené natolik, že výhled z místa řidiče je podstatně omezen nebo znemožněn; vadné je
  - čelní okno . . . . . (C)
  - ostatní okna . . . . . (B)
3. Na zasklených plochách jsou fólie neschváleného provedení . . . . . (B)
4. Na zasklených plochách jsou nepovolené nálepky nebo závěsné ozdoby . . . . . (B)

#### Poznámka:

U vozidel schválených a vyráběných před 1.7.1972 nebylo předepsáno označování bezpečnostních skel, a proto chybějící značka se u těchto vozidel nepokládá za závadu. Jako závada se neoznačuje ani chybějící sklo v některé vnitřní přepážce, mezistěně apod., jestliže je vnitřní otvor upraven tak, že není nebezpečí zranění, a není-li tím omezeno normální použití vozidla.

Pracoviště, která provádějí opravy čelních skel některou ze schválených metod jsou povinna vydat kartu potvrzující schválení opravné metody.

---

#### Ochranné kryty (moto)

515

#### Předepsané podmínky

1. Jednostopé vozidlo může být vybaveno ochrannými kryty; nejsou však předepsány.
2. Čelní ochranný kryt (štít) musí být zhotoven z bezpečnostního skla z plastických materiálů (např. z akrylického skla nebo z jiného rovnocenného materiálu).
3. Čelní ochranný kryt musí být pro výhled dokonale průhledný; jeho nekryté hrany musí být dostatečně zaoblené.
4. Ochranné kryty nesmějí přesahovat největší šířku měřenou přes říditka vozidla a nesmějí omezovat manévrovací schopnost a ovládání vozidla.

5. Všechny ovládací orgány vozidla - řazení převodů, ovládání spojky, brzdy, akcelerace apod. musí být ve směru obvyklého přístupu k těmto orgánům zakončeny tak, aby do této části bylo možno vepsat kouli o průměru nejméně 19 mm. Ve směru jejich pohybu musí být dostatečně velký, nejméně 70 mm široký volný prostor; u pedálů se tato hodnota posuzuje od středu náslapných ploch na obě strany. Toto neplatí pro vozidla vyrobená před 1.7.1972.
6. Kryty a ovládací orgány musí být řádně upevněné.

### Způsob kontroly

Je-li jednostopé vozidlo (popřípadě jeho modifikace bez kabiny řidiče) vybaveno průhledným čelním ochranným krytem (štítem) nebo ochrannými kryty kolen apod., ověří se jejich stav a upevnění. Zároveň se ověří stav a upevnění všech ovládacích orgánů.

### Závady

1. Některý ochranný kryt je uvolněný . . . . . (A)
2. Provedení nebo upevnění některého ochranného krytu neodpovídá stanoveným podmínkám. . . . . (B)
3. Čelní ochranný kryt je prasklý . . . . . (B)
4. Čelní ochranný kryt je poškozený natolik, že je zhoršený průhled nebo možnost zranění . . . . . (C)

---

## Stěrače skla

516

### Předepsané podmínky

1. Motorová vozidla s uzavřenou karosérií nebo kabinou pro řidiče musí být opatřena nejméně jedním výkonným, motoricky poháněným stěračem na čištění vnějšího povrchu čelního skla; kromě toho mohou být vybavena stěračem zadního okna. Vozidla kategorie M<sub>1</sub> v provedení kombi a fastback musí být po datu nabytí účinnosti vyhlášky vybavena stěračem zadního okna (s výjimkou vozidel vybavených zadními dveřmi dělenými symetricky ve svislé rovině).

**Poznámka:** Všechny stěrače, se kterými bylo vozidlo schváleno, musí být provozuschopné.

2. U motorových vozidel schválených po 1.7.1972 musí být stěrač řešen tak, aby se po vypnutí jeho rameno samočinně vracelo do určené výchozí polohy. Rameno stěrače musí být odklopitelné od povrchu skla pro usnadnění ručního čištění skla.
3. Motorová vozidla, jež mají před řidičem průhledný ochranný čelní kryt takového provedení, které nedovoluje řidiči za deště nebo sněžení bezpečný výhled mimo něj, musí mít buď samočinný stěrač nebo průzorový otvor (štěrbinu apod.).
4. Motorová vozidla mohou být vybavena zařízením k čištění světlometů s potkávacím světlem.

**Způsob kontroly**

Sklo čelního okna se navlhčí (např. při kontrole ostřikovače - úkon č. 517) a přezkouší se činnost stěračů; podobně se přezkouší stěrač zadního okna a stěrače světlometů.

**Závady**

1. Stěrač čelního okna chybí nebo nefunguje
  - před řidičem . . . . . (C)
  - ostatní . . . . . (B)
2. Na vozidle je použit stěrač jiného než schváleného provedení (menší délka stírátko) nebo nedostatečně stírá . . . . . (B)
3. Stěrač zadního okna nebo stěrače světlometů nefungují . (A)
4. Po vypnutí stěrače vozidla schváleného po 1.7.1972 se jeho rameno nezastavuje samočinně ve výchozí poloze . (A)

---

**Ostřikovač****517**

---

**Předepsané podmínky**

Motorová vozidla s uzavřenou karosérií nebo s kabinou řidiče schválená po 1.1.1972 musí být vybavena ostřikovačem; kapalina musí směřovat na stírané plochy.

**Způsob kontroly**

Přezkouší se činnost ostřikovače.

**Závady**

1. Předepsané ostřikovače chybí nebo nefungují . . . . . (B)
2. Ostřikovač není správně seřízen (stříkající kapalina nemá správný směr) . . . . . (A)

---

**Clona proti slunci****518**

---

**Předepsané podmínky**

1. Alespoň jednou clonou proti slunci, umístěnou před řidičem, musí být vybavena tato vozidla:
  - autobusy a nákladní automobily schválené před 1.7.1972,
  - osobní automobily schválené před 1.7.1972, vyrobené nebo dovezené po 1.1.1959.
2. Motorová vozidla schválená po 1.7.1972 musí mít dvě clony proti slunci, z nichž jedna musí být před řidičem. Připouští se i jedna clona pro řidiče a spolujezdce, která je přiměřeně dimenzována k šířce čelního skla. Kabina řidiče traktorů a každá jednomístná kabina řidiče musí mít alespoň jednu clonu proti slunci.

3. Clona proti slunci u vozidel schválených po 1.7.1972 musí být z materiálu, který pohlcuje nárazovou energii, nebo musí být tímto materiálem úplně pokryta.
4. Držák clony proti slunci, zhotovený z tuhého materiálu, musí mít zaoblené hrany, které by mohly přijít do styku s hlavou řidiče nebo spolujezdce; poloměr zakřivení musí být větší než 3, 5 mm.
5. Clona musí spolehlivě držet v nastavené poloze.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav clony (clon) proti slunci a přezkouší se její nastavování.

**Závady**

1. Clona proti slunci na vozidle před řidičem chybí, neodpovídá předepsaným podmínkám nebo je poškozená natolik, že neplní svoji funkci . . . . . (B)
2. Clonu proti slunci nelze nastavit do potřebné polohy nebo clona v nastavené poloze nedrží . . . . . (B)
3. Potah clony proti slunci je nadměrně poškozený . . . . . (A)

---

**Clona proti oslnění (autobusy)****519**

---

**Předepsané podmínky**

Jestliže vnitřní osvětlení autobusu by mohlo rušivě působit na řidiče při řízení, může být za sedadlem řidiče namontována vhodná, dostatečně účinná clona proti oslnění.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav clony a její upevnění.

**Závady**

Clona proti oslnění je poškozená nebo uvolněná . . . . . (A)

**Poznámka:** Je-li clona proti oslnění zhotovena ze skla či podobného materiálu, posuzuje se podle úkonu č. 514.

---

**Zpětná zrcátka****520**

---

**Předepsané podmínky**

1. Vozidlo, schválené před 1.7.1972, musí mít alespoň jedno vnější zpětné zrcátko na levé straně vozidla; jeho účinná plocha nesmí být menší než 50 cm<sup>2</sup>.

**Poznámka:** Z dále uvedených podmínek platí pro tato vozidla podmínky č. 8 až 10, ostatní nikoliv.

2. Vozidla schválená po 1.7.1972 musí být vybavena zpětnými zrcátky schváleného provedení, a to:
  - všechna motorová vozidla nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla,
  - autobusy ( $M_2, M_3$ ) a nákladní automobily (N) vyrobené nebo dovezené před 1.1.1985 a jednostopá vozidla ( $L_2, L_5$  v provedení s karosérií) a osobní automobily ( $M_1$ ) vyrobené nebo dovezené po 1.1.1985 kromě vnějšího ještě jedním vnitřním zrcátkem; není-li u nich možný průhled vnitřkem karosérie (dozadu i do stran), nemusí mít vnitřní zrcátko, avšak musí mít další vnější zrcátko na pravé straně vozidla,
  - autobusy ( $M_2, M_3$ ) a nákladní automobily (N) vyrobené nebo dovezené po 1.7.1984, jednostopá vozidla ( $L_2, L_5$ ) v provedení s karosérií a osobní automobily ( $M_1$ ) vyrobené nebo dovezené po 1.1.1986 dalším vnějším zpětným zrcátkem na pravé straně vozidla.
3. Vozidla kategorií  $M_2, M_3$  a  $N_3$  určená pro mezinárodní dopravu musí být vybavena zpětnými zrcátky s vyhřívacím zařízením.
4. Vozidla bezkapotového provedení, u nichž z místa řidiče není dostatečný výhled bezprostředně před vozidlo, musí být vybavena nejméně jedním zrcátkem k zajištění výhledu do tohoto prostoru.
5. Jestliže by ploché zrcátko bylo svou velikostí neúměrně vnitřnímu prostoru vozidla nebo by nadměrně přesahovalo vnější celkový obrys vozidla, mohou se místo plochých zrcátek použít zpětná zrcátka sféricky vypouklá.
6. Plochá (rovinná) zpětná zrcátka vozidel schválených po 1.7.1972 a vyrobených nebo dovezených do 1.1.1985 musí mít účinnou plochu nejméně :
  - 50 cm<sup>2</sup> - u vozidel jednostopých,
  - 100 cm<sup>2</sup> - u osobních automobilů  $M_1$
  - 300 cm<sup>2</sup> - u ostatních motorových vozidel.Účinná plocha sféricky vypouklých zpětných zrcátek nesmí být menší než:
  - 50 cm<sup>2</sup> - u osobních vozidel  $M_1$ ,
  - 200 cm<sup>2</sup> - u ostatních motorových vozidel.
7. Na vozidlech vyrobených nebo dovezených po 1.1.1985 musí být použita pouze zpětná zrcátka homologovaná podle předpisu EHK č. 46, a to:
  - vnitřní - třídy I.,
  - vnější - třídy II. - pro autobusy  $M_2, M_3$  a nákladní automobily  $N_2, N_3$ ,
  - třídy II. nebo III. - pro osobní automobily  $M_1$ .
8. Nastavená poloha zpětného zrcátka se nesmí samovolně měnit působením obvyklých otřesů za jízdy; nesmí také docházet k rezonančnímu kmitání odrazové plochy zrcátka.

9. Vnější zpětné zrcátko na straně řidiče musí být seřiditelné naklápěním ve vodorovné a ve svislé rovině z místa sedícího řidiče při zavřených dveřích. Je-li zrcátko vozidla vyrobeného nebo dovezeného před 1.1.1983 upevněno mimo dosah řidiče (např. na blatníku), musí držák zrcátka umožňovat takovou aretaci, která nedovolí nežádoucí změnu nastavené polohy.
10. Zpětná zrcátka musí být na vozidle (popřípadě ve vozidle) umístěna tak, aby co nejméně bránila ve výhledu z místa řidiče. Do vnějších zrcátek musí být vidět buď bočními okny nebo plochou čelního skla očišťovanou stírači.
11. Přesahují-li vnější zpětná zrcátka při své provozní poloze největší šířku vozidla, musí být jejich držák sklopný dopředu i dozadu nebo ohebný tak, aby ve sklopeném nebo ohnutém stavu šířku vozidla nepřesahovala. Zpětné zrcátko, jehož spodní okraj není výše než 2 m, nesmí přesahovat největší šířku zatíženého vozidla o více než 200 mm; výjimka se připouští pouze pro tažení přípojných vozidel širších než vozidlo tažené, jestliže normálně upevněným zpětným zrcátkem by nebyl předepsaný výhled za vozidlo (jízdní soupravu).

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří počet, velikost, upevnění a stav všech zpětných zrcátek.

#### **Závady**

1. Osobní automobil není vybaven vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla a zároveň vnitřním zrcátkem, nebo autobus či nákladní automobil není vybaven dvěma vnějšími zpětnými zrcátky . . . . . (C)
2. Provedení, umístění nebo upevnění některého zpětného zrcátka neodpovídá stanoveným podmínkám . . . . . (B)
3. Některé zpětné zrcátko je uvolněné nebo mírně poškozené, avšak doposud použitelné . . . . . (A)

**Přidržovací tyče (autobusy)****521****Předepsané podmínky**

1. Pokud je autobus nebo osobní autobusový přívěs vybaven vodorovnými, popřípadě svislými přidržovacími tyčemi, musí být tyto tyče spolehlivě upevněny.
2. Na povrchu přidržovacích tyčí ani na jejich nosné konstrukci nesmí být žádné poškození takového druhu, které by mohlo způsobit zranění cestujícího, který se jich přidržuje.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav přidržovacích tyčí a přezkouší se jejich upevnění.

**Závady**

1. Přidržovací tyč je natolik uvolněná či poškozená, že by mohla způsobit zranění . . . . . (C)
2. Některá z přidržovacích tyčí chybí . . . . . (B)

**Sedadla****522****Předepsané podmínky**

1. Počet a provedení všech sedadel musí odpovídat schválenému typu vozidla.
2. Všechna sedadla musí být v dobrém stavu, neporušená a řádně upevněná, připouští se přiměřené provozní vůle.
3. Posuvná sedadla a sklopná opěradla musí být možno spolehlivě zajistit v každé funkční poloze.
4. Sedadla řidiče a cestujících ve vozidlech schválených po 1.7.1972 mohou být vybavena opěrkami hlavy, jejichž provedení musí být schváleno. Opěrky mohou být pevnou nebo výsuvnou součástí sedadel popřípadě jejich doplňkovým vybavením. Opěrkami hlavy řidiče a spolujezdce musí být vybavena vozidla vyrobená po 1.1.1986, určená pro mezinárodní kamiónovou dopravu. Sedadla vozidel kategorie  $M_1$  a  $N$  a sedadla řidiče a spolujezdce vozidel kategorie  $M_2$  a  $M_3$  (třída II. a III.) a sedadla cestujících v dálkových autobusech uvedených do provozu po 1.7.1995 musí být vybavena opěrkami hlavy. U zadních sedadel vozidel kategorie  $M_1$  s výškou opěradla nejméně 700 mm uvedených do provozu do 1.7.1998 se opěrky hlavy nevyžadují.
5. Pokud je jednostopé motorové vozidlo schváleno pro přepravu spolujezdce, musí být vybaveno dalším sedadlem umístěným za sedadlem řidiče; této podmínce vyhovuje i tzv. dvojsedlo. Sedadlo musí být upevněno bezpečně a pevně a musí být vhodným způsobem odpruženo.
6. Na vozidle lze použít schválená sedadla (sedák s opěradlem) z jiného typu vozidla pouze za předpokladu, že sedadlo lze bez jakýchkoliv konstrukčních úprav použít na stávající kotevní místa karoserie původního sedadla.

**Poznámka:** Ustanovení odstavce č.4 neplatí pro nesamostatná střední sedadla vozidel kategorie  $M_1, N_1$  a pro nouzová sedadla.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav všech sedadel, zejména jejich upevnění k vozidlu, neporušenost konstrukce (kostry) sedadel, potahů, pružicích prvků a spodní části sedadel, možnost zajištění sedadel a opěradel ve všech nastavitelných polohách, popřípadě upevnění držadel a opěr na sedadlech autobusu apod.

#### **Závady**

1. Počet sedadel neodpovídá schválenému typu vozidla . . . (B)
2. Nosná konstrukce některého sedadla je narušena, popřípadě některé sedadlo není dostatečně upevněné k vozidlu, nebo sedadlo či opěradlo nelze spolehlivě zajistit v jednotlivých funkčních polohách . (B)
3. Opěrka hlavy není schváleného provedení, popřípadě je upevněna tak, že neplní svoji funkci . . . (A)
4. Některé držadlo je uvolněné, popřípadě je poškozený potah sedadel nebo jeho pružicí prvky . . . (A)
5. Provedení některých sedadel neodpovídá stanoveným podmínkám, příp. chybí opěrky hlav . . . . . (B)

---

#### **Kotevní úchyty pásů**

**523**

#### **Předepsané podmínky**

1. Vozidla, pro něž jsou předepsány bezpečnostní pásy (viz úkon č. 524), musí být vybavena i příslušnými kotevními úchyty v karosérii. Kotevní úchyty musí být schváleny.
2. Osobní automobily ( $M_1$ ) vyrobené nebo dovezené po 1.1.1976 musí být vybaveny příslušnými kotevními úchyty v karosérii i u zadních sedadel.
3. K upevnění bezpečnostních pásů v kotevních úchytech musí být použity jen předepsané šrouby a skladba podložek odpovídající homologovanému provedení.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav kotevních úchytů bezpečnostních pásů. Zvláštní pozornost se věnuje upevnění pásů a stavu okolí kotevních úchytů, není-li nadměrně narušeno korozí. Pečlivě je třeba prohlédnout zespodu (z montážního kanálu) okolí kotevních úchytů upevněných na podlaze karosérie.

**Závady**

1. Některý kotevní úchyt je poškozený nebo uvolněný, popřípadě jeho okolí je natolik narušeno korozí, že by při větším namáhání mohlo dojít k vytržení úchyty nebo upevňovacího šroubu pásu . . . . (B)
2. Kotevní úchyty neodpovídají schválenému provedení . . . (B)

**Poznámka:** Závady samotných bezpečnostních pásů se zaznamenávají v úkonu č. 524.

**Bezpečnostní pásy****524****Předepsané podmínky**

1. Osobní automobily ( $M_1$ ) uvedené do provozu po 1.1.1969 musí být vybaveny na předních sedadlech schválenými bezpečnostními pásy; osobní automobily uvedené do provozu dříve, musí být vybaveny bezpečnostními pásy tehdy, jestliže v karosérii mají předepsané kotevní úchyty. Tato vozidla vyrobená nebo dovezená po 1.10.1986, s výjimkou vozidel v provedení "Standard", musí mít tyto bezpečnostní pásy samonavíjecí a vyrobená nebo dovezená po 1.10.1986 musí být vybavena bezpečnostními pásy i na zadních sedadlech.
2. V dálkových autobusech musí být od 1.1.1985 vybavena bezpečnostními pásy přední řada sedadel a sedadla vyhrazená pro osoby tělesně postižené.
3. Sedadlo řidiče, průvodce (spolujezdce řidiče) a první řada sedadel pro cestující vozidel kategorie  $M_2$  a  $M_3$  (třída III.) prvně evidovaných po 1.7.1995 musí být vybavena tříbodovými bezpečnostními pásy. Sedadlo řidiče musí být vybaveno pásem samonavíjecím.
4. Sedadlo řidiče a první řada sedadel (kromě sedadla středního a nouzového) v kabině vozidel kategorií  $N_2, N_3$  a  $N_1$  (není-li odvozeno od  $M_1$ ) prvně evidovaných po 1.7.1995 musí být vybavena tříbodovými bezpečnostními pásy.
5. Bezpečnostní pásy musí být s tříbodovým uchycením; pásy s dvoubodovým uchycením (břišní pás) jsou přípustné pouze pro prostřední sedadla, nouzová sedadla a sedadla otočená zády ke směru jízdy.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav bezpečnostních pásů a jejich upevnění, popřípadě se vyzkouší funkce jejich spon.

**Závady**

1. Některý bezpečnostní pás chybí nebo je opotřeben nebo poškozen natolik, že je zřejmě narušena jeho pevnost, popřípadě omezena jeho funkce . . . . . (B)

2. Bezpečnostní pás neodpovídá schválenému provedení . . . (B)
3. Sponu pásu nelze snadno a spolehlivě uzavřít nebo naopak otevřít . . . . (B)

**Poznámka:** Závady kotevních úchytlů se zaznamenávají v úkonu č. 523.

---

### **Nouzové východy (autobusy)**

525

#### **Předepsané podmínky**

1. Vozidla kategorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> schválená po 1.7.1972 musí být vybavena předepsaným počtem okenních, stropních nebo dveřních nouzových východů.
2. Každý nouzový východ musí být opatřen zřetelným nápisem "Nouzový východ", umístěným na dobře viditelném místě uvnitř karosérie; u dveřního nouzového východu musí být ještě připojen návod k jeho použití.
3. Okenní nouzové východy musí být snadno otevíratelné zevnitř i zvenjšku karosérie nebo mohou být pouze z bezpečnostního kaleného skla; v tom případě musí být v blízkosti nouzového východu uvnitř vozidla umístěno snadno přístupné vhodné zařízení k rozbití skla (např. kladívko).

**Poznámka:** Předepsané podmínky platí i pro autobusové přívěsy a návěsy.

#### **Způsob kontroly**

V autobusu nebo v osobním autobusovém přívěsu se prohlídkou ověří označení předepsaných nouzových východů, popřípadě vybavení zařízením k rozbití skla.

#### **Závady**

1. Předepsané označení nouzového východu chybí, popřípadě je poškozené nebo znečištěné natolik, že není dostatečně čitelné . . . . . (A)
2. U okenního nouzového východu s bezpečnostním kaleným sklem chybí zařízení k rozbití skla . . . . . (A)

---

### **Podlaha**

526

#### **Předepsané podmínky**

1. Dřevěné podlahy karosérií vozidel musí být zhotoveny beze spár.

2. Podlahy karosérii autobusů ( $M_2$  a  $M_3$ ) musí být potaženy vhodnou krytinou nebo rohoží proti uklouznutí.
3. Podlahy a podlahové krytiny zhotovené ze dřeva nebo z jiného hořlavého materiálu musí být chráněny ohnivzdorným materiálem nebo vhodným ohnivzdorným nátěrem v těch místech, která mohou být vystavena vysokým teplotám při poruše některé části vozidla (nezávislého topení apod.).
4. Víka v podlaze musí dobře přiléhat a pohyblivé orgány procházející podlahou (např. pedály, sloupek řízení, řadicí páka, páka parkovací brzdy apod.) musí být řádně utěsněny proti vnikání prachu a nečistot dovnitř karosérie.
5. Podlahy a jejich krytiny musí být řešeny tak, aby se daly snadno čistit.
6. Podlahy vozidel se sklápěcí karosérii, není-li karosérie celokovová, musí být oplechovány.
7. Podlaha nesmí být nadměrně narušena korozí (popřípadě hnilobou dřeva) ani jinak poškozena natolik, že by mohla být ohrožena bezpečnost přepravovaných osob nebo nákladu.
8. Podlaha nesmí být děravá nebo jinak netěsná natolik, aby do karosérie mohlo pronikat nadměrné množství prachu nebo jiných nečistot, popřípadě mohly vypadávat přepravované sypké hmoty na vozovku.

#### Způsob kontroly

Stav podlahy v prostoru pro řidiče i v prostorech pro přepravu osob nebo nákladů se ověří prohlídkou shora i zespodu (z montážního kanálu). Zvláštní pozornost se věnuje spodní ploše podlahy a prahům samonosné karosérie.

#### Závady

1. Provedení podlahy neodpovídá stanoveným podmínkám . . . (A)
2. Podlaha je nadměrně poškozená, děravá nebo netěsná, popřípadě krytina podlahy je zborcená, prošlapaná nebo jinak nadměrně poškozená . . . . . (B)
3. Místa určená k opření zvedáku při zvedání vozidla jsou poškozena (mechanicky nebo korozí) natolik, že nejsou způsobilá plnit spolehlivě svoji funkci . . . (B)
  - je-li ve výstroji vozidla jiné náhradní zvedací zařízení, umožňující bezpečné zvedání za nepoškozené a nenarušené části . . . . . (A)
4. Podlaha je nadměrně poškozená v blízkosti upevnění důležitých částí vozidla (náprav, ovládacích pák, sedadel apod.) . . . . . (C)
5. Podlaha samonosné karosérie (zejména nosné části, prahové nosníky apod.) je nadměrně poškozena . . . . . (C)

**Bočnice****527****Předepsané podmínky**

1. Dřevěné bočnice karosérii vozidel musí být zhotoveny bez spár.
2. Bočnice ze dřeva nebo z jiného hořlavého materiálu musí být chráněny ohnivzdorným materiálem nebo vhodným ohnivzdorným nátěrem v těch místech, která mohou být vystavena vysokým teplotám při poruše některé části vozidla (nezávislého tope- ní apod.).
3. Závěry bočnic a zadního čela nesmí být deformované nebo ji- nak poškozené; manipulace s nimi musí být snadná, bez nad- měrné fyzické námahy a pokud možno bez jiných pomůcek.
4. U sklápěcích karosérií může být otvírání a zavírání zadního čela a bočnic automatické nebo ovládané z místa řidiče; sklápěcí karosérie musí být spolehlivě zajištěna proti samo- volnému pohybu.
5. Bočnice musí být zajištěny proti samovolnému otvírání. Musí být také dostatečně odolné proti bočním deformacím, způsobu- jícím změnu vnějšího obrysu vozidla.
6. U vozidel schválených po 1.7.1972 nesmí ovládací (svalová) síla při ruční manipulaci jedné osoby se zadním čelem nebo s bočnicí překročit 245 N.
7. Bočnice ani zadní čelo nesmí být nadměrně narušené korozí (popřípadě hnilobou dřeva) ani jinak poškozené natolik, že by mohla být ohrožena bezpečnost přepravovaných osob nebo nákladu.
8. V bočnicích (v zadním čele) ani v místě jejich styku s pod- lahou nesmějí být mezery ani jiné otvory, jimiž by do karo- série mohlo pronikat nadměrné množství prachu nebo nečistot, popřípadě jimi vypadávat přepravované sypké hmoty na vozov- ku.
9. Podmínky stanovené pro bočnice a závěry bočnic platí přimě- řeně i pro nástavby bočnic.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav bočnic, zadního čela popřípadě nástav- by bočnic a čela valníkové, skříňové nebo sklápěcí karosérie. Zvláštní pozornost se věnuje stavu kování, závěsů a závěrů.

**Závady**

1. Provedení bočnic, zadního čela případně nástavby bočnic a čela karosérie nebo jejich kování, závěsů nebo závěrů neodpovídá stanoveným podmínkám . . . (B)

2. Některá bočnice, zadní čelo případně nástavba bočnic je nadměrně poškozená, děravá nebo netěsná, popřípadě její kování, závěsy nebo závěry jsou poškozené natolik, že neplní spolehlivě svoji funkci, nebo mohou způsobit zranění . . . . . (C)
3. Některá bočnice, zadní čelo, případně nástavba bočnic je mírně poškozená, děravá nebo netěsná, popř. její kování, závěsy nebo závěry . . . . . (A,B)

---

**Ochrana kabiny řidiče****528****Předepsané podmínky**

Ochranné zařízení musí být na vozidle řádně upevněné, nesmí být nadměrně poškozené tak, aby neplnilo určenou funkci.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav a upevnění předepsaného zařízení k ochraně kabiny řidiče.

**Závady**

Ochranné zařízení je uvolněné, nedostatečně upevněné nebo poškozené natolik, že dostatečně neplní svoji funkci . . . (B)

---

**Nebezpečné vnější a vnitřní díly****529****Předepsané podmínky**

1. Uvnitř karosérie v prostoru pro řidiče a cestující nesmí být takové dodatečně namontované díly nebo předměty, které svým tvarem, rozměry nebo tvrdostí zvětšují nebezpečí zranění při nastupování a vystupování, při náhlé akceleraci a deceleraci vozidla nebo při dopravní nehodě.
2. Zvnějšku nesmí být na karosérii dodatečně namontovány žádné vyčnívající díly, které by zvětšovaly nebezpečí poranění osob, které by při dopravní nehodě na karosérii narazily nebo se po ní sunuly, popřípadě díly, které by mohly zachytit chodce, cyklistu nebo motocyklistu.
3. Vyčnívající části karosérií a nástaveb autobusů, nákladních automobilů, přívěsů, návěsů, pojízdných pracovních strojů a speciálních automobilů, které mohou způsobit zachycení při šikmém nárazu (např. zadní nárazníky s letnými konci, podpěrná ramena autojeřábů, rozstřikovací a distribuční lišty a trubky u autocisteren, rozstřikovačů živice, sypačů apod.) musí být opatřeny ochrannými lištami nebo podobným zařízením, tvořícím dostatečný náběh nebo vedení přibližně rovnoběžné s podélnou svislou rovinou souměrnosti vozidla; přitom není rozhodující, zda uvedené části přesahují vnější obrys vozidla.

**Způsob kontroly**

Během všech kontrol, prováděných na vozidle zvnějšku i zevnitř, je třeba věnovat zvláštní pozornost takovým vnějším a vnitřním dílům, které by svým provedením nebo stavem (poškozením) zvěšovaly nebezpečí poranění osob jedoucích ve vozidle nebo jiných účastníků silničního provozu.

**Závady**

1. Na vozidle jsou díly nebo výčnělky, které podstatně zvyšují nebezpečí zranění nebo zachycení ostatních účastníků silničního provozu . (C)
2. Na nadměrně vyčnívajícím dílu vozidla, schváleného po 1.1.1974, chybí předepsaná ochrana . . . (B)
3. Uvnitř karosérie v prostoru pro řidiče a cestující jsou díly nebo výčnělky, které podstatně zvyšují nebezpečí zranění osob uvnitř karosérie . . . . . (B)

**Nástavba (pracovní stroj)****530****Předepsané podmínky**

1. Připevnění nástavby (stroje) k rámu vozidla (karosérie) musí být spolehlivé a nepoškozené deformacemi, prasklinami či korozí. Volné a pohyblivé díly musí být spolehlivě zajištěny v transportní poloze (nesmějí se samovolně pohybovat nebo uvolnit).
2. Vozidla se šířkou nástavby (stroje) větší než 2,5 m musí být označena podle podmínek uvedených v úkonu č. 711.
3. Agregáty a hydraulické médium nesmí znečišťovat vozovku.
4. V dosahu stojících osob nebo osob jedoucích ve vozidle nesmí být na nástavbě nebezpečné výstupky nebo poškození, které by mohly způsobit zranění.
5. Je-li nástavba výměnná, musí být předloženo i technické osvědčení nástavby.

**Způsob kontroly**

Vnější prohlídkou se ověří stav, upevnění a zajištění všech dílů nástavby (stroje) a těsnost hydraulických systémů v transportní poloze.

**Závady**

1. Upevňovací prvky nástavby (stroje, dílů) jsou nadměrně narušené, nebo je nadměrně narušen rám (karosérie) v místě jejich upevnění . . . . . (C)
2. Volný nebo pohyblivý díl nástavby (stroje) není spolehlivě zajištěn v transportní poloze . . . . . (C)

3. Nástavba (stroj) má taková poškození (výstupky), která mohou způsobit zachycení nebo zranění ostatních účastníků silničního provozu . . . (C)
4. Nástavba (stroj) nemá předepsané vyznačení obrysu . . . (B)
5. Z agregátu (hydraulické soustavy) nástavby (stroje) uniká kapalina
  - avšak neodkapává na vozovku . . . . . (A)
  - odkapává na vozovku . . . . . (C)

## SVĚTELNÁ ZAŘÍZENÍ A SVĚTELNÁ SIGNALIZACE

600

- 601 Světlomety - počet a umístění
- 602 Světlomety - provedení
- 603 Světlomety - stav
- 604 Přepínání potkávacích a dálkových světel
- 605 Potkávací světla - seřízení
- 606 Dálková světla - seřízení
- 607 Dálková světla - svítivost
- 608 Přední obrysové svítilny motorového vozidla
- 609 Přední obrysové svítilny přípojného vozidla
- 610 Doplnkové obrysové svítilny a boční obrysové svítilny
- 611 Parkovací světla
- 612 Osvětlení směrových tabulek
- 613 Světlomety se světlem do mlhy - počet a umístění
- 614 Světlomety se světlem do mlhy - činnost
- 615 Směrové svítilny - počet a umístění
- 616 Směrová světla - činnost
- 617 Výstražná činnost směrových světel
- 618 Hledací světlomet
- 619 Zadní obrysové svítilny
- 620 Brzdové svítilny - počet a umístění
- 621 Brzdová světla - činnost
- 622 Zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky
- 623 Světlomety se zpětným světlem
- 624 Odrazky
- 625 Zadní svítilny se světlem do mlhy - počet a umístění
- 626 Zadní svítilny se světlem do mlhy - činnost
- 627 Pracovní světla
- 628 Zvláštní výstražná světelná zařízení
- 629 Vnitřní osvětlení
- 630 Sdělovače
- 631 Zásuvka (vidlice), spojovací kabel

**POZNÁMKY KE SKUPINĚ 600**

1. Dodatečně namontovaná světelná zařízení, pokud jsou přípustná, musí být na vozidle umístěna tak, aby nenarušovala výhled z místa řidiče ani stanovenou geometrickou viditelnost ostatních světelných zařízení.
2. Každá dvojice téhož druhu vnějšího světelného zařízení musí být umístěna souměrně k podélné střední rovině vozidla ve stejné výšce nad vozovkou a musí mít stejné světelné parametry a barevné odstíny (pokud není stanoveno jinak).
3. Pokud se v předepsaných podmínkách uvádí vzdálenost některého světelného zařízení, vztahuje se údaj vždy k okrajovému bodu výstupní činné svítící plochy příslušného svítidla (světlometu, svítilny); u údajů minimální výšky je to spodní bod, maximální výšky horní bod, u údajů bočních vzdáleností se rozumí vzdálenost od roviny vymezející největší šířku vozidla k vnějšímu okraji činné svítící plochy.
4. Jsou-li světelná zařízení opatřena slovními označeními (např. TOP, OBEN - nahoru) nebo symbolovými označeními (šipkami), musí jejich umístění odpovídat těmto označením.
5. Všechna vnější světelná zařízení, pokud jsou v činnosti, musí svítit stálým nepřerušovaným světelným tokem, s výjimkou směrových světel.
6. Světelná zařízení na vozidlech schválených a vyrobených po 1.7.1972 a samostatná světelná zařízení vyrobená nebo dovezená po 1.1.1976 musí být schválena a označena podle předpisů EHK. Přehled používaných označení je v příloze A. Tato označení slouží i k rozlišení druhů světelných zařízení.
7. Světelná zařízení namontovaná na vozidle přistavovaném ke kontrole musí být funkční.

---

**Světlometry - počet a umístění****601**

---

**Předepsané podmínky**

1. Každé motorové vozidlo musí být vybaveno světlometry s potkávacími a dálkovými světly.
2. Vozidla pro dopravu osob a nákladů (M a N) a motorová vozidla širší než 1,3 m se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla musí být vybavena dvěma světlometry s potkávacím světlem a dvěma nebo čtyřmi světlometry s dálkovým světlem.
3. Dvoukolová motorová vozidla a motorová vozidla se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla, jejichž šířka je nevíše 1,3 m, musí být vybavena jedním světlometem s potkávacím světlem a jedním světlometem s dálkovým světlem. Světlomet s potkávacím světlem a světlomet s dálkovým světlem musí být umístěny tak, aby jejich vztažné osy byly v podélné střední rovině vozidla.

4. Dálková světla mohou být sloučena do jednoho světlometu se světly potkávacími nebo ve skupině s potkávacími a jinými světly svítícími dopředu. Příslušné světlometry (dvojice) musí být umístěny symetricky k podélné střední rovině vozidla a ve stejné výšce.
5. Světlometry s potkávacím světlem musí být umístěny ve výšce 500-1200 mm nad vozovkou, nesmějí být dále než 400 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla, vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy nesmí být menší než 600 mm.
6. Světlometry s dálkovým světlem nesmějí být blíže k bočnímu obrysu vozidla než světlometry s potkávacím světlem, výškově a vzájemně není umístění omezeno. Dálková světla mohou být sloučena do jednoho světlometu se světly potkávacími, nebo ve skupině s potkávacími a jinými světly svítícími dopředu.
7. Podmínky č. 1, 2, 5 a 6, neplatí pro vozidla schválená před 1. 7. 1972. Světlometry s dálkovým světlem musí být vybavena, jestliže je jejich konstrukční rychlost vyšší než  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

#### Způsob kontroly

Umístění světlometů se kontroluje jen tehdy, jestliže zjevně byly přemístěny na jiné místo než u schváleného typu vozidla.

#### Závady

1. Počet světlometů s potkávacím nebo dálkovým světlem neodpovídá předpisům . . . . . (B)
2. Umístění některých světlometů neodpovídá předpisům . . . (B)

---

### Světlometry - provedení

602

#### Předeepsané podmínky

1. Světlometry na vozidlech schválených a vyrobených po 1.7.1972 a světlometry vyrobené nebo dovezené po 1.1.1976, dodatečně namontované na vozidlech starších, musí mít předeepsané označení podle EHK (viz příloha A).
2. Vozidla schválená po 1.7.1972 musí mít potkávací světla asymetrická. Taková světla mohou být i na jednostopých a od nich odvozených vozidlech s jedním rejdovým kolem vpředu.
3. Světlo dálkových i potkávacích světlometů musí být bílé; u vozidel schválených před 1.7.1972 se výjimečně připouští i světlo žluté.
4. Vozidla vybavená více než jednou dvojicí světlometů s dálkovým světlem mohou mít jednu dvojici dálkových světlometů pohyblivou v závislosti na řízení vozidla.

#### Způsob kontroly

Prohlídkou se ověří, jsou-li na vozidle světlometry předeepsaného provedení a druhu.

**Závady**

1. Na vozidle je použit nesprávný světlomet (bez předepsaného označení nebo symetrický místo asymetrického), popřípadě v některém světlometu je nesprávná žárovka . . . (B)
2. Světlo vyzařované některým světlometem nemá předepsanou barvu . . . . . (B)

**Světlometry - stav****603****Předepsané podmínky**

1. Všechny světlometry musí být řádně upevněné, aby se za jízdy nemohlo samovolně změnit jejich seřízení (nastavení).
2. Skla světlometů nesmějí být poškozená.
3. Zrcadlové plochy světlometů nesmějí být nadměrně poškozeny korozí; připouštějí se stopy koroze jen ve spodní polovině světlometu na ploše nepřesahující 25 % z celkové zrcadlové plochy příslušného světlometu. Zrcadlová plocha nesmí být matná.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří mechanický stav světlometů a jejich upevnění. Zvláštní pozornost se věnuje stavu skel a zrcadlových ploch (pokud jsou viditelné).

**Závady**

1. Některý světlomet je viditelně poškozený, takže neplní svoji funkci (např. deformovaný, celkově zkorodovaný, nebo chybí sklo apod.) . . . . . (C)
2. Zrcadlová plocha některého světlometu je nadměrně poškozená (zkorodovaná, prasklá) nebo je matná . . . . . (B)
3. Některý světlomet není dostatečně připevněný, takže by mohla nastat samovolná změna jeho seřízení . . . (C)
4. Světlomet má prasklé sklo, tento stav nemá vliv na seřízení ani funkci . . . . . (A)
5. Světlomet má prasklé sklo, tento stav má vliv na seřízení a funkci . . . . . (B)

**Přepínání potkávacích a dálkových světel****604****Předepsané podmínky**

1. Pokud jsou na vozidle čtyři světlometry s dálkovým světlem (tj. 2 dvojice), mohou se zapínat buď všechny současně nebo ve dvojicích.

2. Po přepnutí potkávacích světel na dálková musí být zapnut alespoň jeden pár dálkových světel; potkávací světla mohou svítit zároveň s dálkovými. Po přepnutí z dálkových světel na potkávací musí být vypnuta všechna dálková světla. Při přepínání nesmí dojít k současnému vypnutí dálkových a potkávacích světel.
3. Zároveň s dálkovými i potkávacími světly musí svítit i světla obrysová a osvětlení tabulky státní poznávací značky.
4. Každé motorové vozidlo schválené po 1.1.1985, s výjimkou vozidel kategorie  $L_1, L_2, L_M, T$  a kategorie S a jim podobných, musí být vybaveno výstražným světelným zařízením ("světelnou houkačkou") uspořádaným tak, aby i při vypnutém vnějším světelném zařízení zapínalo dálková nebo potkávací světla, a to jen po dobu, dokud řidič působí na jeho ovládací orgán; přitom nesmí vypnout (zapnout) ostatní světelná zařízení vozidla. Takto mohou být vybavena i vozidla schválená před 1.1.1985.

### Způsob kontroly

Manipulací s příslušnými ovládacími orgány se vyzkouší činnost všech světlometů a přepínání z potkávacích světel na dálková a naopak.

### Závady

1. Některý světlomet nesvítí,  
popřípadě ve sloučeném hlavním světlometu  
nesvítí některé světlo (dálkové nebo potkávací) . . . . . (C)
2. Dálková světla nelze přepnout na potkávací a naopak . . . (C)
3. Dvojice dálkových nebo potkávacích světel  
nelze zapínat nebo vypínat zároveň, tj. například  
z jakýchkoli důvodů se v jednom světlometu rozsvítí  
dálkové světlo, kdežto v druhém potkávací apod . . . . . (C)
4. Při přepínání dochází k současnému vypnutí  
dálkových i potkávacích světel . . . . . (C)
5. Výstražné světelné zařízení neplní svoji funkci  
nebo je nesprávně zapojeno . . . . . (B)

---

## Potkávací světla - seřízení

605

### Předepsané podmínky

Potkávací světlo musí být seřizeno podle předpisu výrobce. Sklon potkávacího světla nesmí být větší o více než 10 cm/10m (-1 %) a nesmí být menší o více než 5 cm/10 m (-0,5 %). Není-li nastavení (seřízení) potkávacích světel výrobcem předepsáno, musí být základní nastavení 15 cm/10 m (-1,5 %). Stranové posunutí zlomu rozhraní v horizontálním směru od vztažné osy světlometu nesmí překročit hodnotu  $\pm 20$  cm/10 m.

Natočení obrazu světla a stínu se připouští pouze proti směru chodu hodinových ručiček maximálně o  $7,5^\circ$ . Natočení v opačném smyslu se nepřipouští.

Vozidla vyrobená nebo dovezená po 1.1.1985 se zařízením upravujícím sklon světlometů podle zatížení musí mít toto zařízení v činnosti.

#### **Způsob kontroly**

Seřízení potkávacích světel se kontroluje optickým přístrojem na kontrolu seřízení světlometů; přitom se postupuje podle stanovené metodiky.

Jestliže je vozidlo vybaveno zařízením pro změnu polohy světlometu podle zatížení vozidla, kontroluje se seřízení v poloze pro nezatížené vozidlo.

#### **Závady**

1. Sklon světla neodpovídá předepsanému a je:
  - větší než povoluje tolerance . . . . . (B)
  - menší než povoluje tolerance . . . . . (B)
2. Asymetrické potkávací světlo je odchýleno od povolené tolerance
  - doleva . . . . . (C)
  - doprava . . . . . (B)
3. Natočení rozhraní světla a stínu vzhledem k rovině vozovky je mimo stanovené tolerance ve směru
  - chodu hodinových ručiček . . . . . (B)
  - proti směru chodu hodinových ručiček nad  $22,5^\circ$  . . . . . (B)
4. Zařízení upravující sklon světlometů podle zatížení neplní svoji funkci nebo oba světlometry nereagují stejně . . . (B)

---

### **Dálková světla - seřízení**

606

#### **Předepsané podmínky**

Dálkové světlo musí být seřízeno podle předpisu výrobce; to platí i pro světlometry pohyblivé v závislosti na řízení vozidla. Připouští se posunutí

- v horizontálním směru  $\pm 20$  cm/10 m
- ve vertikálním směru  $\pm 20$  cm/10 m

#### **Způsob kontroly**

Seřízení dálkových světel se kontroluje optickým přístrojem na kontrolu seřízení světlometů; při tom se postupuje podle stanovené metodiky. Jestliže je vozidlo vybaveno zařízením pro změnu polohy světlometu podle zatížení vozidla, kontroluje se seřízení v poloze pro nezatížené vozidlo.

**Závady**

1. Seřízení dálkového světla neodpovídá předpisu . . . . . (B)
2. Osa světelného kuželu dálkového světla je odchýlena doleva nebo doprava od podélné střední roviny vozidla (osy světelných kuželů dvojice světlometů se kříží nebo nadměrně rozbíhají) . . . . . (B)

**Poznámka:** Jestliže je dálkové a potkávací světlo sloučeno do jednoho světlometu a jejich zdrojem je dvouvláknová asymetrická žárovka, je pro konečné vyhodnocení rozhodující seřízení potkávacího světla.

**Dálková světla - svítivost****607****Předepsané podmínky**

Nejvyšší souhrnná svítivost dálkových světel nesmí být vyšší než 225 000 cd.

**Způsob kontroly**

Svítivost dálkových světel se kontroluje podle hodnoty číselných kódů maximální svítivosti uvedených na světlometech. Součet těchto hodnot nesmí být větší než 75.

**Závady**

Součet hodnot číselných kódů (svítivost) je větší než 75 (225 000 cd) . . . . . (B)

**Přední obrysové svítilny motorového vozidla****608****Předepsané podmínky**

1. Motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly a motorové vozidlo se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla musí mít vpředu dvě obrysové svítilny se světlem bílé barvy vyznačující boční obrys vozidla.
2. Přední obrysové svítilny nesmějí být vzdáleny více než 400 mm od bočního obrysu vozidla; přitom vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 600 mm. Musí být umístěny ve výšce od 350 mm až do 1500 mm. Jestliže tvar karosérie neumožňuje dodržet tuto výšku, mohou být ve výšce až 2100 mm.
3. Dvoukolová motorová vozidla (s výjimkou mopedů) musí být vybavena jednou přední obrysovou svítilnou se světlem bílé barvy umístěnou v podélné střední rovině vozidla ve výšce 350 až 1200 mm nad vozovkou.
4. Současně s předními obrysovými světly se musí rozsvítit zadní obrysová světla a osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky. Obrysová světla musí svítit i při zapnutí potkávacích nebo dálkových světel.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav, umístění a počet předních obrysových svítílen, přezkouší se jejich činnost.

**Závady**

1. Některá přední obrysová svítilna chybí nebo nesvítí nebo její zapojení popřípadě umístění neodpovídá předpisu . . . (B)
2. Svítilna obrysového světla je poškozena, avšak světlo svítí, světlo nemá předepsanou bílou barvu, je použita nesprávná žárovka . . . . . (B)

**Přední obrysové svítilny přípojného vozidla****609****Předepsané podmínky**

1. Přípojné vozidlo (s výjimkou vozíku podle bodu 3), jehož boční obrys přesahuje boční obrys tažného vozidla o více než 100 mm, popřípadě jehož šířka je větší než 1600 mm, musí mít dvě přední obrysové svítilny se světlem bílé barvy.
2. Obrysové svítilny nesmějí být vzdáleny více než 150 mm od bočního obrysu přípojného vozidla; přitom vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 600 mm. Svítilny musí být umístěny ve výšce 350 až 1500 mm nad vozovkou; jestliže tvar karosérie neumožňuje dodržet tuto výšku, mohou být ve výšce až 2100 mm.
3. Postranní vozík dvoukolového motorového vozidla musí mít jednu obrysovou svítilnu se světlem bílé barvy svítící dopředu, vzdálenou nejvýše 150 mm od vnějšího obrysu a ve výšce od 350 do 1200 mm nad vozovkou.
4. Současně s předními obrysovými světly musí svítit zadní obrysová světla a osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky. Obrysová světla přípojného vozidla musí svítit i tehdy, jestliže jsou u tažného vozidla zapnuta potkávací nebo dálková světla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav, umístění a počet předních obrysových svítílen přípojného vozidla, přezkouší se jejich činnost.

**Závady**

1. Některá přední obrysová svítilna přípojného vozidla chybí nebo nesvítí či její zapojení nebo umístění neodpovídá předpisu . . . . . (C)
2. Obrysová svítilna přípojného vozidla je poškozena, avšak světlo svítí; světlo nemá předepsanou bílou barvu; je použita nesprávná žárovka . . . . . (B)

**Doplňkové obrysové a boční obrysové svítilny****610****Předepsané podmínky**

1. Motorová vozidla pro dopravu osob (M) a nákladu (N) a přípojná vozidla (O), vyrobená nebo dovezená po 1.10.1985, se šířkou větší než 2,1 m,
  - a) musí být vybavena doplňkovými svítilnami s obrysovými světly;
  - b) mohou být vybavena zdvojenými zadními svítilnami s obrysovými, brzdovými a směrovými světly, které byly pro tento účel schváleny.
2. Doplňkové obrysové svítilny musí svítit dopředu světlem barvy bílé, dozadu světlem barvy červené.
3. Doplňková obrysová světla musí svítit současně s normálními obrysovými světly a s osvětlením zadní tabulky státní poznávací značky.
4. Doplňkové obrysové svítilny musí být umístěny na vozidle co nejvýše a co nejbližší k bočnímu obrysu vozidla.
5. Motorová vozidla delší než 6m schválená po 1.7.1995 musí být na obou stranách vybavena bočními obrysovými svítilnami oranžové barvy typu SM1. Pro kategorii vozidel  $M_1$ ,  $N_1$  a od nich odvozených i typu SM2. Boční obrysové svítilny musí být umístěny ve výšce 250 - 1500 mm. Pokud konstrukce a tvar karosérie toto neumožňuje, mohou být ve výšce až 2100 mm. Svítilny nesmí být dále než 3 m od předního obrysu vozidla (u kategorie O měřeno včetně oje), 1 m od zadního obrysu vozidla, mezi sebou maximálně 3 m (pokud konstrukce a tvar karosérie toto neumožňuje maximálně 4 m) a alespoň jedna svítilna musí být v prostřední třetině vozidla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav, umístění a počet doplňkových obrysových a bočních obrysových svítlen, přezkouší se jejich činnost.

**Závady**

1. Některá doplňková obrysová nebo boční obrysová svítilna chybí, zapojení neodpovídá předpisu, světlo nesvítí . . . . . (B)
2. Svítilna světla je poškozena, ale světlo svítí, světlo nemá předepsanou barvu . . . . . (A)
3. Umístění a počet doplňkových obrysových nebo bočních obrysových svítlen neodpovídá předpisu . . . . . (B)

---

**Parkovací světla****611**

---

**Předepsané podmínky**

1. K světelnému vyznačení obrysů vozidla při stání a parkování může být použito parkovacích nebo obrysových světel. U dvoustopých vozidel musí být parkovací světla umístěna jako světla obrysová.
2. U motorových vozidel s délkou do 6 m a šířkou do 2 m mohou parkovací světla svítit pouze na straně přivrácené ke středu vozovky.
3. Dvoukolové motorové vozidlo může mít jedno samostatné parkovací světlo v podélné střední rovině vozidla umístěné ve výšce 350 - 1200 mm nad vozovkou tak, aby bylo viditelné zepředu i zezadu.
4. Samostatná parkovací světla musí svítit dopředu světlem bílé barvy, dozadu světlem červené barvy.
5. Se samostatnými parkovacími světly nemusí svítit žádné jiné světelné zařízení vozidla.

**Způsob kontroly**

Vyzkouší se činnost parkovacích světel. Pokud jsou na vozidle samostatná parkovací světla, ověří se jejich stav a umístění.

**Závady**

1. Některé parkovací světlo nesvítí, nemá předepsané barvy nebo jeho zapojení, popřípadě umístění, neodpovídá předpisům . . . . . (B)
2. Svítílna parkovacího světla je poškozená, avšak světlo svítí předepsanými barvami . . . . . (A)

---

**Osvětlení směrových tabulek****612**

---

**Předepsané podmínky**

1. Přední a postranní směrové tabulky na autobusech určených pro veřejnou dopravu musí být osvětleny dopadajícím nebo průchozím světlem tak, aby hlavní údaj byl čitelný zepředu nebo ze strany alespoň ze vzdálenosti 20 m od vozidla.
2. Světlo musí mít bílou nebo slabě žlutou barvu; nesmí oslňovat řidiče vozidla ani ostatní účastníky silničního provozu.
3. Osvětlení směrových tabulek musí mít zvláštní spínač a jeho zapínání nesmí být vázáno na ostatní světelná zařízení vozidla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav osvětlovacího zařízení a vyzkouší se jeho činnost.

**Závady**

1. Směrové tabulky vozidla nejsou opatřeny osvětlovacím zařízením . . . . . (A)
2. Zapojení osvětlení neodpovídá předpisům . . . . . (A)
3. Osvětlení některé směrové tabulky nesvítí nebo svítí jen jeho část . . . . . (A)
4. Osvětlovací těleso je poškozeno, avšak není vyřazeno z činnosti . . . . . (A)

**Světlomety se světlem do mlhy - počet a umístění****613****Předepsané podmínky**

1. Vozidlo s nejméně čtyřmi koly a motorové vozidlo se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla může být vybaveno dvěma předními schválenými světly se světlem do mlhy, jednostopé vozidlo jedním tímto světlem.
2. Přední světla se světlem do mlhy musí být na vozidle umístěna tak, aby bod jejich činné svítící plochy nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nebyl dále než 400 mm od této roviny, nejvyšší bod činné svítící plochy výše než nejvyšší bod činné svítící plochy potkávacího světla a nejnižší bod činné svítící plochy níže než 250 mm nad rovinou vozovky. Na dvoukolových motorových vozidlech musí být přední světlo se světlem do mlhy umístěno ve stejné výšce nad rovinou vozovky jako u ostatních vozidel, ale v podélné střední rovině vozidla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří počet a umístění světelných zdrojů se světlem do mlhy.

**Závady**

1. Počet, druh nebo umístění světelných zdrojů se světlem do mlhy neodpovídá předpisům . . . . . (B)
2. Na vozidlech vyrobených po 1.7.1972 je použit světelný zdroj bez předepsaného označení . . . . . (B)

**Světlomety se světlem do mlhy - činnost****614****Předepsané podmínky**

1. Světla se světlem do mlhy se musí zapínat samostatně, současně s nimi musí svítit obrysová světla, osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky. a musí je být možné zapnout nebo vypnout nezávisle na dálkových a potkávacích světlech.

2. Světlomety se světlem do mlhy mohou svítit bílým i žlutým světlem.
3. U vozidel vyrobených a dovezených po 1. 7. 1985 musí být světlomety se světlem do mlhy zapojeny pouze do okruhu obrysových světel. Před tímto datem se připouští zapojení i do okruhu potkávacích světel.
4. Činnost světlometů se světlem do mlhy musí být u vozidel vyrobených a dovezených po 1. 7. 1985 signalizována sdělovačem zelené barvy. Před tímto datem se připouští i barva oranžová.

#### Způsob kontroly

Prohlídkou se ověří stav světlometů se světlem do mlhy a přezkouší se jejich činnost; přitom se postupuje podle stanovené metodiky.

#### Závady

1. Některý světlomet se světlem do mlhy je poškozen, avšak není vyřazen z činnosti . . . . . (A)
2. Zapojení světlometů se světlem do mlhy neodpovídá předpisům, popřípadě světlomety nesvítí, takže jejich funkci nelze zkontrolovat . . . . . (B)
3. Některý světlomet se světlem do mlhy je nesprávně nastaven . . . . . (C)

**Poznámka** : Světlomety se světlem do mlhy mohou svítit i při přepnutí na dálková světla. Činnost sdělovače se hodnotí v úkonu č. 630.

---

### Směrové svítilny - počet a umístění

615

#### Předeepsané podmínky

1. Motorová i přípojná vozidla musí být vybavena směrovými svítilnami.
2. Směrové svítilny na levé a pravé straně vozidla musí být umístěna symetricky k podélné střední rovině vozidla a co nejbližše k bočnímu obrysu vozidla.
3. Dvoukolová motorová vozidla schválená po 1.7.1972 musí mít:
  - buď na každé straně vozidla po jedné boční směrové svítilně, pokud je zajištěna její viditelnost zezadu i z příslušné strany a jejich vzájemná vzdálenost nesmí být menší než 560 mm,
  - nebo na každé straně po dvou směrových svítilnách umístěných na straně vozidla tak, aby jedna byla v první třetině délky vozidla a druhá co nejvíce vzadu. Vzájemná vzdálenost směrových svítilek a potkávacích světlometů nesmí být menší než 100 mm. Vzdálenost směrové svítilny od roviny vymezující vzadu největší délku vozidla nesmí být větší než 200 mm; jestliže to konstrukce vozidla neumožňuje, smí být tato vzdálenost až 400 mm.

Směrové svítilny dvoukolových motorových vozidel a jejich postranních vozíků musí být umístěna ve výšce 350 až 1200 mm nad vozovkou.

4. Na dvoukolových motorových vozidlech schválených před 1.7.1972 - pokud jsou vybavena směrovými svítilnami - nesmí být vzájemná vzdálenost předních směrových svítílen menší než je průměr krycího skla světloometu, vzdálenost mezi zadními směrovými svítilnami nesmí být menší než je šířka tabulky státní poznávací značky. Přední směrové svítilny nesmějí být níže než 600 mm nad vozovkou; horní okraje zadních směrových svítílen nesmějí být níže než je spodní okraj tabulky státní poznávací značky.
5. Motorová vozidla se čtyřmi koly nebo se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině, vyrobená nebo dovezená po 1.10.1985, musí mít na levé i pravé straně po třech směrových svítílnách, jedna z nich musí být co nejvíce vpředu, druhá na boku vozidla a třetí co nejvíce vzadu. Boční svítilna musí být umístěna v přední třetině délky vozidla, nejdále však 1800 mm od roviny vymežující vpředu délku vozidla; není-li to však možné vlivem provedení karosérie, může být tato vzdálenost zvětšena až na 2500 mm.
6. Přívěsy a návěsy musí mít po jedné směrové svítílně na levé a pravé straně, co nejvíce vzadu.
7. Směrové svítilny motorových vozidel (s výjimkou dvoukolových) a přípojných vozidel musí být umístěny ve výšce 350 až 1500 mm nad vozovkou (u vozidel schválených před 1.7.1972 až 1900 mm); jestliže provedení karosérie neumožňuje dodržení této výšky, mohou být ve výšce až 2100 mm.
8. U žádného motorového vozidla (s výjimkou dvoukolových) nesmí být menší vzdálenost než 40 mm mezi předními směrovými svítilnami a potkávacími světlometry ani světlometry se světlem do mlhy (menší vzdálenost se připouští jen není-li intenzita směrového světla ve vztažné ose menší než 400 cd).
9. Motorová vozidla schválená před 1.7.1972 musí mít:
  - buď na každé straně vozidla po jedné boční směrové svítílně umístěné tak, aby byla viditelná zepředu i zezadu,
  - nebo na každé straně dvě směrové svítilny, a to jednu co nejvíce vpředu, druhou co nejvíce vzadu; takto vybavená motorová vozidla delší než 8 m musí mít na každé straně ještě třetí směrovou svítilnu v první třetině délky vozidla.
10. Směrové svítilny nemusí mít dvoukolová motorová vozidla s objemem válců do  $50 \text{ cm}^3$  a s konstrukční rychlostí do  $50 \text{ km.h}^{-1}$ . Směrové svítilny také nemusí mít přípojná vozidla se šířkou do 800 mm, která byla schválena před 1.7.1972.
11. Vozidla kategorie  $M_2$  a  $M_3$  mohou být vybavena doplňkovými směrovými svítilnami schváleného označení. Svítilny musí být umístěny symetricky v horní třetině vozidla a musí být dodržena jejich orientace směrem dozadu. Jsou-li umístěny za oknem, nesmí omezovat a ohrožovat cestující.

**Způsob kontroly**

Počet a umístění směrových svítlen se kontroluje jen tehdy, jestliže zjevně byly přemístěny na jiné místo než u schváleného typu vozidla nebo doplněny.

**Závady**

Počet, umístění nebo provedení směrových svítlen neodpovídá schválenému typu vozidla

a nesplňuje předepsané podmínky . . . . . (B)

**Směrová světla - činnost****616****Předepsané podmínky**

1. Směrová světla musí svítit přerušovaným světlem oranžové barvy. Na vozidlech schválených před 1.7.1972 se připouští u předních směrových světél i barva bílá, u zadních směrových světél i barva červená.
2. Přerušování směrových světél vozidel schválených po 1.1.1972 musí mít kmitočet  $1,5 \pm 0,5$  Hz (60-120 cyklů za minutu). Trvání světelného toku musí být mezi 40 až 80 % doby cyklu.
3. Směrová světla musí být možno uvést v činnost nezávisle na ostatním vnějším osvětlení vozidla.
4. Činnost směrových světél musí být řidiči signalizována optickým nebo akustickým sdělovačem. Při poruše funkce některého ze směrových světél (s výjimkou doplňkových bočních) vozidla schváleného po 1.7.1972 musí být tato porucha signalizována např. výraznou změnou kmitočtu, zhasnutím sdělovače nebo jeho trvalým svícením bez přerušování, popřípadě obdobnými změnami akustického signálu.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav svítlen směrových světél, a přezkouší se jejich činnost. Kmitočet přerušování směrových světél se posuzuje jen odhadem.

**Závady**

1. Přerušování směrového světla vozidla schváleného po 1.7.1972 má výrazně menší nebo větší kmitočet . . . . . (A)
2. Některá svítidla směrového světla je poškozena, avšak směrové světlo svítí předepsanou barvou . . . . . (A)
3. Nesvítí předepsané boční směrové světlo . . . . . (B)
4. Směrová světla nemají předepsanou barvu . . . . . (B)
5. Zapojení nebo funkce směrových světél neodpovídá předpisům . . . . . (C)
6. Nesvítí přední nebo zadní směrové světlo . . . . . (C)

**Výstražná činnost směrových světel****617****Předepsané podmínky**

1. Vozidlo musí být vybaveno zvláštním zařízením (spínačem), umožňujícím výstražnou činnost všech směrových světel na obou stranách motorového i přípojného vozidla. Toto zařízení nemusí mít vozidla vyrobená nebo dovezená před 1.10.1985.
2. Výstražná činnost směrových světel musí být nezávislá na zapnutí zapalování a také nezávislá na ostatním vnějším osvětlení vozidla.
3. Přerušování směrových světel při jejich výstražné činnosti musí mít stejný kmitočet jako při jejich normální funkci, tj.  $1,5 \pm 0,5$  Hz (60-120 cyklů za minutu); trvání světelného toku musí být mezi 40 až 80 % doby cyklu.
4. Výstražná činnost směrových světel musí být signalizována sdělovačem červené barvy nebo může být nahrazena svícením obou sdělovačů směrových světel

**Způsob kontroly**

Přezkouší se, zdali zařízení pro výstražnou činnost směrových světel správně pracuje. Předepsaný kmitočet přerušování světel se posuzuje subjektivně; pouze v případě pochybností se kontroluje pomocí stoppek.

**Závady**

1. Při zapnutí zařízení pro výstražnou činnost směrových světel jedno nebo více světel nesvítí . . . . (B)
2. Přerušování světel má výrazně menší nebo větší kmitočet. (A)
3. Zařízení pro výstražnou činnost směrových světel vůbec nefunguje . . . . . (B)

**Poznámka:** Závada signalizace výstražné činnosti směrových světel se zaznamenává v úkonu č. 630.

**Hledací světlomet****618****Předepsané podmínky**

Vozidlo může být vybaveno jedním hledacím světlometem se světlem bílé barvy.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav hledacího světlometu a přezkouší se jeho činnost.

**Závady**

Vozidlo je vybaveno více jak jedním hledacím světlometem, světlomet nesvítí nebo není bílé barvy . . . . . (A)

**Zadní obrysové svítilny****619****Předepsané podmínky**

1. Dvě zadní obrysové svítilny se světlem červené barvy musí mít každé
  - motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly,
  - motorové vozidlo se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla,
  - přípojné vozidlo (s výjimkou vozíku podle bodu 4)
2. Zadní obrysové svítilny nesmějí být vzdáleny více než 400 mm od bočního obrysu vozidla; přitom vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 600 mm. Svítilny musí být umístěny ve výšce 350 až 1500 mm nad vozovkou; jestliže tvar karosérie neumožňuje dodržet tuto výšku, mohou být ve výšce až 2100 mm.
3. Jednu zadní obrysovou svítilnu se světlem červené barvy, umístěnou v podélné střední rovině vozidla ve výšce 350 až 1200 mm nad vozovkou musí mít:
  - dvoukolové motorové vozidlo (včetně mopedu),
  - přívěsný vozík za dvoukolové motorové vozidlo.
4. Postranní vozík dvoukolového motorového vozidla musí mít jednu obrysovou svítilnu se světlem červené barvy svítící dozadu, vzdálenou nejvýše 150 mm od vnějšího obrysu a ve výšce 350 až 1200 mm nad vozovkou.
5. Zadní obrysová světla musí svítit současně s předními obrysovými světly a s osvětlením tabulky státní poznávací značky.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav, umístění a počet zadních obrysových svítilen, přezkouší se jejich činnost.

**Závady**

1. Nesvítí-li jedno nebo obě zadní obrysová světla, popřípadě nemají-li předepsanou barvu . . . . . (C)
2. Zapojení zadních obrysových svítilen neodpovídá předpisu . . . . . (C)
3. Počet nebo umístění zadních obrysových svítilen neodpovídá schválenému typu vozidla a nesplňuje předepsané podmínky . . . . . (B)
4. Některá zadní obrysová svítilna je poškozena (chybí přepážka apod.), avšak zadní obrysově světlo svítí předepsanou barvou . . . . . (B)

---

**Brzdové svítily - počet a umístění****620**

---

**Předepsané podmínky**

1. Každé vozidlo kategorie M, N, O, T, L<sub>2</sub>, L<sub>5</sub> a jiná vozidla jejichž max. konstrukční rychlost je větší než  $6 \text{ km.h}^{-1}$ , musí mít vzadu dvě brzdové svítily se světlem červené barvy. Vozidla kategorie M<sub>1</sub> při prvním zaevidování po 9.2.1999 musí být vybavena střední svítilnou brzdového světla kategorie S3.
2. Vzdálenost mezi brzdovými svítilnami nesmí být menší než 600 mm. Svítily musí být umístěny ve výšce 350 až 1500 mm nad vozovkou; jestliže tvar karosérie neumožňuje dodržet tuto výšku, mohou být ve výšce až 2100 mm.
3. Dvoukolové motorové vozidlo s max. konstrukční rychlostí nejméně  $50 \text{ km.h}^{-1}$  nebo s objemem válců motoru nad  $50 \text{ cm}^3$  a jeho přípojně vozidlo musí mít vzadu jednu brzdovou svítilnu se světlem červené barvy umístěnou v podélné střední rovině vozidla ve výšce 350 až 1200 mm nad vozovkou. Brzdové světlo může být ve skupinové svítilně nebo sloučené s obrysovým světlem.
4. Postranní vozík dvoukolového motorového vozidla musí mít jednu brzdovou svítilnu se světlem červené barvy vzdálenou nejvýše 150 mm od vnějšího obrysu a ve výšce 350 až 1200 mm nad vozovkou.
5. Všechna motorová a přípojná vozidla, kromě dvoukolových vozidel, vyrobená nebo dovezená po 1.10.1985, mohou být vybavena zdvojenými zadními svítilnami s obrysovými, brzdovými a směrovými světly.
6. Vozidla kategorie M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub> mohou být vybavena doplňkovými brzdovými svítilnami schváleného označení. Svítily musí být umístěny symetricky v horní třetině vozidla a musí být dodržena jejich orientace směrem dozadu. Jsou-li umístěny za oknem, nesmí omezovat a ohrožovat cestující.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří počet a umístění brzdových svítilen.

**Závady**

Počet nebo umístění brzdových svítilen neodpovídá schválenému typu vozidla a nesplňuje předepsané podmínky . .(B)

---

**Brzdová světla - činnost****621**

---

**Předepsané podmínky**

1. Jsou-li zapojena zařízení předepsaná pro jízdu, musí se při působení na ovládací orgán provozního brzdění rozsvítit současně brzdová světla jednotlivého vozidla i všech vozidel soupravy.

2. U vozidla schváleného po 1.7.1972 se musí rozsvítit brzdová světla i při působení na ovládací orgán nouzového brzdění - pokud je oddělen od ovládacího orgánu parkovacího brzdění.

#### Způsob kontroly

Prohlídkou se ověří stav brzdových světel a přezkouší se jejich činnost.

#### Závady

1. Nesvítí jedno nebo obě brzdová světla, popřípadě světla nemají předepsanou barvu . . . . . (C)
2. Zapojení nebo funkce brzdových světel neodpovídá předpisu . . . . . (C)
3. Některá svítidla brzdového světla je poškozena, avšak brzdové světlo svítí předepsanou barvou . . . . . (A)

### Zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky

622

#### Předepsané podmínky

1. Každé motorové i přípojné vozidlo, pro něž je předepsána státní poznávací značka, musí být opatřeno zařízením k osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky zajišťujícím její dobrou čitelnost ze vzdálenosti nejméně 25 m od zadního obrysu vozidla.
2. Světlo k osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky musí mít bílou barvu.
3. Osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky musí svítit současně s obrysovými světly

#### Způsob kontroly

Prohlídkou se ověří stav a vyzkouší se jeho činnost.

#### Závady

1. Zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky nesvítí . . . . . (B)
2. Svítí jen část osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky . . . . . (A)
3. Zapojení osvětlení neodpovídá předpisům . . . . . (B)
4. Zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky je poškozeno, avšak není vyřazeno z činnosti . . . . . (A)

**Světlomety se zpětným světlem****623****Předepsané podmínky**

1. Vozidlo s nejméně čtyřmi koly a motorové vozidlo se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla může být vybaveno jedním nebo dvěma světly se zpětným světlem bílé barvy. Jedním nebo dvěma světly se zpětným světlem musí být vybavena vozidla:
  - kategorie "osobní automobily ( $M_1$ )" vyrobená nebo dovezená po 1.10.1985,
  - kategorie "autobusy ( $M_2, M_3$ )" a "nákladní automobily (N)" vyrobená nebo dovezená po 1.10.1986.
2. Zpětná světla musí být zapojena tak, aby svítla jen tehdy, je-li zařazen zpětný chod a zapojeno zařízení pro jízdu.
3. Světla se zpětným světlem musí být umístěny ve výšce 250 mm až 1200 mm nad vozovkou.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav a umístění světlometů se zpětným světlem a přezkouší se jejich činnost.

**Závady**

1. Zapojení zpětných světel neodpovídá předpisu (zpětná světla svítí, i když není zařazen zpětný chod) . (B)
2. Umístění světlometů se zpětným světlem neodpovídá předpisům . . . . . (B)
3. Některé zpětné světlo nesvítí. . . . . (A)

**Odrázky****624****Předepsané podmínky**

1. Každé motorové vozidlo, s výjimkou dvoukolových motorových vozidel, musí být vybaveno dvěma červenými zadními odrazkami netrojúhelníkového tvaru a stejného typu, popřípadě může být vybaveno dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru. Pokud jsou tato vozidla vybavena zakrývatelnými světly, jsou přední odrazky povinné. Bod činné plochy přední a zadní odrazky nejbližší rovině vymezející největší šířku motorového vozidla nesmí být dále než 400 mm od této roviny.
2. Každé přípojné vozidlo, s výjimkou přívěsného nebo postranního vozíku k dvoukolovému motorovému vozidlu, musí být vybaveno dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru a dvěma zadními odrazkami červené barvy tvaru rovnostranného trojúhelníku upevněnými tak, aby jeden vrchol trojúhelníku byl nahoře a jedna strana byla vodorovná. Bod

činné plochy zadní odrazky nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nesmí být dále než 400 mm od této roviny, bod činné plochy přední odrazky nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nesmí být u vozidel vyrobených nebo dovezených před 1.1.1985 dále než 400 mm, u vozidel vyrobených nebo dovezených po 1.1.1985 dále než 150 mm od této roviny.

3. Výška umístění odrazek musí být taková, aby nejnižší bod jejich činné plochy nebyl níže než 250 mm a výše než 900 mm nad rovinou vozovky; v případě, že konstrukce a tvar karosérie neumožňuje dodržet nejvyšší výšku 900 mm, smějí být přední odrazky bílé barvy svým nejnižším bodem činné plochy nejvýše 1500 mm nad rovinou vozovky. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné plochy předních nebo zadních odrazek nesmí být menší než 600 mm; tato vzdálenost může být zmenšena až na 400 mm u dvoustopých vozidel, jejichž celková šířka je nejvýše 1,3 m.
4. Vozidla kategorií  $M_2, M_3, N$  a  $S_p$  jejichž celková délka je větší než 6 m a přípojná vozidla (kat.O) bez ohledu na délku musí být vybavena na každé straně vozidla nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožluť) netrojúhelníkového tvaru, umístěnou v prostřední třetině vozidla. Odrazky nesmějí být svým nejnižším bodem činné plochy níže než 250 mm a nejvyšším bodem činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky; neumožňuje-li konstrukce a tvar karosérie dodržet nejvyšší výšku 900 mm, smějí být odrazky svým nejvyšším bodem činné plochy nejvýše 1500 mm nad rovinou vozovky. Odrazky nesmějí být vzdáleny více než 3 m od roviny vymežující délku vozidla vpředu (u vozidel kategorie O a  $S_p$  včetně oje), 1 m od roviny vymežující délku vozidla vzadu a vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné plochy bočních odrazek nesmí být větší než 3 m, pokud konstrukce vozidla splnění tohoto požadavku neumožňuje, může být tato vzdálenost zvětšena až na 4 m.
5. Dvoukolová motorová vozidla musí být vybavena jednou zadní odrazkou červené barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnou tak, aby střed odrazky byl v podélné střední rovině vozidla a její nejnižší bod činné plochy nebyl níže než 350 mm a nejvyšší bod činné plochy nebyl výše než 900 mm nad rovinou vozovky. Mopedy vyrobené nebo dovezené po 1.1.1986 musí být vybaveny přední netrojúhelníkovou odrazkou bílé barvy umístěnou v podélné střední rovině vozidla ve výšce 400-1200 mm a na levé a pravé straně jednou nebo dvěma odrazkami netrojúhelníkového tvaru oranžové barvy minimálně 300mm nad rovinou vozovky a nesmí být zakryty řidičem nebo spolujezdcem.
6. Přívěsný vozík ke dvoukolovému motorovému vozidlu musí být vybaven dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnými tak, aby bod činné plochy nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nebyl dále než 100 mm od této roviny a jednou zadní odrazkou červené barvy tvaru rovnostranného trojúhelníku upevněnou tak, aby jeden

vrchol trojúhelníku byl nahoře a jedna strana byla vodorovná a umístěnou v podélné střední rovině vozidla. Nejnižší bod činné plochy odrazek nesmí být níže než 350 mm a nejvyšší bod činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky.

7. Postranní vozík ke dvoukolovému motorovému vozidlu musí být vybaven jednou přední odrazkou bílé barvy a jednou zadní odrazkou červené barvy netrojúhelníkového tvaru, umístěnými tak, aby bod činné plochy odrazek nejbližší rovině vymezení největší šířku vozidla nebyl dále než 150 mm od této roviny, nejnižší bod činné plochy níže než 350 mm a nejvyšší bod činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky.
8. Odrazky, s výjimkou předních, nesmějí být umístěny na závěsech za jízdy volně pohyblivých. Odrazky musí být na vozidle upevněny tak, aby jejich vztažné osy byly vodorovné, a u předních a zadních odrazek rovnoběžné s podélnou střední rovinou vozidla, u bočních odrazek kolmé k podélné střední rovině vozidla, s tolerancí ve vodorovné i svislé rovině  $\pm 3^\circ$ .

**Poznámka:** Za pohyblivý závěs se nepovažují např. dostatečně tuhé pryžové závěsy, které jsou pro daný účel speciálně určeny.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav, umístění a upevnění odrazek.

#### **Závady**

1. Některá odrazka chybí nebo je poškozená tak, že neplní svoji funkci nebo nemá předepsanou barvu . . . (C)
2. Odrazky nejsou schváleného typu nebo předepsaného tvaru .(B)
3. Počet, umístění, upevnění neodpovídá předpisu . . . . . (B)

---

### **Zadní svítilny se světlem do mlhy - počet a umístění**

**625**

---

#### **Předepsané podmínky**

1. Vozidlo s nejméně čtyřmi koly a motorové vozidlo se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla může být vybaveno jednou nebo dvěma zadními svítilnami se světlem do mlhy, dvoukolové vozidlo jednou. Jedním nebo dvěma zadními světly do mlhy musí být vybavena vozidla:
  - kategorie "osobní automobily ( $M_1$ )" vyrobená nebo dovezená po 1.10.1985,
  - kategorie "autobusy ( $M_2, M_3$ )", "nákladní automobily (N)" a "přípojná vozidla (O)", vyrobená nebo dovezená po 1.10.1986.
2. Zadní svítilny se světlem do mlhy musí být umístěny ve stejné výšce v rozmezí 250 až 1000 mm; jejich vzdálenost od brzdových svítilen nesmí být menší než 100 mm.

3. Je-li vozidlo vybaveno jen jednou zadní svítilnou se světlem do mlhy, musí být umístěna v levé polovině vozidla, u jednostopého vozidla ve stejné výšce, avšak v podélné střední rovině vozidla.
4. Vztažené osy svítilen zadních svítilen se světlem do mlhy musí být v rovinách rovnoběžných s podélnou střední rovinou vozidla a rovinou vozovky.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří počet a umístění zadních svítilen se světlem do mlhy.

**Závady**

1. Počet nebo umístění zadních svítilen se světlem do mlhy neodpovídá předpisům . . . . . (B)

**Zadní svítilny se světlem do mlhy - činnost****626****Předepsané podmínky**

1. Zadní světla do mlhy se musí zapínat samostatně a jejich rozsvícení musí být možné jen svítí-li potkávací světla, přední světla do mlhy nebo i dálková světla. Zároveň s nimi musí svítit obrysová světla a osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky.
2. Zadní světlo do mlhy musí svítit červenou barvou.
3. U vozidel vyrobených a dovezených po 1. 7. 1988 mohou být zadní svítilny se světlem do mlhy zapojeny do okruhu potkávacích světlometů nebo předních světlometů se světlem do mlhy. Před tímto datem se připouští i zapojení do okruhu obrysových svítilen.
4. Činnost zadních svítilen se světlem do mlhy musí být signalizována sdělovačem oranžové barvy.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav zadních svítilen se světlem do mlhy a přezkouší se jejich činnost.

**Závady**

1. Zapojení zadních svítilen se světlem do mlhy neodpovídá předpisu, popřípadě světla nesvítí, takže jejich zapojení ani činnost nelze zkontrolovat . . . . (B)
2. Některá zadní svítilna se světlem do mlhy je poškozena, avšak svítí světlem předepsané barvy . . . . . (A)

**Poznámka**

Zadní světla do mlhy mohou svítit i při přepnutí na dálková světla. Činnost sdělovače se hodnotí v úkonu č. 630.

---

**Pracovní světla****627****Předepsané podmínky**

1. Na některých vozidlech mohou být instalována přídatná světla, určená k usnadnění některých pracovních úkonů; za taková pracovní světla se pokládají zejména:
  - bílá světla k osvětlení ložné plochy vozidla,
  - bílá světla na zádi tahačů návěsů, určená k osvětlení návěsu při zapojování vozidel do souprav.
2. Činnost pracovních světel musí být opticky signalizována sdělovačem s nepřerušovaným žlutým světlem v zorném poli řidiče.
3. Pro umístění pracovních světel nejsou stanoveny žádné zvláštní podmínky.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav pracovních světel a přezkouší se jejich činnost.

**Závady**

Instalované pracovní světlo nesvítí . . . . . (A)

---

**Zvláštní výstražná světelná zařízení****628****Předepsané podmínky**

1. Kromě předepsaných světelných zařízení vozidel musí být vybavena ještě jedním nebo dvěma zvláštními výstražnými světelnými zařízeními vozidla požární ochrany, ozbrojených sil a ozbrojených sborů, která určí příslušná ministerstva a dále zdravotnické, důlní a horské záchranné služby, obecní policie, celní stráž, poruchové služby plynárenských a energetických zařízení, která určí příslušné ústřední orgány státní správy po dohodě s ministerstvem vnitra a dále samojízdné pracovní stroje a speciální automobily, vykonávající práci za jízdy nebo stání v jízdní dráze (např. zametací, kropicí, posypové automobily apod., odklizová vozidla havarijní služby, automobily s montážními plošinami pro opravu vrchních tramvajových, trolejbusových apod. vedení, automobily silniční služby se sněhovými pluhy a radlicemi apod.), a dále vozidla, která svými rozměry nebo nákladem přesahují stanovené míry, vozidla pro něž to stanoví orgán příslušný ke schválení technické způsobilosti typu vozidla nebo jednotlivého vozidla, vozidla pro něž to stanoví ministerstvo vnitra i pracovní samojízdné a přípojné stroje nad 3 m šířky, pro něž to stanoví schvalující orgán.

2. Činnost zvláštních výstražných světelných zařízení musí být nezávislá na ostatním vnějším světelném zařízení vozidla a musí být signalizována nepřerušovaným sdělovačem žluté barvy v zorném poli řidiče, kromě světel upevněných ke karosérii vozidla pomocí magnetu nebo vákuové přísavky.
3. Světlo zvláštních výstražných světelných zařízení svítících jen dopředu musí být nepřerušované; svítí-li na všechny strany, musí být jejich světlo přerušované (majáčky).
4. Zdroj světla musí svítit stálou intenzitou; efektu přerušovaného světla musí být dosaženo jiným způsobem než přerušovanou činností světelného toku zdroje (vlákna), tj. například rotující clonkou.
5. Zvláštní výstražná světelná zařízení vozidel ozbrojených sil a ozbrojených sborů, policie, požární ochrany, vozidel zdravotnické, důlní a horské záchranné služby, obecní policie a poruchových služeb musí mít modrou barvu (u vozidel požární ochrany schválených před 1.7.1972 se připouští i barva červená); kromě nich mohou mít zvláštní výstražná světelná zařízení modré barvy ještě některá další vozidla, pro než to stanoví Ministerstvo vnitra. Zvláštní výstražná světelná zařízení ostatních vozidel musí mít oranžovou barvu (pracovní stroje, speciální automobily apod.); tuto barvu mohou mít, pokud to stanoví příslušné ministerstvo i zvláštní výstražná světelná zařízení vozidel ozbrojených sil a ozbrojených sborů.
6. Zvláštní výstražné světelné zařízení s přerušovaným světlem musí být umístěno na nejvyšším místě karosérie nebo nástavby, a to přibližně v podélné rovině souměrnosti vozidla nebo přibližně symetricky po obou stranách této roviny.
7. Ve vzdálenosti menší než 750 mm v libovolném směru od světelného zdroje zvláštního výstražného světelného zařízení nesmějí být na vozidle jiné světelné zdroje, které by mohly způsobit vzájemnou záměnu nebo mylný výklad.
8. Přerušování musí mít kmitočet 2 - 4 Hz (120 - 240 cyklů za minutu).
9. Vybavení tímto zvláštním výstražným světelným zařízením musí být zapsáno v technickém průkazu vozidla.

### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav zvláštního světelného výstražného zařízení a přezkouší se jeho činnost. Pokud je pro zvláštní výstražné světlo kontrolovaného vozidla předepsán kmitočet přerušování, posuzuje se zpravidla odhadem; pouze v případě pochybností se kontroluje pomocí stopek.

### **Závady**

1. Umístění, zapojení nebo provedení neodpovídá předpisům, popřípadě světlo nesvítí, takže jeho zapojení ani činnost nelze zkontrolovat . . . . . (B)
2. Barva světla neodpovídá předpisům . . . . . (B)

3. Přerušování zvláštního výstražného světla má výrazně menší nebo větší kmitočet . . . . . (A)
4. Zvláštní výstražné světelné zařízení je poškozeno, avšak není vyřazeno z činnosti . . . . . (A)

---

## Vnitřní osvětlení

629

### Předepsané podmínky

1. Všechny dále uvedené podmínky platí pro vozidla schválená po 1.7.1972; pro vozidla schválená dříve vnitřní osvětlení nebylo předepsáno.
2. Kabina řidiče motorových vozidel, karosérie osobních automobilů a karosérie autobusů a osobních autobusových přívěsů musí být uvnitř tak osvětlena, aby za snížené viditelnosti byl řidiči a spolujezdcům (cestujícím) dostatečně osvětlen vstup a výstup.
3. Vnitřní osvětlení musí mít zvláštní spínač.
4. Kontrolní přístroje na přístrojové desce musí být osvětleny při zapnutí vnějšího osvětlení vozidla. U vozidel schválených po 1.1.1977 se nesmí dát toto osvětlení samostatně vypnout, jestliže zároveň slouží ke kontrole činnosti obrysových světel (viz úkon č. 608, podmínka 4).
5. Autobusy (M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>) a osobní autobusové přívěsy musí mít dostatečné osvětlení uvnitř prostoru pro cestující. Toto osvětlení musí být možno ztlumit z místa řidiče nezávisle na ostatních světlech na vozidle. Při otevření dveří musí být vstupní a výstupní schůdky dostatečně osvětleny; toto osvětlení nesmí být ovlivňováno tlumením vnitřních světel.
6. Skříňová vozidla musí být vybavena vnitřním osvětlením a osvětlením vstupních a výstupních schůdků.

### Způsob kontroly

Prohlídkou se ověří stav vnitřního osvětlení vozidla a přezkouší se jeho činnost.

### Závady

1. Na vozidle schváleném po 1.7.1972 chybí nebo nesvítí vnitřní osvětlení, popřípadě jeho zapojení neodpovídá předpisům
  - u vozidla pro hromadnou dopravu osob . . . . . (B)
  - u ostatních vozidel . . . . . (A)
2. Některá svítidla vnitřního osvětlení je poškozena, avšak není vyřazena z činnosti . . . . . (A)

**Sdělovače****630****Předepsané podmínky**

1. Všechny optické sdělovače musí být v zorném poli řidiče a musí svítit, jestliže je příslušné světelné zařízení v činnosti.
2. Pro jednotlivá zařízení jsou předepsány sdělovače se světlem těchto barev:
  - modrá - dálková světla
  - zelená - obrysová světla vozidel schválených po 1.1.1977 (nevyžaduje se, rozsvítí-li se zároveň s obrysovými světly i osvětlení přístrojové desky)
  - zelená - směrová světla vozidel schválených po 1.7.1972 (tyto sdělovače mohou být nahrazeny nebo doplněny signalizací akustickou)
  - zelená - přední světla do mlhy
  - oranžová - zadní světla do mlhy (přední světla do mlhy před 1. 7. 1985).
  - červená - výstražná činnost směrových světel (může být nahrazeno svícením obou zelených sdělovačů směrových světel)
    - signalizace činnosti parkovací brzdy
  - žlutá - zvláštní výstražná světelná zařízení
    - pracovní světla
    - ABS a jiné
3. Sdělovače směrových světel a jejich výstražné činnosti musí svítit přerušovaným světlem. Všechny ostatní sdělovače musí svítit nepřerušovaným světlem.

**Způsob kontroly**

Při kontrole činnosti příslušných světelných zařízení se ověřuje činnost, barva a umístění předepsaných sdělovačů.

**Závady**

1. Některý sdělovač přídavných světelných zařízení (světlometů se světlem do mlhy, zadních svítilen se světlem do mlhy a pod) chybí . . . . . (B)
2. Některý sdělovač se nerozsvítí při uvedení příslušného zařízení do činnosti . . . . . (B)
3. Sdělovač směrových světel nebo jejich výstražné činnosti svítí nepřerušovaně . . . . . (A)
4. Barva světla některého sdělovače neodpovídá předpisům . . . . . (A)

**Poznámka:** Závada sdělovače, signalizujícího závadu v brzdové soustavě, se zaznamenává v úkonu č. 204.

**Zásuvka (vidlice), spojovací kabel****631****Předepsané podmínky**

1. Světelná zařízení návěsu nebo přívěsu musí být propojeno s tažným vozidlem sedmipólovým nebo vícepólovým elektrickým vedením se zásuvkou a jí odpovídající vidlicí černé barvy. Zásuvka a vidlice pro doplňkové účely musí být bílé (světlé) barvy.
2. Vozidla s elektrickou instalací 24 V, určená k tažení přípojných vozidel, vyrobená nebo dovezená od 1.7.1985 do 31.12.1990, musí být vybavena vhodným zařízením (přechodovým dílem) umožňujícím vzájemné propojení zásuvek a vidlic ISO 24 V se zásuvkami a vidlicemi 12 V doposud používanými pro napětí 24 V.
3. Motorová vozidla schválená po 1.7.1972 (s výjimkou jednopých) musí být opatřena zásuvkou pro přenosnou elektrickou svítilnu (může být kombinována se zapalovačem cigaret).
4. Zásuvka tažného zařízení u vozidel vyrobených a dovezených po 1. 10. 1986 musí mít zapojený vývod pro zadní mlhové světlo (musí být pod proudem). U vozidel starších je pro zapojení vývodu rozhodující datum montáže tažného zařízení. Vývod musí být zapojen přes vypínač s kontrolním světlem příslušné barvy.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav zásuvky (vidlice) a spojovacího kabelu. Při kontrole samotného tažného vozidla (sólo) se přezkouší zapojení zásuvky tak, že se do ní připojí speciální kontrolní přístroj, na jehož panelu se musí rozsvítit příslušné kontrolní světlo, odpovídající světelnému zařízení tažného vozidla, které bylo zapnuto. Nouzově lze k témuž účelu použít voltmetr nebo zkoušečku se žárovkou.

**Závady**

1. Na vozidle je zásuvka nebo vidlice nesprávného provedení (např. na starším vozidle je doposud pětipólová místo sedmipólové) . . . . . (B)
2. Zásuvka (vidlice) není správně zapojena, vývod pro zadní světlo do mlhy není pod proudem, příp. chybí vypínač a příslušné kontrolní světlo . . . . . (B)
3. Spojovací kabel má poškozenou izolaci, avšak vodiče nejsou poškozeny . . . . . (A)
4. Na motorovém vozidle schváleném po 1.7.1972 chybí nebo nefunguje zásuvka pro přenosnou elektrickou svítilnu . . (A)
5. Vozidlo vyrobené nebo dovezené po 1.7.1985 s elektrickou instalací 24 V, určené k tažení přípojných vozidel, není vybaveno přechodovým dílem . . . . . (B)

**OSTATNÍ ÚSTROJÍ A ZAŘÍZENÍ**

700

- 701 Zvuková výstražná zařízení
- 702 Rychloměr, tachograf, počítač ujeté vzdálenosti
- 703 Elektrická vedení
- 704 Akumulátor
- 705 Palivová nádrž
- 706 Palivové potrubí
- 707 Motor a převodovka - těsnost
- 708 Spojka, řazení
- 709 Zařízení k vlečení vozidla
- 710 Vytápěcí a větrací systém
- 711 Vyznačení obrysu vozidla (soupravy)
- 712 Zařízení ke spojování vozidel
- 713 Pojistné spojovací zařízení
- 714 Tažná oj přívěsu
- 715 Značení některých údajů na vozidle
- 716 Sklápěcí zařízení
- 717 Hydraulická zařízení
- 718 Úpravy a doplňková výstroj, výbava
- 719 Omezovač rychlosti jízdy
- 720 Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla

**Zvuková výstražná zařízení**

701

**Předepsané podmínky**

1. Na motorovém vozidle musí být alespoň jedno zařízení pro dostatečně hlasitou zvukovou výstrahu (houkačka), u kategorie L<sub>1</sub> může být výstražný zvonek.
2. Zvukové výstražné zařízení musí vydávat dostatečně hlasitou zvukovou výstrahu s nepřerušovaným rovnoměrným zvukem, stále výšky nebo v harmonickém akordu.
3. Zvukové výstražné zařízení musí být na vozidle řádně upevněno a umístěno tak, aby se při provozu za jakýchkoli podmínek nepoškodilo ani se nezměnily jeho zvukové vlastnosti.
4. Vozidla, která jsou vybavena zvláštním výstražným světelným zařízením se světlem modré barvy, musí mít kromě zvukového výstražného zařízení ještě zvláštní zvukové výstražné zařízení vydávající zvukové znamení se spojitě proměnnou výškou tónu (sirénou).
5. Motorová vozidla nad 3,5 t mohou být vybavena doplňkovým zvukovým výstražným zařízením na zádi vozidla pro výstrahu při couvání, vydávajícím přerušované zvukové znamení při zařazeném zpětném chodu.

**Způsob kontroly**

Před vjezdem na kontrolní stání se přezkouší činnost zvukového výstražného zařízení.

Při kontrole vozidla na lince se pak ještě dodatečně ověří jeho upevnění.

**Závady**

1. Zvukové výstražné zařízení chybí . . . . . (B)
2. Zvukové výstražné zařízení nefunguje nebo vydává nerovnoměrný zvuk nebo zvuk nestálé výšky, popřípadě vydává pronikavé zvuky, rozložené akordy nebo skřeky (např. píšťaly, sirény, zvonky, gongy apod.) . . . . . (B)
3. Zvukové výstražné zařízení není dostatečně připevněno. . (A)
4. Vozidlu se zvláštním výstražným světelným zařízením se světlem modré barvy chybí nebo zvláštní zvukové výstražné zařízení (siréna) neplní svoji funkci . . . . . (B)

---

**Rychloměr, tachograf, počítač ujeté vzdálenosti****702**

---

**Předepsané podmínky**

1. Každé motorové vozidlo, jehož nejvyšší konstrukční rychlost je vyšší než  $50 \text{ km.h}^{-1}$  a které nemá tachograf s ukazatelem rychlosti, musí být vybaveno rychloměrem s počítačem ujeté vzdálenosti.
2. Přípojná vozidla kategorie  $O_4$  schválená po 1.7.1995 musí být vybavena počítačem ujeté vzdálenosti.
3. Vozidla kategorie  $N_2$ ,  $N_3$  a  $M_2$ ,  $M_3$  (třídy II a III) prvně evidovaná po 1.7.1995 musí být vybavena tachografem s registrací pracovní činnosti řidiče (tachograf EC). Vozidla uvedená do provozu před tímto datem musí být dovybavena do 1.7.1998. Pro vozidla používaná v mezinárodní dopravě tato povinnost platí od 24. 4. 1995. Tato povinnost se vztahuje i na vozidla kategorie  $N_1$  se závěsným zařízením, přesáhne-li celková hmotnost soupravy 3,5 t (tažné + přípojně vozidlo). Ve vnitrostátní dopravě se připouští náhrada tachografu palubním počítačem. Tachograf musí být nejméně jednou za dva roky zkontrolován pověřeným pracovištěm.

**Způsob kontroly**

Během pojíždění s vozidlem se ověří, zda-li je zařízení (tachograf) v činnosti. Zaplombování zařízení, je-li předepsáno, se ověří během kontroly vozidla.

**Závady**

1. Rychloměr (tachograf) není v činnosti  
(je poškozený, odpojený) nebo chybí . . . . . (B)
2. Vozidlo, pro které je předepsán tachograf,  
je vybaveno jen rychloměrem . . . . . (B)
3. Pohon rychloměru (tachografu) není zaplombován . . . . . (B)
4. Počítač ujeté vzdálenosti není funkční . . . . . (A)

**Poznámka:** Závada osvětlení přístroje se zaznamenává v úkonu č. 629.

**Elektrická vedení****703****Předepsané podmínky**

1. Izolace elektrických vedení (kabelů) nesmí být porušena, jednotlivá vedení musí být řádně připevněna (např. sponami, příchytkami apod.) k příslušným dílům vozidla.
2. V připojovacích nebo spojovacích svorkách a svorkovnicích musí být kabely řádně upevněny.
3. Neizolované spoje a svorky (např. držáky s pojistkami apod.) musí být chráněny proti náhodnému zkratu dotykem kovového předmětu (např. vhodným víkem nebo krytem).
4. Autobusy a nákladní automobily vyrobené po 1.7.1972 musí mít odpojovač akumulátoru, u nákladních automobilů se připouští i rychloupínací svorka vodiče.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav a upevnění přístupných elektrických vedení (instalace).

**Závady**

1. Izolace některých elektrických vedení  
je viditelně porušena . . . . . (B)
2. Neizolované spoje nebo svorky  
nejsou dostatečně chráněny proti náhodnému zkratu . . . (B)
3. Některá vedení (kabely) nejsou dostatečně připevněna,  
popřípadě některé vodiče jsou uvolněny ve svorkách . . . (A)
4. Chybí odpojovač akumulátoru  
nebo rychloupínací svorka (pokud jsou předepsány) . . . (B)

---

**Akumulátor****704**

---

**Předepsané podmínky**

1. Akumulátor musí být na vozidle upevněn a zajištěn tak, aby z něho nevystříkoval elektrolyt; jeho poloha se nesmí změnit ani při náhlém brzdění nebo akceleraci.
2. Akumulátor musí být neporušený, bez zjevných vnějších poškození.
3. Připojovací svorky musí být řádně dotažené a nesmějí být nadměrně zkorodované.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří vnější stav akumulátoru, jeho upevnění a stav prostoru, v němž je akumulátor uložen (zejména není-li dno tohoto prostoru narušeno korozí).

**Závady**

1. Akumulátor je uvolněn, takže může dojít k samovolné změně jeho polohy nebo ke zkratu, popřípadě prostor pro akumulátor je nadměrně narušen korozí . . . . . (B)
2. Akumulátor vozidla neumožňuje spolehlivé spuštění motoru (A)
3. Svorky akumulátoru jsou nadměrně zkorodované nebo jsou uvolněné, popřípadě na akumulátoru jsou stopy po unikání elektrolytu . . . . . (B)
4. Akumulátor je uvolněn, ale nemůže dojít k samovolné změně polohy nebo ke zkratu . . . . . (A)

**Poznámka:** U vozidel k hromadné přepravě osob (autobusů) a u vozidel určených k přepravě hořlavín a výbušnin se závady, jež mohou být příčinou zkratu, posuzují jako závady "C".

---

**Palivová nádrž****705**

---

**Předepsané podmínky**

1. Provedení a umístění palivové nádrže musí odpovídat schválenému typu vozidla.
2. Palivová nádrž nesmí být poškozená a musí být řádně upevněna
3. Palivová nádrž musí být těsná (nikde z ní nesmí odkapávat palivo).
4. Plnicí otvor palivové nádrže automobilů schválených po 1.7.1972 musí být zajištěn proti odcizení nebo znehodnocení obsahu nádrže nepovolanou osobou.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav palivové nádrže, zejména její těsnost.

**Závady**

1. Z palivové nádrže odkapává palivo . . . . . (C)
2. Na palivové nádrži je viditelné mechanické poškození,  
avšak zatím nedochází k unikání paliva . . . . . (A)
3. Palivová nádrž není dostatečně upevněna (např.  
upevňovací pás nádrže chybí nebo je poškozený apod.) . . (B)
4. Plnicí otvor palivové nádrže  
nelze zajistit proti odcizení . . . . . (A)

**Palivové potrubí****706****Předepsané podmínky**

1. Palivové potrubí nesmí být nikde poškozené; jeho části, zhotovené z kovových trubek, musí být řádně upevněny.
2. Díly potrubí musí být spojeny šroubením nebo spájením na tvrdo; připouštějí se však i přesuvné spoje s pružnými hadicemi, vyrobenými z těžko hořlavých materiálů odolných proti palivu, zajišťujících těsnost při všech provozních teplotách.
3. Palivové potrubí a všechna ústrojí, jimiž prochází palivo, musí být chráněny před nadměrným teplem. Je nepřípustné, aby palivo mohlo kdekoli odkapávat a odpařovat se na horkých částech vozidla, na výfukovém potrubí nebo na elektrických zařízeních vozidla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav palivového potrubí, především jeho těsnost.

**Závady**

1. Z palivového potrubí, popřípadě z ústrojí zapojeného v obvodu tohoto potrubí, zjevně odkapává palivo na vozovku nebo na tepelně či elektricky aktivní místa . (C)
2. Vedení potrubí paliva neodpovídá stanoveným podmínkám . (B)
3. Na palivovém potrubí je viditelné poškození,  
avšak nedochází k unikání paliva . . . . . (A)
4. Palivové výtlačné potrubí není dostatečně upevněné  
(některé spoje nebo příchytky jsou uvolněné apod.) . . . (B)

**Motor a převodovka - těsnost****707****Předepsané podmínky**

Z motoru ani z převodovky nesmí nikde nadměrně unikat olej.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou zesodu (z pracovní jámy) se ověří těsnost motoru a převodovky.

**Závady**

1. Z motoru nebo z převodovky uniká olej a zjevně odkapává na vozovku . . . . . (C)
2. Na motoru nebo na převodovce jsou patrné stopy po unikání oleje, avšak olej neodkapává na vozovku . . . . . (A)

**Poznámka:** Netěsnost rozvodovky poháněné přední nápravy se zaznamenává v úkonu č. 401, rozvodovky zadní nápravy v úkonu č.414, netěsnost převodky řízení v úkonu č.305.

**Spojka, řazení****708****Předepsané podmínky**

1. Spojka musí být správně seřízena tak, aby po sešlápnutí pedálu (stisknutí ovládací páky) spolehlivě přerušila přenos hnacího momentu od motoru a při uvolnění pedálu (páky) plynule zabírala.
2. Ovládací orgán spojky nesmí mít nadměrně velký mrtvý chod.
3. Řazení rychlostních stupňů musí být snadné a nehlukné; potřebná ovládací síla nesmí být podstatně větší než je obvyklé u jiných vozidel téhož typu v dobrém technickém stavu.

**Způsob kontroly**

Během pojíždění s vozidlem se ověří činnost spojky a řazení rychlostních stupňů.

**Závady**

1. Spojka není správně seřízena . . . . . (A)
2. Nelze spolehlivě zařadit některý převodový stupeň . . . (B)
3. Obložení (potah) šlapky pedálu chybí . . . . . (A)

**Zařízení k vlečení vozidla****709****Předepsané podmínky**

1. Motorová vozidla s pohotovostní hmotností větší než 400 kg, schválená po 1.7.1972, musí být vpředu, od 1.1.1985 i vzadu, konstrukčně upravena a provedena tak, aby je bylo možno lanem nebo tažnou tyčí odtáhnout (vyprostit) jiným vozidlem.

2. Motorová vozidla s celkovou hmotností větší než 3,5 t, schválená po 1.7.1972, musí být možno vléci tyčí.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav předepsaného zařízení k vlečení vozidla.

#### **Závady**

Předepsané zařízení (konstrukční úprava) k vlečení vozidla chybí, popřípadě je v nepoužitelném stavu:

- u osobního nebo dodávkového automobilu . . . . . (A)
- u nákladního automobilu, autobusu apod. . . . . (B)

### **Vytápěcí a větrací systém**

**710**

#### **Předepsané podmínky**

Vozidla s kabinou pro řidiče nebo s uzavřenou karosérií musí mít zařízení pro vytápění a větrání prostoru pro řidiče a cestující. Vytápěcí a větrací systém nesmí svojí konstrukcí, provedením ani činností ohrožovat zdraví a bezpečnost řidiče, cestujících i nákladu. U vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1973 musí být tento systém snadno obsluhovatelný a jeho výkon musí být možné regulovat nejméně ve dvou stupních. Poloha vypnuto (vyřazeno z činnosti) se nepovažuje za stupeň regulace.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav přístupných částí vytápěcího a větracího systému; podle možnosti se aspoň zběžně přezkouší činnost systému a ověří těsnost jeho jednotlivých ústrojí a potrubí.

#### **Závady**

1. Některá ústrojí nebo potrubí vytápěcího a větracího systému jsou netěsná, popřípadě do vozidla vnikají různé pachy apod. . . . . (B)
2. Netěsnostmi spalovacích a výměňkových komor unikají spaliny do topného vzduchu . . . . . (C)

**Poznámka:** Závady nezávislých vytápěcích systémů u autobusů a vozidel k přepravě hořlavin a výbušnin, které mohou způsobit případný požár vozidla, se hodnotí ve stupni "C".

### **Vyznačení obrysu vozidla (soupravy)**

**711**

#### **Předepsané podmínky**

1. Nákladní automobily kapotového nebo polokapotového provedení s celkovou hmotností nejméně 5,5 t, schválené po 1.7.1972, musí mít vpředu v zorném poli řidiče zařízení pro vyznačení

největší šířky vozidla nebo soupravy (tzv. tykadla). Toto zařízení musí být aspoň ve směru jízdy vozidla snadno poddajné nebo poddajně upevněné na vozidle.

**Poznámka:** Poddajností se rozumí možnost vychýlení zařízení silou 45 N (4,5 kp) působící na volný konec tykadla.

2. Vozidla s šířkou větší než 2,55 m, samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje, samojízdné pracovní stroje a pracovní stroje přípojné a speciální automobily (kat. N), vykonávající práci za jízdy nebo za stání v jízdní dráze, musí být na předních a zadních čelních plochách označena červenými a bílými pruhy.
3. Výstražné barevné pruhy musí mít stejnou šířku 70 až 80 mm, musí směřovat od podélné svislé roviny souměrnosti vozidla pod úhlem  $45^\circ$  dolů a musí být co nejbližší k dolnímu a bočním obrysům vozidla. Minimální plocha tohoto označení musí být 0,1 m, přičemž tato plocha musí mít tvar pravoúhelníku s délkou strany nejméně 250 mm.
4. Jestliže konstrukce vozidla nedovoluje vyznačení výstražných barevných pruhů na pevné části vozidla, může být označení na odnímatelných štítech, které musí být při přepravě na pozemních komunikacích na vozidlo připevněny.

#### Způsob kontroly

Prohlídkou se ověří, je-li na vozidle předepsané vyznačení obrysu.

#### Závady

1. Předepsané vyznačení obrysu na vozidle chybí . . . . . (B)
2. Předepsané vyznačení obrysu vozidla neodpovídá typu vozidla nebo stanoveným podmínkám . . . (A)

---

### Zařízení ke spojování vozidel

712

#### Předepsané podmínky

1. Vozidlo určené k tažení přívěsu musí být vybaveno závěsem schváleného provedení. Závěs musí mít dvojitou mechanickou pojistku, zajišťující připojené vozidlo proti samovolnému uvolnění. Tahače návěsu musí mít pro spojovací čep návěsu samočinnou nebo polosamočinnou točnici odpovídající nejvyššímu povolenému zatížení tahače.
2. Na vozidle schváleném po 1.7.1972 musí být závěs pro přívěs samočinný nebo polosamočinný (tj. s druhou pojistkou ovládanou ručně). Samočinný závěs pro přívěs musí mít dvojitě mechanické zajištění, přičemž zajištěná poloha musí být zřetelně viditelná. Nesamočinný závěs pro přívěs může mít jen jednostopé vozidlo, osobní ( $M_1$ ) a dodávkový automobil ( $N_1$ ) nebo tažné vozidlo určené ke spojování s jednonápravovými přívěsy s celkovou hmotností do 3,5 t.

3. Jestliže má být jednostopé motorové vozidlo schválené po 1.7.1972 použito k tažení jednokolového přívěsu, musí být k tomu účelu vybaveno závěsem provedeným jako křížový kloub.
4. Jestliže má být osobní nebo dodávkový automobil, schválený po 1.7.1972, použit k tažení jednonápravového přívěsu s celkovou hmotností do 3,5 t, musí být k tomu účelu použito závěsu s koulí ISO 50; celý spoj, tj. koule tažného a závěs přípojného vozidla musí být schváleného provedení. Toto ustanovení platí i pro vozidlo schválené před 1.7.1972, jestliže se za ně má připojovat jednonápravový přívěs uvedený do provozu po 1.1.1976. Spojovací koule u vozidel schválených po 1.7.1995 musí být odnímatelná.
5. Ostatní vozidla (tj. kromě vozidel uvedených v podmínkách 3. a 4.) musí mít závěs pro přívěs s válcovým spojovacím čepem; u vozidel schválených před 1.7.1972 a u speciálních terénních vozidel se připouští i závěs pro přívěs provedený jako hák, má-li tažený přívěs odpovídající oko oje.
6. Automobily kategorie  $N_3$  schválené po 1.7.1972, určené k tažení přípojných vozidel kategorie  $O_4$ , mohou být vybavena schváleným zařízením ke spojování vozidel systémem válcový čep - oko o průměru 40 mm nebo 50 mm bez ohledu na používání v mezinárodní dopravě.
7. Soupravy vozidel kategorie  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $O_3$ ,  $O_4$  mohou být spojena tzv. systémem "krátké spojení" - CCD.
8. Závěsem pro přívěs nesmějí být vybaveny jednonápravové přívěsy a přívěsy s nájezdovou brzdou.
9. Vybavení vozidla závěsem pro přívěs musí být zapsáno v technickém průkazu vozidla.
10. Spojovací čep návěsu musí odpovídat největšímu povolenému zatížení návěsu. Čep musí být schváleného provedení a pro zatížení nad 10 t (celk. hmotnost návěsu) musí mít průměr činné části 50,8 mm.

### **Způsob kontroly**

Na vozidle zařízeném k tažení přívěsu se prohlídkou ověří stav závěsu pro přívěs a jeho zajištění.

### **Závady**

1. Spojovací zařízení neodpovídá stanoveným podmínkám . . . (B)
2. Spojovací zařízení je poškozené nebo nedostatečně upevněné, popřípadě nefunguje předepsané mechanické zajištění . . . . . (B)
3. Spojovací zařízení je nadměrně opotřebené (vytlučené). . (B)
4. Pojistný mechanismus je poškozený, není funkční . . . . (B)

**Poznámka:** Jestliže byl závěs pro přívěs dodatečně montován provozovatelem, posuzuje se i podle úkonu č. 530.

**Pojistné spojovací zařízení****713****Předepsané podmínky**

1. Vozidla, s výjimkou dvoukolových, která jsou určena k tažení přívěsu a nejsou vybavena homologovaným nebo schváleným typem spojovacího zařízení, musí být kromě hlavního spojovacího zařízení vybavena závěsy pro pojistné spojovací zařízení (lana, řetězy), a to:
  - a) vozidla se závěsným zařízením vybaveným koulí ISO 50, určeným k tažení přívěsu o hmotnosti větší než 350 kg závěsy pro křížové nebo vidlicové zavěšení.
  - b) ostatní vozidla pro křížové zavěšení.
2. Přívěsy (s výjimkou přívěsu za jednostopé motorové vozidlo) musí být vybaveny pojistným spojovacím zařízením (lana, řetězy), které musí při poruše hlavního spoje a následném přerušení spojení brzdové a elektrické soustavy mezi tažným vozidlem a přívěsem zajistit ještě částečnou říditelnost přívěsu, popřípadě zabránit padnutí oje na vozovku; toto zařízení nemusí mít přívěsy vybavené spojovacím zařízením (ojí) schváleného provedení.

**Způsob kontroly**

Na vozidle zařízeném k tažení přívěsu, popřípadě na přívěsu se prohlídkou ověří stav pojistného spojovacího zařízení.

**Závady**

1. Předepsané pojistné spojovací zařízení (popřípadě závěsy pro něj) chybí nebo neodpovídá stanoveným podmínkám . . . (B)
2. Pojistné spojovací zařízení (závěsy) je poškozeno natolik, že není způsobilé plnit bezpečně svoji funkci . . . (B)

**Tažná oj přívěsu****714****Předepsané podmínky**

1. Oko oje musí být upevněno k oji tak, aby se nemohlo otáčet kolem její podélné osy.
2. Přívěs kategorie O<sub>4</sub> musí být vybaven ojí s okem schváleného provedení (průměr 40 mm nebo 50 mm).

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav tažné oje, zejména spojovacího oka. Při kontrole se přívěs neodpojuje od tažného vozidla.

**Závady**

1. Oko oje neodpovídá stanoveným podmínkám, popřípadě otvor oka je nadměrně opotřebený ("vytlučený") . . . . . (B)
2. Oj je deformovaná nebo jinak poškozená natolik, že její pevnost může být narušena . . . . . (C)
3. V závěsech oje jsou patrné nadměrné vůle . . . . . (B)

**Značení některých údajů na vozidle****715****Předepsané podmínky**

1. Vozidla, kromě dvoukolových motorových vozidel a vozidel kategorie  $M_1$  a  $N_1$ , vybavená závěsem pro tažení přívěsu, musí mít v blízkosti tohoto zařízení zřetelně vyznačenou celkovou hmotnost přípojného vozidla.
2. Autobusy, nákladní automobily a přípojná vozidla musí mít na zádi karosérie vyznačenou nejvyšší povolenou rychlost, pokud to konstrukce dovoluje, v její levé polovině.
3. Vozidla, s výjimkou dvoukolových a jejich přípojných vozidel a osobních automobilů a přívěsů za ně, musí mít na blatnících nebo jiném vhodném místě vyznačen předepsaný tlak v pneumatikách.
4. Vozidla schválená po 1.1.1985 musí být opatřena homologačním štítkem m. j. s údaji o kouřivosti, sklonu světel.
5. Silniční vozidla taxislužby, autobusy a nákladní automobily o užitečné hmotnosti vyšší než 3,5 tuny nebo celkové hmotnosti vyšší než 6 tun používané k podnikání musí být označena obchodním jménem dopravce.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří provedení a stav předepsaného označení.

**Závady**

Předepsané označení chybí nebo je nečitelné . . . . . (B)

**Sklápěcí zařízení****716****Předepsané podmínky**

Sklápěcí zařízení musí být řádně upevněné. Z hydraulického sklápěcího zařízení ani z olejové nádrže nebo ze spojovacího potrubí nesmí unikat olej.

**Způsob kontroly**

Na sklápěčkovém automobilu se prohlídkou ověří stav a zejména těsnost sklápěcího zařízení a příslušných potrubí; činnost sklápěcího zařízení se nekontroluje. Kontroluje se též stav sklápěcí korby, zejména uložení korby a spojení s hydraulickými zvedáky, případně i činnost automatického zajišťování korby a bočnic i čela.

**Závady**

1. Hydraulické sklápěcí zařízení, popř. olejová nádrž nebo spojovací potrubí, není dostatečně těsné, takže
  - olej odkapává na vozovku . . . . . (C)
  - je patrné unikání oleje,  
olej však zatím neodkapává na vozovku . . . . . (A)

2. Sklápěcí zařízení je uvolněné ve spodním nebo horním uložení (upevňovací šrouby nejsou dotažené nebo některé z nich chybí) . . . . . (B)
3. Automatické zajišťování korby, bočnic a zadního čela nepracuje spolehlivě či vůbec nepracuje; chybí zajišťovací kolíky . . . . . (B)

**Hydraulické zařízení****717****Předepsané podmínky**

Hydraulická zařízení (např. pohony ventilátorů, posilovače apod.) musí být na vozidle řádně upevněna a být těsná (nikde nesmí unikat olej).

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří upevnění, stav a těsnost zařízení; činnost (funkce) se nezkouší.

**Závady**

1. Z hydraulického zařízení uniká olej
  - neodkapává na vozovku . . . . . (A)
  - zjevně odkapává na vozovku . . . . . (C)
2. Hydraulické zařízení není dostatečně upevněné . . . . . (A)

**Úpravy a doplňková výstroj a výbava****718****Předepsané podmínky**

Úpravy vozidla a doplňování jeho výstroje a výbavy musí splňovat podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích a podmínky stanovené při schválení technické způsobilosti výrobku.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, zda na vozidle nejsou provedeny nedovolené úpravy nebo změny a zda případně použité nepůvodní díly jsou v souladu s platnými předpisy. Provedené úpravy nebo změny, odporující předpisům, se popíše v rubrice "Poznámka" protokolu o technické kontrole vozidla.

**Závady**

Závada popsaná v rubrice "Poznámka" protokolu o technické kontrole je:

1. Lehká . . . . . (A)
2. Vážná . . . . . (B)
3. Nebezpečná . . . . . (C)

**Poznámka:** V této skupině se zjišťují a hodnotí závady, které nelze zařadit do ostatních kontrolovaných ústrojí.

**Omezovače rychlosti jízdy****719****Předepsané podmínky**

Vozidla kategorie  $M_3$  nad 10 t, jejichž konstrukční rychlost překračuje  $100 \text{ km.h}^{-1}$  a vozidla kategorie  $N_3$  jejichž konstrukční rychlost přesahuje  $90 \text{ km.h}^{-1}$ , schválená po 1. 1. 1994 a prvně evidovaná po 1.7.1995, musí být vybavena zařízením pro omezení nejvyšší rychlosti jízdy. Vozidla vyrobená po 1. 1. 1988 používaná pro mezinárodní dopravu musí být tímto zařízením dovybavena k 1.7.1995. Omezovač rychlosti musí být zaplombován. Rychlost vozidla s omezovačem nesmí překročit u vozidla:

- kategorie  $M_3$  nad 10 t .....  $100 \text{ km.h}^{-1}$
- kategorie  $N_3$  .....  $90 \text{ km.h}^{-1}$

**Poznámka:** Omezovačem rychlosti nemusí být vybavena vozidla s právem přednosti jízdy dle zvláštního předpisu a zkušební vozidla se zvláštní státní poznávací značkou.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří vybavení vozidla omezovačem rychlosti, stav omezovače a zaplombování.

**Závady**

1. Omezovač rychlosti chybí, je odpojený, poškozený . . . (B)
2. Omezovač rychlosti není zaplombován . . . . . (B)

**Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla****720****Předepsané podmínky**

Motorová a přípojná vozidla se skříňovou karosérií a vozidla kategorie  $S_S$  schválená po 1.1.1973 musí mít zajištění dveří a vík zavazadlového a motorového prostoru proti neoprávněnému otevření zvenku, přičemž nejméně jedny dveře musí být uzamykatelné zvenku. Motorová vozidla musí být vybavena ještě dalším zařízením proti neoprávněnému použití vozidla (např. uzamykatelnou spínací skříňkou se zajištěním volantu). Vozidla mohou být dále vybavena doplňkovým elektronickým nebo mechanickým zabezpečovacím zařízením schváleného provedení.

**Poznámka:** Vozidla kategorie L musí být zařízením proti neoprávněnému použití vybavena, jestliže byla schválena po 1. 1. 1985.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav a funkce zabezpečovacích zařízení.

**Závady**

1. Vozidlo není vybaveno zabezpečovacím zařízením . . . . . (B)
2. Zabezpečovací zařízení není funkční . . . . . (B)

**HLUK, ODRUŠENÍ****800**

- 801 Výfukové potrubí - vyústění
- 802 Výfukové potrubí - stav
- 803 Hladina vnějšího hluku výfukového systému
- 804 Odrušení

**Výfukové potrubí - vyústění****801****Předepsané podmínky**

1. Vyústění výfukového potrubí vozidel schválených před 1.7.1972 nesmí směřovat k pravé boční straně vozidla.
2. Koncová část výfukového potrubí vozidel schválených po 1.7.1972 musí být směřována vzhůru nad vozidlo v levé polovině vozidla, přičemž musí přesahovat o nejméně 100 mm střechu kabiny nebo karosérie, nebo dozadu rovnoběžně s podélnou střední rovinou vozidla anebo dozadu vlevo a u vozidel uvedených do provozu po 1.7.1995 musí být opatřeno nahore klapkou nebo odvodňovacím ventilem v nejnižším místě. Koncová část výfukového potrubí (vyústění) nesmí přesahovat jinou pevnou část zadního a bočního obrysu vozidla. Osa vyústění může být ve vodorovné rovině nebo odkloněná dolů.
3. U tahačů návěsů schválených po 1.7.1972 nesmí docházet k přímému ofukování návěsu spaliny (výfukovými plyny).

**Způsob kontroly**

Prohlídkou výfukového potrubí se ověřuje zda jeho vyústění odpovídá schválenému typu.

**Závady**

Vyústění výfukového potrubí neodpovídá předpisům . . . . . (B)

**Výfukové potrubí - stav****802****Předepsané podmínky**

1. Každé motorové vozidlo musí být vybaveno výfukovým potrubím s účinným tlumičem výfuku schváleného provedení. Tlumič výfuku musí být trvale zapojen do výfukového potrubí.

2. Výfukové potrubí (tlumič výfuku) nesmí být narušeno nebo poškozeno natolik, že by mohla být porušena jeho těsnost.
3. Výfukové potrubí (tlumič výfuku) musí být řádně upevněno a tepelně izolováno od hořlavých částí vozidla.

#### **Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří stav výfukového potrubí (včetně tlumiče výfuku). V prostoru pod kapotou se ověří upevnění sběrného výfukového potrubí na motoru.

#### **Závady**

1. Výfukové potrubí nebo tlumič výfuku jsou prasklé nebo z jiných příčin netěsné, takže spaliny vnikají do prostoru pro cestující, řidiče nebo do prostoru pro náklad, nebo je zdrojem nadměrného hluku . . . . . (C)
2. Tlumič výfuku nebo některá část výfukového potrubí chybí (C)
3. Na vozidle je namontován tlumič výfuku neodpovídající schválenému typu vozidla nebo schválenému provedení . (A,B)
4. Výfukové potrubí (tlumič výfuku) není řádně upevněno nebo dostatečně tepelně izolováno od blízkých hořlavých částí vozidla . . . . . (B)
5. Výfukové potrubí je netěsné (dílčí netěsnosti spojů); tyto netěsnosti však nemají vliv na bezpečnost, případně hlučnost vozidla a měření emisí . . . . . (A)
6. Výfukové potrubí je netěsné, nelze měřit emise . . . . . (B)

**Poznámka:** U vozidel starších 10 let, není-li na trhu k dispozici originální díl, lze při splnění všech technických požadavků, použít tlumič výfuku neschválený pro daný typ vozidla. Hodnotí se jako závada typu "A".

---

#### **Hladina vnějšího hluku**

**803**

#### **Předepsané podmínky**

1. Všechna zařízení určená k tlumení vnějšího i vnitřního hluku musí být provozuschopná a plnit určenou tlumicí funkci.
2. Hladina vnějšího hluku výfukového systému vozidla stojícího na místě nesmí překročit limit uvedený v technickém průkazu vozidla.
3. Vozidla uvedená do provozu před 31.12.1982 musí splňovat hodnoty vnějšího hluku v dB (A) uvedené v tabulce:

Kategorie vozidel	Schválení technické způsobilosti		
	před r.1972	od 1.1.1972 do 31.12.1975	od 1.1.1976 do 31.12.1982
L do 50 cm <sup>3</sup>	105	103	103
50 - 125 cm <sup>3</sup>	107	105	105
125 - 500 cm <sup>3</sup>	109	107	107
nad 500 cm <sup>3</sup>	110	108	108
M do 9 míst vč. řidiče	102	100	98
přes 9 míst do 3,5 t celkové hmotnosti vozidla	112	110	108
přes 9 míst nad 3,5 t celkové hmotnosti vozidla	116	114	112
N do 3,5 t celkové hmotnosti vozidla	112	110	108
nad 3,5 t celkové hmotnosti vozidla	116	114	112

**Způsob kontroly**

Hladina vnějšího hluku se změří pouze u těch vozidel, která podle subjektivního posouzení vykazují nadměrnou hlučnost. K měření se použije hlukoměr schváleného typu.

**Závady**

Změřená hladina vnějšího hluku přesahuje stanovený limit . .(C)

**Poznámka:** Hladina vnějšího hluku se zatím nekontroluje.

**Odrušení****804****Předepsané podmínky**

1. Každé vozidlo musí být provedeno a vybaveno tak, aby rušivé vyzařování elektromagnetické energie (tzv. rušení), vznikající při provozu, nepřesáhlo přípustné mezní hodnoty. Odrušení vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1.7.1972, musí být schváleno.
2. V konstrukci a provedení vozidla nesmějí být prováděny takové zásahy, které by zvyšovaly rušení nad přípustnou hranici.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří úplnost a vnější stav odrušovacích prvků (kondenzátorů, zapalovacích kabelů, kabelových koncovek apod.).

**Závady**

Na vozidle chybí některý z odrušovacích prvků, jimiž jsou vozidla povinně vybavena, případně je některý odrušovací prvek neúčinný . . . . . (B)

**Poznámka:** Odrušení se zatím nekontroluje.

**PŘEDEPSANÁ A ZVLÁŠTNÍ VÝBAVA**

900

- 901 Lékárnička
- 902 Předepsaná minimální výbava
- 903 Výstražný trojúhelník
- 904 Hasicí přístroje
- 905 Zakládací klíny
- 906 Nádobý na záložní palivo a jejich držáky
- 907 Plachta a oblouky
- 908 Naviják
- 909 Hydraulická ruka
- 910 Zvedací čelo

**Lékárnička**

901

**Předepsané podmínky**

Každé motorové vozidlo s výjimkou vozidel kategorií  $L_1$ ,  $L_2$  a  $L_M$  musí být vybaveno lékárníčkou, která musí obsahovat předepsané zdravotnické prostředky. Obsah musí být uložen v samostatném pouzdře s charakteristickým označením. Lékárnička musí být uložena v suchém a čistém prostoru, musí být snadno přístupná a nesmí na ní dopadat přímé sluneční světlo.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, je-li vozidlo vybaveno předepsanými zdravotnickými potřebami.

**Závady**

1. Vozidlo není vybaveno předepsanou lékárníčkou . . . . . (B)
2. Lékárnička je zjevně ve špatném stavu. . . . . (B)
3. V lékárníčce chybí některý zdravotnický prostředek . . . (A)

---

**Předepsaná minimální výbava****902**

---

**Předepsané podmínky**

1. Vozidla kategorií M a N musí mít minimálně tuto výbavu:
  - a) náhradní elektrické pojistky (pokud jsou v elektrické instalaci použity) a to po jedné od každého druhu
  - b) po jedné náhradní žárovce od každého druhu používaného pro vnější osvětlení a světelnou signalizaci vozidla
  - c) příruční zvedák schváleného typu a odpovídající nosnosti
  - d) klíč na matice kol
  - e) náhradní kolo (ráfek s pneumatikou)
2. Vozidla kategorií L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub> a L<sub>5</sub> musí mít tuto minimální výbavu:
  - a) jednu náhradní pojistku
  - b) po jedné náhradní žárovce od každého druhu používaného pro vnější osvětlení a světelnou signalizaci vozidla
3. Přívěsy o celkové hmotnosti nad 750 kg a návěsy musí mít náhradní kolo (ráfek s pneumatikou). Tahač s návěsem mohou mít náhr. kolo společné, je-li stejného rozměru a provedení.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, má-li vozidlo předepsanou výbavu; zároveň se ověří její stav (použitelnost).

**Závady**

1. Minimální výbava zčásti chybí, nebo některá část předepsané výbavy není v dobrém technickém stavu (vyžaduje opravu nebo výměnu) . . . . . (B)

---

**Výstražný trojúhelník****903**

---

**Předepsané podmínky**

Všechna motorová vozidla s výjimkou dvoukolových, musí být vybavena přenosným výstražným trojúhelníkem schváleného typu.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, je-li vozidlo vybaveno výstražným trojúhelníkem schváleného typu.

**Závady**

Vozidlo není vybaveno předepsaným výstražným trojúhelníkem . (B)

---

**Hasicí přístroje****904**

---

**Předepsané podmínky**

1. Autobusy s obsaditelností do 22 cestujících mimo řidiče, autobusy třídy I. (městské) a osobní autobusové přívěsy i návěsy musí být vybaveny jedním nebo několika hasicími přístroji s celkovou náplní nejméně 6 kg. Autobusy s obsaditelností nad 22 cestujících musí být vybaveny hasicími přístroji s celkovou náplní nejméně 12 kg.
2. Sanitní vozidla musí být vybavena hasicím přístrojem s náplní nejméně 2 kg.
3. Vozidla silniční taxislužby musí být vybavena hasicím přístrojem s mrazuvzdornou náplní nejméně 2 kg.
4. Hasicí přístroje musí být schváleného typu a musí být na vozidle v pohotovostním stavu, umístěny na dobře viditelném a snadno přístupném místě, jeden z nich musí být v bezprostřední blízkosti řidiče vozidla.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří druh, stav, naplnění, upevnění a umístění hasicích přístrojů.

**Závady**

1. Předepsané hasicí přístroje chybějí nebo je hasicí přístroj prázdný . . . . . (B)
2. Na vozidle jsou hasicí přístroje s menší celkovou náplní než je předepsáno, popřípadě některý přístroj je nevhodně umístěný nebo nedostatečně upevněný . . . . (A)

**Poznámka:** U vozidel určených k přepravě hořlavin a výbušnin se obě závady (1 a 2) hodnotí stupněm "C".

---

**Zakládací klíny****905**

---

**Předepsané podmínky**

1. Motorová a přípojná vozidla se třemi a více nápravami, jednonápravové přívěsy o celkové hmotnosti vyšší než 750 kg a návěsy musí být vybaveny nejméně dvěma zakládacími klíny.
2. Ostatní motorová vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t a přípojná vozidla s celkovou hmotností nad 750 kg musí být vybavena nejméně jedním zakládacím klínem.
3. Zakládací klíny musí být lehce přístupné obsluze a bezpečně uchopitelné.

**Způsob kontroly**

Prohlídkou se ověří, je-li vozidlo vybaveno předepsanými zakládacími klíny; zároveň se ověří jejich provedení, stav a uložení.

**Závady**

1. Vozidlo není vybaveno zakládacími klíny . . . . . (B)
2. Vozidlo je vybaveno zakládacími klíny nevhodného provedení, popřípadě nevhodně uloženými . . . (A)

---

**Nádoby na záložní palivo a jejich držáky****906****Předepsané podmínky**

1. Nádoby na záložní palivo (kanystry) musí být opatřeny těsným uzávěrem.
2. Držák nádob musí být dostatečně robustní a spolehlivě upevněný ke karosérii nebo k jiné vhodné části vozidla.
3. Držák nádob na záložní palivo musí být opatřen uzamykatelným závěrem, znemožňujícím vyjmutí nádoby nepovolanou osobou.
4. Plnicí otvory nádob musí být zajištěny proti odcizení nebo znehodnocení jejich obsahu nepovolanou osobou; toto zajištění může být provedeno vhodně upraveným závěrem podle odstavce 3.

**Způsob kontroly**

Na vozidle vybaveném zvláštními držáky s nádobami na záložní palivo (kanystry) se prohlídkou ověří stav nádob a jejich upevnění.

**Závady**

Držák nádob na záložní palivo je nedostatečně upevněný nebo je poškozený, popřípadě vložené nádoby nebo jejich uzávěry nelze spolehlivě zajistit a uzamknout . (B)

---

**Plachta a oblouky****907****Předepsané podmínky**

1. Plachta musí být po celém obvodu karosérie řádně upevněna, aby za jízdy dostatečně přiléhala k bočnicím a čelům vozidla.
2. Plachta nesmí být poškozena natolik, že by dostatečně nechránila přepravovaný náklad před deštěm nebo sněhem.
3. Plachtové oblouky a upevňovací objímky nesmějí být deformované nebo jinak nadměrně poškozené; musí jich být plný počet.

**Způsob kontroly**

Jestliže je na kontrolovaném vozidle plachta s plachtovými oblouky, ověří se prohlídkou jejich stav a upevnění (nenamontovaná plachta se nekontroluje).

**Závady**

Plachtu nelze řádně upevnit, je nadměrně poškozená, plachtové oblouky a upevňovací objímky jsou poškozeny nebo jsou neúplné . . . . . (B)

**Naviják****908****Předepsané podmínky**

1. Naviják ani díly vedení lana nesmějí být poškozené natolik, že by mohla být ohrožena bezpečnost obsluhy.
2. Naviják musí být řádně upevněný.
3. Ze skříně navijáku nesmí unikat mazivo.
4. Z povrchu lana nesmějí vyčnívat prasklé ocelové dráty, které by mohly způsobit zranění obsluhy, popřípadě zmenšit pevnost lana.

**Způsob kontroly**

Na vozidle vybaveném navijákem se prohlídkou ověří jeho stav; funkce navijáku se nezkouší (lano se neodvinuje). Pokud je lano přístupné bez demontáže, zkontroluje se stav horní vrstvy jeho závitů.

**Závady**

1. Ze skříně navijáku uniká mazivo
  - neodkapává však na vozovku . . . . . (A)
  - odkapává zjevně na vozovku . . . . . (C)
2. Naviják je nedostatečně upevněný nebo je poškozený nebo lano je nadměrně poškozené . . . . . (B)

**Hydraulická ruka****909****Předepsané podmínky**

1. Hydraulická ruka musí být na vozidle řádně upevněna a v přepravní poloze spolehlivě zajištěna.
2. Z hydraulické soustavy nesmí nikde unikat olej.

**Způsob kontroly**

Na vozidle vybaveném hydraulickou rukou se prohlídkou ověří její stav; funkce se nezkouší.

**Závady**

1. Z hydraulické soustavy ruky uniká olej
  - neodkapává však na vozovku . . . . . (A)
  - zjevně odkapává na vozovku . . . . . (C)
2. Hydraulická ruka není dostatečně upevněna nebo zajištěna . . . . . (B)

---

**Zvedací čelo**

---

**910****Předepsané podmínky**

1. Zvedací čelo musí být na vozidle řádně upevněno a v přepravní poloze spolehlivě zajištěno.
2. Z hydraulické ovládací soustavy zadního čela nesmí nikde unikat olej.

**Způsob kontroly**

Na vozidle vybaveném zvedacím čelem se prohlídkou ověří jeho stav; funkce se nezkouší.

**Závady**

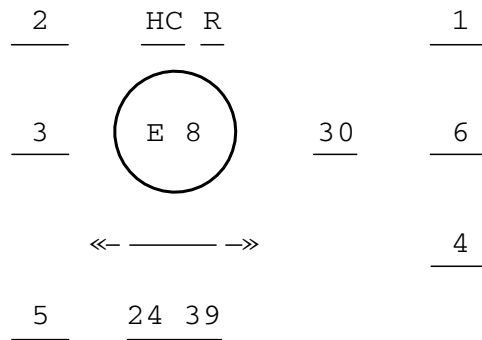
1. Z hydraulické ovládací soustavy zadního čela uniká olej
  - neodkapává však na vozovku . . . . . (A)
  - odkapává na vozovku . . . . . (C)
2. Zvedací čelo je nedostatečně upevněno nebo zajištěno . . (B)

## Příloha A

## Označení světelných zařízení dle EHK

**Světlomet s potkávacím a dálkovým světlem asymetrický a světlo-**  
**mety se světlem do mlhy**

příklad:



- 1 - R . . . . . světlomet s dálkovým světlem  
 HR . . . . . světlomet s dálkovým světlem  
           s halogenovou žárovkou  
 SR . . . . . světlomet s dálkovým světlem  
           systém "Sealed Beam"
- 2 - C . . . . . světlomet s potkávacím světlem  
 HC . . . . . světlomet s potkávacím světlem  
           s halogenovou žárovkou  
 SC . . . . . světlomet s potkávacím světlem  
           systém "Sealed Beam"
- B . . . . . světlometry se světlem do mlhy
- 3 - Označení zkušebny -dle čísel zemí užívajících předpisy EHK:
- |                  |                    |                    |
|------------------|--------------------|--------------------|
| E 1 - SRN        | E 8 - Česká rep.   | E 16 - Norsko      |
| E 2 - Francie    | E 9 - Španělsko    | E 17 - Finsko      |
| E 3 - Itálie     | E 10 - Jugoslávie  | E 18 - Dánsko      |
| E 4 - Nizozemsko | E 11 - Anglie      | E 19 - Rumunsko    |
| E 5 - Švédsko    | E 12 - Rakousko    | E 20 - Polsko      |
| E 6 - Belgie     | E 12 - Lucembursko | E 21 - Portugalsko |
| E 7 - Maďarsko   | E 14 - Švýcarsko   | E 27 - Slovensko   |
| E 8 - Česká rep. | E 15 - býv. NDR    |                    |
- 4 - ———» světlomet pro levostranný provoz  
 «- -» světlomet pro oboustranný provoz

5 - homologační číslo přidělené zkušebnou

6 - číselný kód maximální svítivosti (v orámování nebo volně v blízkosti kružnice s písmenem E uvnitř)

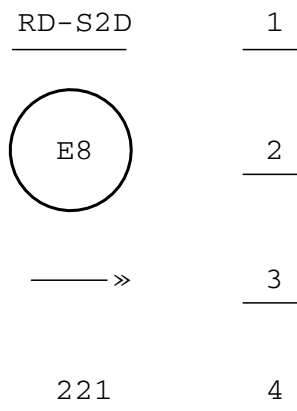
Homologační značky musí být nesmazatelné a umístěné na krytu světla tak, aby po namontování světelného zařízení byly čitelné.

Je-li na světelném zařízení (nebo na odrazce) slovní označení "TOP" nebo "OBEN", musí být vždy nahoře. Maximální svítivost, vyjádřená číselným kódem, je udávána v zaokrouhlených hodnotách ve smyslu příslušných předpisů EHK takto: 7,5; 10; 12,5; 17,5; 20; 25; 27,5; 30; 37,5; 40; 45; 50.

Svítivost světloometu (cd) se určí násobením číselného kódu hodnotou 3000. Z toho vyplývá, při požadavku max. svítivosti všech současně namontovaných dálkových světel 225 000 cd, že součet těchto číselných kódů nesmí být větší než 75. Prakticky tedy dvoustopé vozidlo s rychlostí nad 40 km.h<sup>-1</sup> smí mít buď např. 2 světlometry s dálkovým světlem s číselným kódem nejvýše 37,5 nebo např. 4 světlometry se značkami 4 x 17,5 nebo 2 x 25 a 2 x 12,5.

### Svítilny a odrazky

příklad :



- |       |           |  |
|-------|-----------|--|
| 1 - 1 | . . . . . | přední směrová svítilna  |
| 2a    | . . . . . | zadní směrová svítilna s jednou hladinou svítivosti                        |
| 2b    | . . . . . | zadní směrová svítilna se dvěma hladinami svítivosti                       |
| 3     | . . . . . | čelní směrová svítilna (jsou-li jediné na vozidle - u motocyklů)           |
| 4     | . . . . . | čelně boční směrová svítilna (jsou-li na vozidle i zadní směrové svítilny) |

5	. . . . .	boční směrová svítilna
A	. . . . .	svítilna s obrysovým světlem (přední)
R	. . . . .	svítilna s obrysovým světlem (zadní)
SM1, SM2	. . . . .	boční obrysová svítilna
S 1	. . . . .	brzdová svítilna se světlem s jedinou hladinou svítivosti
S 2	. . . . .	brzdová svítilna se světlem s dvěma hladinami svítivosti
S 3	. . . . .	střední brzdová svítilna
AR	. . . . .	světlomet se zpětným světlem
D	. . . . .	zdvojení (duplex) - svítilnu lze použít samostatně nebo zdvojeně
B, F	. . . . .	zadní svítilna se světlem do mlhy
I A	. . . . .	netrojúhelníková odrazka pro silniční vozidla (nahrazuje dřívější třídy I a II)
III A	. . . . .	trojúhelníková odrazka pro záď přípojných vozidel (nahrazuje dřívější třídu III)
L	. . . . .	zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky

2 - číslo zkušebny

3 - směr většího vyzařovacího úhlu (šipka musí směřovat směrem od vozidla, u bočních směrových světél dopředu)

4 - homologační číslo přidělené zkušebnou

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

S e z n a m   a   c h a r a k t e r i s t i k a  
přístrojů a zařízení používaných k technickým prohlídkám

-----

Přístroje a zařízení používané ve stanici technické kontroly musí umožňovat provádět měření dle metodik stanovených výrobcem těchto přístrojů a zařízení a schválených pro provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly. Každé měřicí zařízení musí zároveň splňovat i požadavky vyplývající z metrologického řádu stanic technické kontroly.

Schvalování přístrojů a zařízení používaných ve stanici technické kontroly se provádí podle podmínek a požadavků komise jmenované ministerstvem. Na základě laboratorních a provozních zkoušek u právnické osoby pověřené ministerstvem schválí ministerstvo měřicí přístroj nebo technologické zařízení. Platnost tohoto schválení může časově omezit a zjistí-li pro to důvody, může platnost schválení pozastavit nebo zrušit.

**a) PŘÍSTROJ NA DOHUŠŤOVÁNÍ, ODHUŠŤOVÁNÍ A KONTROLU TLAKU VZDUCHU V PNEUMATIKÁCH**

Charakteristika:

Zařízení umožňuje dohušťovat, odhušťovat a měřit tlak vzduchu v pneumatikách.

Zařízení je určeno pro připojení na rozvod tlakového vzduchu 0,8 MPa pro osobní automobily a 1-1,5 MPa pro nákladní automobily.

**b) ZAŘÍZENÍ NA KONTROLU VŮLÍ NÁPRAVY**

Charakteristika:

Zařízení je určeno k instalaci podél pracovní jámy. Pracovní desky umožňují podélný nebo příčný pohyb, který je přenášen na kola kontrolované nápravy vozidla.

Zařízení v součinnosti s jámovým zvedáním umožňuje vizuální kontrolu vůlí v zavěšení a uložení kol nápravy.

---

c) 1. PŘÍSTROJ NA KONTROLU GEOMETRIE ŘÍZENÉ NÁPRAVY

---

Charakteristika:

Zařízení pracuje na mechanickém principu. Naměřené hodnoty se odečítají na úhloměrové stupnici nebo na displeji optoelektronické vyhodnocovací části přístroje.

Zařízení umožňuje měřit přímo úhel sbíhavosti, úhel odklonu kol a úhel rejdu.

---

c) 2. PŘÍSTROJ NA ZJIŠŤOVÁNÍ STOPY KOL ŘÍZENÉ NÁPRAVY

---

Charakteristika:

Zařízení tvoří stabilní rám, na kterém je upevněna jednodílná nebo dvoudílná přejezdová deska s kontaktním spínačem.

Zařízení měří stopu kol jedné nápravy.

---

d) ZAŘÍZENÍ NA KONTROLU HÁZIVOSTI KOL

---

Charakteristika:

Zařízení je délkové měřidlo s prodlouženými dotyky - přímým a úhlovým.

Zařízení měří radiální a axiální házivost kol vozidla.

---

e) PŘÍSTROJ NA KONTROLU SEŘÍZENÍ SVĚTLOMETŮ

---

Charakteristika:

Optické zařízení pracující na principu přímé projekce.

Zařízení umožňuje kontrolu seřízení světlometů motorových vozidel jejichž výška nad vozovkou je 200-1.300 mm.

---

f) 1. VÁLCOVÁ ZKUŠEBNA BRZD

---

Charakteristika:

Válcová zkušebna brzd je zařízení, na kterém se ve stanicích technické kontrol provádějí kontroly brzdových soustav vozidel.

Provedení válcových zkušeben brzd používaných ve stanici technické kontroly musí umožňovat:

1. měření velikostí brzdných sil na obvodech kol jedné nápravy v závislosti na ovládací síle na pedál brzdy u kapalinových či smíšených brzdových soustav a zároveň měření tlaku vzduchu v brzdové soustavě vozidla u vzduchových brzd,
2. indikaci měřených veličin takovým způsobem, aby měřené hodnoty mohly být sledovány z místa řidiče zkoušeného automobilu nebo jízdni soupravy,
3. provedení grafického zápisu závislosti brzdných sil na brzdovém tlaku vzduchu nebo na ovládací síle působící na pedál brzdy a to při "brzdění" i "odbrzdění",
4. ruční dálkové ovládání všech hlavních funkcí z místa řidiče; zejména se jedná o spouštění a vypínání pohonných jednotek, a to i jednotlivě,
5. zřetelnou signalizaci dosažení bloku (resp. skluzu v rozmezí mezi 15 až 25%) kteréhokoliv z kol nápravy,
6. šířka válců a jejich rozchod musí být takové, aby zkušebna byla použitelná pro všechny typy vozidel, pro které je určena.

f) 2. PŘÍSTROJ NA KONTROLU ÚČINKU BRZDOVÝCH SOUSTAV VOZIDEL  
JÍZDNÍ SOUPRAVY - DECELEROMETR

-----  
Charakteristika:  
-----

Decelerometr je přenosný přístroj, který v průběhu jízdni zkoušky snímá měřenou veličinu piezoelektrickým čidlem.

Zařízení umožňuje vytištění protokolu:

1. s grafickým vyjádřením průběhu zpomalení vozidla a ovládací síly na pedál nebo brzdového tlaku vzduch v závislosti na čase,
2. s číselnými údaji maximálního zpomalení při odpovídající ovládací síle na pedál nebo tlaku,
3. s vypočtenými údaji střední hodnoty zpomalení a ovládací síly na pedál ve zvoleném časovém intervalu.

---

g) ZVEDÁK DO PRACOVNÍ JÁMY K NADZDVIŽENÍ NÁPRAVY VOZIDLA

---

Charakteristika:

Konstrukce zvedáku musí umožňovat jeho zabudování do pracovní jámy a možnost pojezdu v podélné a příčné ose pracovní jámy.

Nosnost zvedáku je min. 1.250 kg pro osobní automobily a 8.000 pro nákladní automobily.

---

h) ZAŘÍZENÍ NA KONTROLU ZAPOJENÍ ZÁSUVKY TAŽNÉHO ZAŘÍZENÍ

---

Charakteristika:

Zařízení je přístroj na jehož panelu jsou umístěny světla (resp. kontrolky), odpovídající předepsanému světelnému zařízení přípojného vozidla.

Při kontrole zásuvky tažného vozidla se po propojení tohoto zkušebního zařízení s kontrolovanou zásuvkou ověří správnost jejího zapojení a funkčnost.

---

i) KONTINUÁLNÍ ODSÁVÁNÍ SPALIN PO CELÉ DÉLCE LINKY

---

Charakteristika:

Kontinuální odsávací zařízení je instalováno u stropu linky technické kontroly. Zařízení se skládá z vlastní odsávací a zpětné transportní větve, ventilátoru, z odsávacích hadic a nástavce pro připojení hadice k výfuku vozidla.

Zařízení zabezpečuje kontinuální odsávání spalin z výfuku motorových vozidel v průběhu celé technické kontroly.

- j) ROZVOD STLAČENÉHO VZDUCHU VE STANICI PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY S TLAKEM 0,8 MPa A VE STANICI PRO UŽITKOVÉ AUTOMOBILY S TLAKEM 1, 0 MPa
- 

Charakteristika:

Rozvod stlačeného vzduchu o daných parametrech se používá pro potřeby zařízení uvedených v bodě **a)** a eventuelně dle jejich provedení i v bodě **b)** a **g)**. Na linkách technických prohlídek pro užitková vozidla se rozvod stlačeného vzduchu využívá při kalibraci válcové zkušební brzd.

- k) KONTROLNÍ TLAKOMĚR
- 

Charakteristika:

-----

Zařízení na kontrolu tlaku ve vzduchotlaké brzdové soustavě třídy přesnosti 2,5 a měřicího rozsahu do 1,0 MPa.

- 1) PERSONÁLNÍ POČÍTAČ O PŘEDEPSANÉ KONFIGURACI
- 

Charakteristika:

Počítač slouží pro vyhotovení protokolů o technických prohlídkách jednotlivých vozidel a ke sběru dat pro potřeby automatizovaného informačního systému stanic technické kontroly.

Kontrolní nálepky  
pro vyznačení technické prohlídky a měření emisí

-----

Kontrolní nálepka pro vyznačení technické prohlídky se umísťuje na zadní tabulku státní poznávací značky motorového a přípojného vozidla a slouží k označení vozidla, které úspěšně absolvovalo technickou prohlídku ve stanici technické kontroly.

Kontrolní nálepka pro vyznačení měření emisí se umísťuje na zadní tabulku státní poznávací značky motorového vozidla a slouží k označení vozidla, které úspěšně absolvovalo měření emisí ve stanici měření emisí.

Perforace kontrolních nálepek vyjadřuje měsíc a rok, kdy se vozidlo podrobí následující technické prohlídce ve stanici technické kontroly, nebo měření emisí ve stanici měření emisí, t.j. lhůtu platnosti prohlídky předchozí. Příští technická prohlídka nebo měření emisí vozidla by se měla uskutečnit nejpozději v měsíci, ve kterém končí platnost předchozí technické prohlídky nebo předchozího měření emisí.

Kontrolní nálepky perforuje a vylepuje podle výsledku technické prohlídky nebo měření emisí určený pracovník stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí. Držitele nebo řidiče vozidla poučí o povinnosti udržovat kontrolní nálepku v nepoškozeném stavu.

Popis kontrolních nálepek

-----

Kontrolní nálepka pro vyznačení technické prohlídky je provedena podle vzoru A a je barvy červené.

Kontrolní nálepka pro vyznačení měření emisí je provedena podle vzoru B a je barvy zelené.

Výroba, distribuce a evidence kontrolních nálepek

-----

Výroba kontrolní nálepky je zabezpečována ministerstvem prostřednictvím jím pověřené právnické osoby, která zajišťuje je-

jich výrobu ze speciálního k tomu účelu určeného materiálu a množství potřebném pro celou síť stanic technické kontroly a stanic měření emisí. Prodej a distribuci kontrolních nálepek zabezpečuje tato pověřená organizace na základě objednávek jednotlivých stanic technické kontroly nebo stanic měření emisí podle jejich kapacit. Kontrolní nálepky stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí objednává u pověřené právnické osoby nejméně dva měsíce před požadovaným termínem dodání.

Kontrolní nálepky mají charakter ceniny a jsou evidovány jako zúčtovací doklady jak u pověřené právnické osoby, tak v každé stanici technické kontroly a stanici měření emisí. Evidenci nálepek vede pověřený pracovník organizace. Všechny kontrolní nálepky se ukládají v uzamčených kovových skříních. Klíč od této skříně má pouze pověřený pracovník a duplikát musí být uložen v zapečetěné schránce u vedoucího.

Kontrolní nálepky jsou denně zúčtovány (počet vydaných a zbývajících nálepek) a porovnány s počtem provedených kontrol a počtem vydaných náhradních nálepek. Poškozené kontrolní nálepky se uschovávají do doby jejich komisionálního zrušení a zničení za přítomnosti pracovníka pověřené právnické osoby. O jejich zničení se provede záznam v evidenci kontrolních nálepek stanice technické kontroly a stanice měření emisí. Tento záznam podepíše pověřený pracovník stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí a pracovník pověřené právnické osoby.

Vedoucí stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí určí pověřeného pracovníka vedením evidence kontrolních nálepek, manipulací s nimi a jejich výdejem. Tento pracovník odpovídá za jejich obhospodařování. Vedoucí stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí upřesní evidenci, výdej a manipulaci s kontrolními nálepkami podle konkrétních podmínek stanice technické kontroly nebo stanice měření emisí.

Kontrolu výroby, distribuce a vedení evidence kontrolních nálepek provádějí osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru a pracovníci pověřené právnické osoby.

#### Platnost kontrolních nálepek

-----

Platnost kontrolní nálepky končí posledním dnem v měsíci vyznačeném na této nálepce.

#### Umístění kontrolních nálepek na tabulce státní poznávací značky

-----

Uspořádání kontrolních nálepek a jejich umístění na tabulce státní poznávací značky podle vzoru C je následující:

- a) na obdélníkové jednořádkové tabulce začínající sérií písmen se kontrolní nálepky nalepí do mezery mezi skupinu písmen a první dvojčíslí. Kontrolní nálepka pro vyznačení technické prohlídky se lepí do horní poloviny a kontrolní nálepka pro vyznačení měření emisí do spodní poloviny této mezery podle vzoru C<sub>1</sub>. U starších provedení tabulek státních poznávacích značek se tyto nálepky lepí nad a pod pomlčku mezi skupinu písmen a první dvojčíslí;
- b) na obdélníkové jednořádkové tabulce počínající skupinou čísel (tabulka pro přívěs za osobní automobil) se lepí kontrolní nálepka pro vyznačení technické prohlídky mezi první dvojčíslí a skupinu písmen do horní poloviny výšky písmen podle vzoru C<sub>2</sub>;
- c) na obdélníkové dvouřádkové tabulce se kontrolní nálepky lepí vlevo od skupiny písmen horního řádku. Kontrolní nálepka pro vyznačení technické prohlídky se lepí do horní poloviny a kontrolní nálepka pro vyznačení měření emisí do spodní poloviny výšky písmen podle vzoru C<sub>3</sub>;
- d) na obdélníkové dvouřádkové tabulce se zkosenými horními rohy (všech rozměrů) se kontrolní nálepka pro vyznačení technické prohlídky lepí vlevo a kontrolní nálepka pro vyznačení měření emisí vpravo od skupiny písmen horního řádku ve výšce středu písmen podle vzoru C<sub>4</sub>.

U nového provedení tabulky státní poznávací značky (reflexní) se kontrolní nálepky lepí do připraveného prolisu.

#### Náhradní kontrolní nálepka

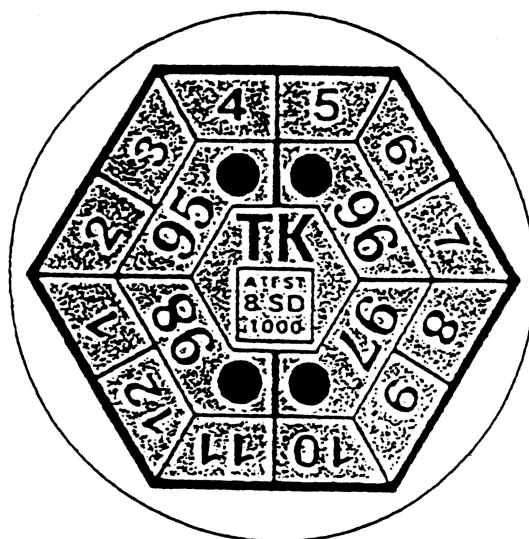
-----

Při provozu vozidla, jeho údržbě a opravách může dojít k poškození již vylepené kontrolní nálepky. V tomto případě může držitel vozidla požádat kteroukoliv stanici technické kontroly nebo stanici měření emisí o výměnu kontrolní nálepky. Žádosti bude vyhověno za podmínky, že stanici technické kontroly předloží osvědčení o technickém průkazu vozidla nebo technický průkaz vozidla, ve kterých je poslední platná technická prohlídka zapsána nebo protokol o poslední platné technické prohlídce a stanici měření emisí předloží osvědčení o měření emisí nebo protokol o posledním platném měření emisí.

Pověřený pracovník po kontrole platnosti technické prohlídky nebo měření emisí a ztotožnění vozidla kontrolou identifikačních znaků vozidla prodá držiteli vozidla náhradní kontrolní nálepku a vylepí ji na tabulku státní poznávací značky. Perforací vyznačí platnost náhradní kontrolní nálepky shodně se zápisem ve výše uvedených dokladech.

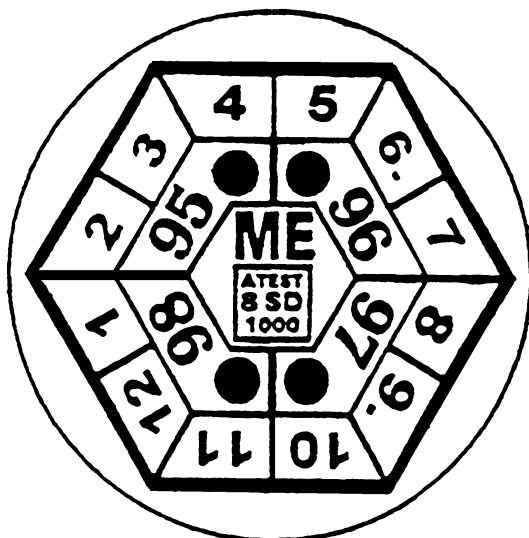
## V z o r A

Kontrolní nálepka pro vyznačení technické prohlídky  
(červená barva)



## V z o r B

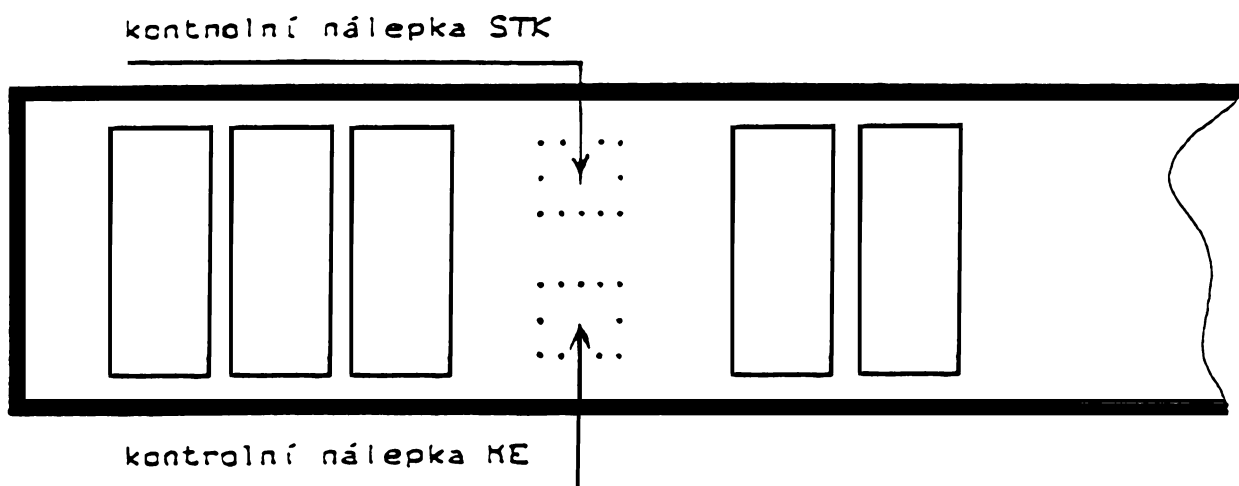
Kontrolní nálepka pro vyznačení měření emisí  
(zelená barva)



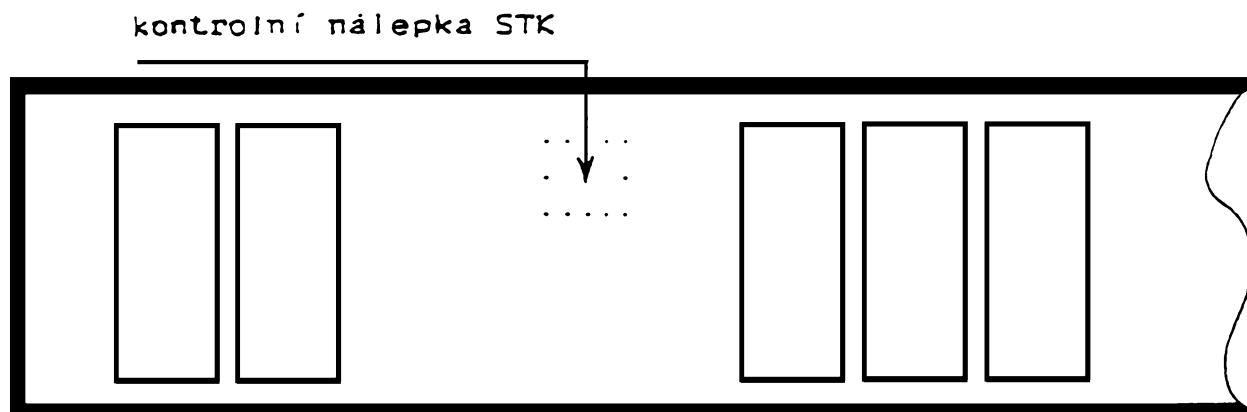
## V z o r C

Umístění kontrolních nálepek  
na jednotlivé druhy tabulek státních poznávacích značek

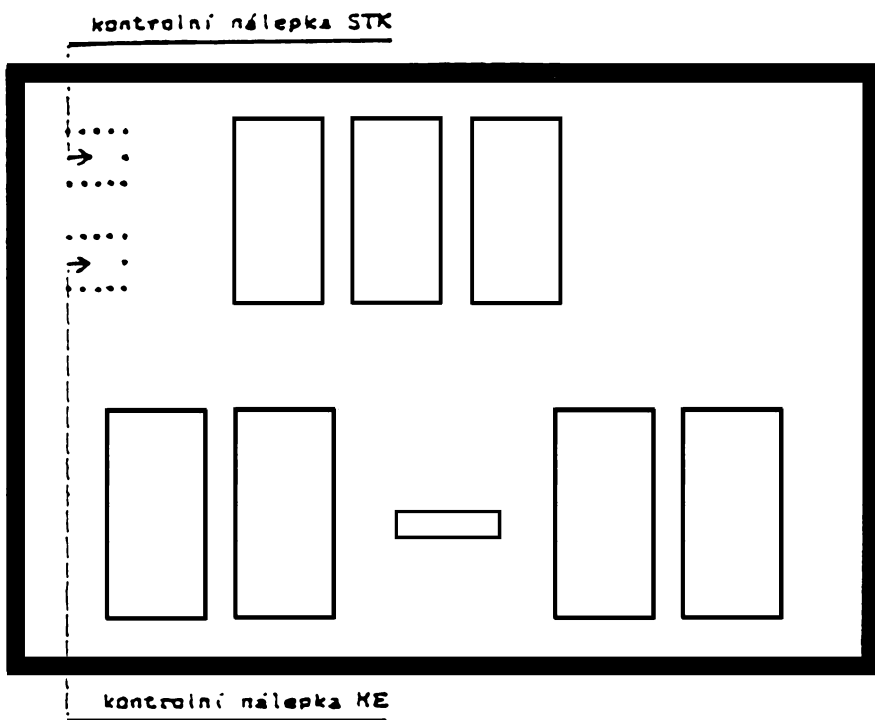
C<sub>1</sub> - obdélníková jednořádková tabulka státní poznávací značky začínající sérií písmen



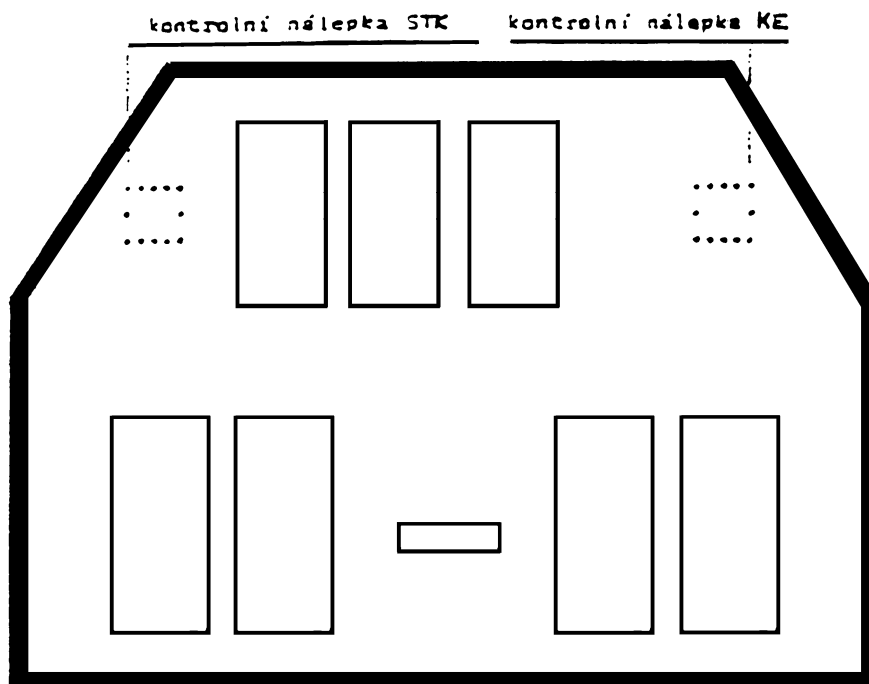
C<sub>2</sub> - obdélníková jednořádková tabulka státní poznávací značky začínající skupinou čísel (pro přívěs za osobní automobil)



C<sub>3</sub>- obdélníková dvouřádková tabulka státní poznávací značky



C<sub>4</sub> - obdélníková dvouřádková tabulka státní poznávací značky se skosenými horními rohy (všech rozměrů)





Příklad vyplněného protokolu o technické prohlídce :

STK 32.04 HODONÍN  
IČO 001 89 456  
DIČ 002-001 89 456

Číslo dokladu: 95-03- 1

P R O T O K O L  
o technické prohlídce vozidla

Dne 01.08.1995 byla provedena technická prohlídka vozidla:

Značka: BMW	Druh vozidla: OSOBNÍ AUT.
Typ: 524TD	Kategorie: M1
Číslo podvozku: 110509753712	SPZ: ADT 45 67
motoru: 21346092	Rok výroby: 1986
Stav počítáče ujeté vzdálenosti: 41 750 km	

NA VOZIDLE BYLY ZJIŠTĚNY ZÁVADY TĚCHTO ÚSTROJÍ / FUNKCÍ:

lehké

vážné

nebezpečné

707 Motor, přev.-těsnost

Poznámky: barva - bílá

Vozidlo je pro další provoz z p ů s o b i l é  
Příští technická prohlídka v termínu do 31.08.97.  
Technickou prohlídku provedl technik Pavel FERRO  
Kontrolní nálepka vydána.

Za správnost:

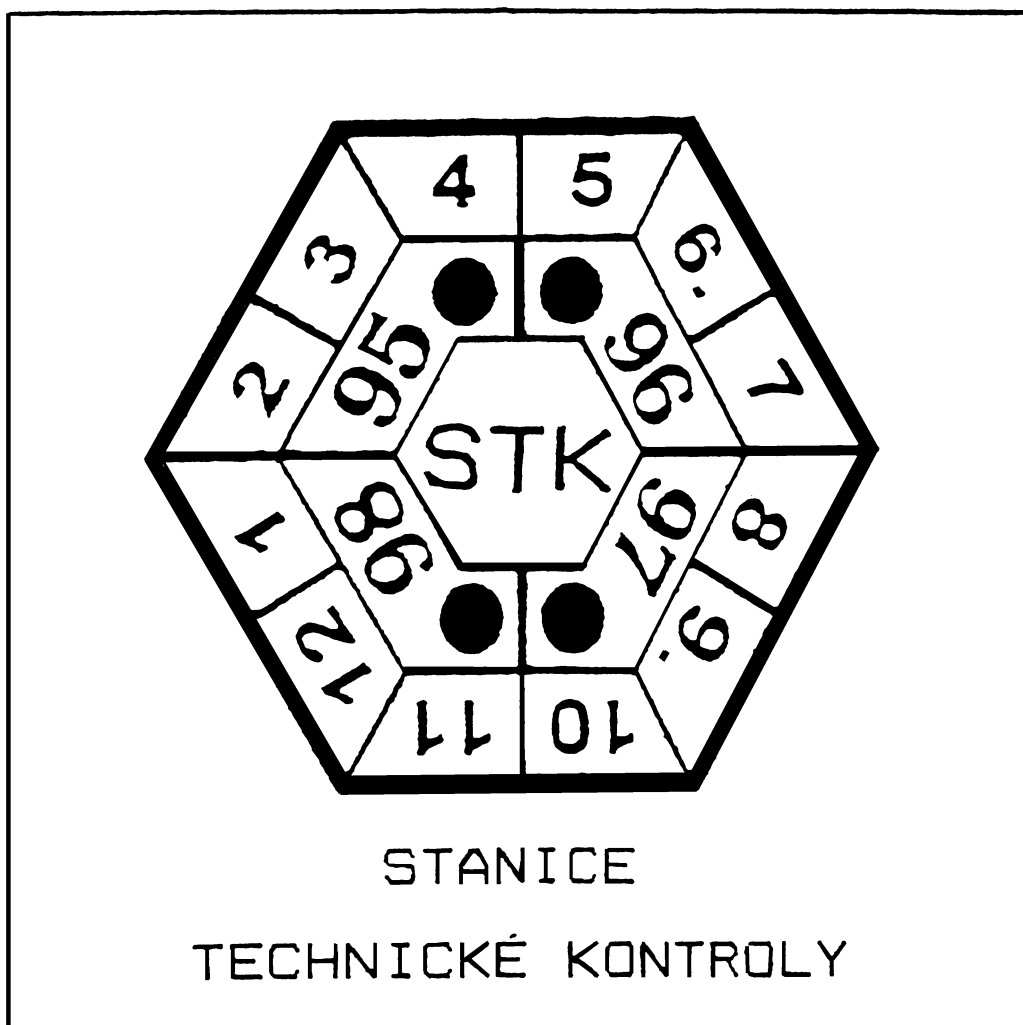
razítko

.....  
podpis

Příloha č. 5 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

Vnější označení  
stanice technické kontroly

Provedení :

Barvy: podklad označení bílý,  
znak kontrolní nálepky červený,  
popis označení černý.Rozměry : délky stran obdélníku - šířka 600 mm,  
- výška 620 mm,  
délka strany šestiúhelníku 265 mm.

Příloha č. 6 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

## U č e b n í o s n o v a

## základního kurzu pro kontrolní techniky

	Počet hodin
I. Teoretická výuka	62
-----	
1. Význam silniční dopravy. Technické prohlídky vozidel. Předpisy o technických podmínkách a schvalování technické způsobilosti vozidel	2
2. Zřizování, organizace a řízení stanic technické kontroly	2
3. Bezpečnostní předpisy	1
4. Základní technické názvosloví	1
5. Činnost stanice technické kontroly	2
6. Automatizovaný informační systém stanic technické kontroly	1
7. Metrologie ve stanici technické kontroly	3
8. Brzdová soustava (skup. kontrol. úkonů 200)	20
9. Řízení (skup. kontrol. úkonů 300)	3
10. Nápravy, kola (skup. kontrol. úkonů 400)	4
11. Rám a karoserie (skup. kontrol. úkonů 500)	2
12. Osvětlení a světelná signalizace (sk. kontr. úkonů 600)	12
13. Ostatní ústrojí (skup. kontrol. úkonů 700)	1
14. Výfukový systém, hluk (skup. kontrol. úkonů 800)	4
15. Technický stav vozidel a bezpečnost silničního provozu	2
16. Právní problematika stanice technické kontroly	2
II. Praktické provádění technických prohlídek na kontrolní lince stanice technické kontroly	32
-----	
III. Odborné konzultace	10
-----	
IV. Ověřování odborné způsobilosti kontrolního technika (závěrečná zkouška)	16
-----	
C e l k e m	120

Příloha č. 7 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

Osvědčení o odborné způsobilosti  
k provádění technických prohlídek vozidel

-----

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

## O S V Ě D Ě N Í

**o odborné způsobilosti k provádění technických prohlídek vozidel**

Pan \_\_\_\_\_ narozený

v \_\_\_\_\_ rodné číslo

absolvoval v době od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_ základní kurz  
pro kontrolní techniky stanic technické kontroly v České republi-  
ce a vykonal úspěšně závěrečnou zkoušku před zkušební komisí jme-  
novanou Ministerstvem dopravy České republiky a je odborně způso-  
bilý k provádění technické prohlídky vozidel ve stanici technické  
kontroly na území České republiky.

Toto osvědčení je platné do

Číslo zkušebního protokolu

V Praze dne

Předseda zkušební komise:

.....  
(razítko, podpis)

Příloha č. 8 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

S e z n a m a c h a r a k t e r i s t i k a  
přístrojů a zařízení používaných k měření emisí

-----

Přístroje a zařízení používané ve stanicích měření emisí musí umožňovat měření podle metodik stanovených výrobcem těchto přístrojů a zařízení a schválených pro provádění měření emisí. Každé měřicí zařízení musí zároveň splňovat i požadavky vyplývající z metrologického pořádku stanice měření emisí.

Schvalování měřicích přístrojů a technologických zařízení používaných ve stanici měření emisí se provádí podle podmínek a požadavků komise jmenované ministerstvem. Na základě laboratorních a provozních zkoušek u právnické osoby pověřené ministerstvem schválí ministerstvo měřicí přístroj nebo technologické zařízení. Platnost tohoto schválení může časově omezit, a zjistí-li pro to důvody, může platnost schválení pozastavit nebo zrušit.

A. PŘÍSTROJE PRO MĚŘENÍ EMISÍ ZÁŽEHOVÝCH MOTORŮ

Přístroj na měření otáček motoru

-----

Přístroj musí pracovat na principu snímání elektromagnetických impulsů primárního nebo sekundárního obvodu zapalovací soustavy v okamžiku zážehu /přeskoku jiskry/.

Otáčky musí měřit v rozsahu nejméně 600 až 6000 ot. min<sup>-1</sup> s přesností:

a/ v rozsahu 600 až 1000 ot. min<sup>-1</sup> - max  $\pm$  25 ot. min<sup>-1</sup>

b/ v rozsahu nad 1000 ot. min<sup>-1</sup> - max  $\pm$  150 ot. min<sup>-1</sup>

Rozlišitelnost /nejmenší odečítatelná hodnota/ indikačního zařízení musí být:

a/ v rozsahu do 1000 ot. min<sup>-1</sup> - nejvýše 10 ot. min<sup>-1</sup>

b/ v rozsahu nad 1000 ot. min<sup>-1</sup> - nejvýše 20 ot. min<sup>-1</sup>

Přístroj na měření teploty oleje v motoru

-----

Přístroj musí umožňovat měření teploty oleje motoru otvorem pro měřku množství oleje v motoru. Průměr sondy musí vyhovovat pro kontrolované motory.

Teplotu musí přístroj měřit v rozsahu nejméně 50 až 100°C, s chybou max.  $\pm$  2,5°C.

Rozlišitelnost musí být nejvýše 2°C.

#### Přístroj na měření úhlu sepnutí kontaktů přerušovače

-----

Přístroj musí pracovat na principu snímání a analýzy průběhu primárního napětí zapalovací soustavy zážehového motoru.

Úhel sepnutí musí měřit v procentech nebo ve stupních otáčení hřídele rozdělovače /<sup>o</sup>HR/ a nebo volitelně v obou jednotkách v rozsahu 30 až 70 % nebo v odpovídajících rozsazích ve <sup>o</sup>HR pro kontrolované typy motoru.

Úhel sepnutí musí přístroj měřit ve třídě přesnosti max.2,5. Rozlišitelnost musí být nejméně 2 % a odpovídající ve <sup>o</sup>HR.

#### Přístroj na měření předstihu zážehu

-----

Přístroj musí pracovat na principu snímání zapalovacích impulzů sekundárního obvodu zapalovací soustavy z kabelu ke svíčce a stroboskopické lampy, spouštěné těmito impulzy. Může být také vybaven zařízením pro využití motorem neseného snímače horní úvrati motoru.

Úhel předstihu musí přístroj měřit v rozsahu nejméně 0 - 60<sup>o</sup> klikového hřídele s přesností max.  $\pm 2^{\circ}$  KH. Rozlišitelnost musí být nejméně 1<sup>o</sup> KH.

#### Přístroj na měření limitů škodlivých emisí ve výfukových plynech

-----

Analyzátor musí být schváleného typu. Seznam schválených analyzátorů vydává ministerstvo. Přístroj musí vyhovovat normě OIML-R99, třída přesnosti I.

#### Speciální zařízení na kontrolu seřízení motoru a funkce řízeného katalyzátoru a jeho příslušenství

-----

Toto zařízení je předepsáno výrobcem vozidla nebo motoru.

#### Přístroj na zjišťování přítomnosti propan-butanu

-----

Těmito přístroji jsou vybaveny stanice měření emisí pro vozidla poháněná zážehovým benzinovým motorem upraveným na pohon plynem.

## B. PŘÍSTROJE PRO MĚŘENÍ EMISÍ VZNĚTOVÝCH MOTORŮ

## Opacimetr

-----

Opacimetr je přístroj pracující na principu měření optické hustoty výfukových plynů. Při volbě opacimetru se považuje za základní typ opacimetr, jehož vlastnosti jsou uvedeny v Předpisu EHK 24 (nebo Směrnice ES-72/306, ve znění 89/491), doplněné ISO TC-22/SC 5-N650. Přístroj musí zabezpečit změření opacity výfukových plynů vozidel se vznětovými motory metodou volné akcelerace.

Opacimetr musí být konstruován tak, aby nedošlo v měřicí trubici ke kondenzaci vodní páry a výfukových plynů a tím k ovlivnění naměřených hodnot (vyhřívání přístroje nad 70° C). Opacimetr musí dále umožňovat měření otáček tak, aby umožňoval vyhodnocení doby rozběhu motoru z volnoběžných do přeběhových otáček. Pro vyhodnocení doby rozběhu je maximální chyba přesnosti měření doby akcelerace 0,1 s, rozlišovací schopnost min 0,02 s, a rozsah měření min. 10 s. Třída přesnosti měření otáček je 2,5%. Opacimetr musí být vybaven tiskárnou naměřených výsledků.

## Přístroj pro bezdemontážní kontrolu předvstříku

-----

Přístroje pro měření dynamického předvstříku i zařízení nebo přípravky pro měření statického předvstříku musí být schváleny nebo doporučeny výrobcem vozidla nebo motoru. Tato zařízení podléhají pravidelným kontrolám, které vyplývají z předpisů o měrové službě, nejméně však jedenkrát ročně.

Maximální přípustné hodnoty koncentrace oxidu uhelnatého a nespálených uhlovodíků ve výfukových plynech vozidel se zážehovými motory a kouřivosti vozidel se vznětovými motory naměřené metodou volné akcelerace.

-----

A. Maximální přípustné hodnoty koncentrace oxidu uhelnatého (CO) a nespálených uhlovodíků (HC) ve výfukových plynech vozidel se zážehovými motory

1. Koncentrace nesmí při volnoběžných i zvýšených otáčkách překročit u vozidel (motoru) vyrobených
  - a) do 31.12.1972 hodnoty 6 % objemových CO a 2000 ppm HC,
  - b) od 1.1.1973 do 31.12.1986 hodnoty 4,5 % objemových CO a 1200 ppm HC,
  - c) od 1.1.1987 nebo s neřízeným katalyzátorem hodnoty stanovené výrobcem vozidla (motoru) zvýšené maximálně o 50 % oproti těmto hodnotám; nesmí však překročit hodnoty 3,5 % objemových CO a 800 ppm HC,
  - d) s řízeným třícestným katalyzátorem hodnoty stanovené výrobcem vozidla (motoru) zvýšené max. o 50 % oproti těmto hodnotám; nesmí však překročit hodnoty 0,5 % objemových CO při volnoběžných otáčkách a 0,3 % objemových CO při zvýšených otáčkách nezátíženého motoru; při nichž hodnota lambda (hmotnostní poměr kyslíku a paliva) musí být 1,0 s tolerancí  $\pm 0,03$ .
2. U motoru mazaného směsí paliva a mazacího oleje se HC nekontrolují.
3. Přítomnost a množství škodlivých složek ve výfukových plynech se v provozu neověřuje u vozidel kategorie L, jejichž pohotovostní hmotnost je nižší než 400 kg.

B. Maximální přípustné hodnoty kouřivosti vozidel se vznětovými motory naměřené metodou volné akcelerace.

U vozidel (motoru) vyrobených

- a) do 31.12.1980 s nepřeplňovaným nebo s přeplňovaným vznětovým motorem nesmí naměřená hodnota součinitele absorpce přípustné kouřivosti  $X_p$  překročit hodnotu  $4,0 \text{ m}^{-1}$ ,

b) od 1.1.1981 může být naměřená hodnota součinitele absorpce přípustné kouřivosti  $X_p$  vyšší nejvíce o  $0,5 \text{ m}^{-1}$  oproti hodnotě korigovaného součinitele absorpce  $X_L$  uvedené na štítku vozidla (motoru) nebo v dokumentaci výrobce vozidla (motoru), nesmí však u motoru nepřepřlňovaného překročit hodnotu  $2,5 \text{ m}^{-1}$  a u motoru přepřlňovaného hodnotu  $3,0 \text{ m}^{-1}$ . Pokud štítek nebo údaj hodnoty korigovaného součinitele absorpce  $X_L$  na vozidle (motoru) chybí a není uveden v dokumentaci výrobce vozidla (motoru) a při měření součinitele absorpce přípustné kouřivosti  $X_p$  změřený součinitel u nepřepřlňovaného motoru je vyšší než  $2,5 \text{ m}^{-1}$  a u přepřlňovaného motoru je vyšší než  $3,0 \text{ m}^{-1}$ , pak přípustnou hodnotu  $X_p$  pro daný motor stanoví jeho výrobce podle vlastní dokumentace nebo výpočtem, případně jej stanoví příslušná homologační zkušebna (E 8/C). Součinitel absorpce přípustné kouřivosti stanovený výpočtem nesmí být u nepřepřlňovaného motoru vyšší než  $3,2 \text{ m}^{-1}$  a u přepřlňovaného motoru vyšší než hodnoty stanovené v závislosti na velikosti motoru vyjádřené jeho vztažným průtokem plynu  $V_p$  podle následující tabulky:

Vztažný průtok plynu $V_p$ ( $\text{dm}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ )	Přípustná kouřivost $X_p$ ( $\text{m}^{-1}$ )
do 50	3,7
nad 50 do 100	3,3
nad 100 do 130	3,0
nad 130 do 200	2,8
nad 200	2,6

Vztažný průtok plynu čtyřdobého motoru se stanoví podle vztahu:

$$V_p = 0,45 \frac{V_h \cdot n_j}{120} \quad (\text{dm}^3 \cdot \text{s}^{-1})$$

kde  $V_h$  - zdvihový objem motoru ( $\text{dm}^3$ )  
 $n_j$  - otáčky motoru při jmenovitém výkonu ( $\text{min}^{-1}$ )

C. Zážehové a vznětové motory upravené na pohon stlačeným zemním plynem (CNG) nebo na pohon zkapalněným ropným plynem (LPG) musí z hlediska škodlivých emisí ve výfukových plynech splňovat maximální přípustné hodnoty stanovené pro daný motor před jeho úpravou. Tyto hodnoty musí být u dvoupalivových systémů splněny při použití obou paliv.

## Osvědčení o měření emisí

-----

Osvědčení o měření emisí je doklad o provedeném měření emisí, kterým se držitel vozidla osvědčuje provedení emisního měření s vyznačením doby jeho platnosti.

Osvědčení o měření emisí je doklad oranžové barvy, o rozměrech 19 cm x 7 cm, který je v polovině jeho délky přeložen. Osvědčení o měření emisí je provedeno podle vzoru A.

Doklady o provedeném měření emisí vydané před účinností této vyhlášky provedené podle vzoru B zůstávají v platnosti a vydávají se po účinnosti této vyhlášky až do vyčerpání skladových zásob tiskopisů.

## Výroba, distribuce a evidence osvědčení o měření emisí

-----

Výroba tiskopisů osvědčení o měření emisí je zabezpečována ministerstvem prostřednictvím jím pověřené právnické osoby, která zajišťuje jejich výrobu v množství potřebném pro celou síť stanic měření emisí. Prodej a distribuci tiskopisů osvědčení o měření emisí zabezpečuje tato pověřená právnická osoba na základě objednávek jednotlivých stanic měření emisí podle jejich kapacit. Tiskopisy osvědčení o měření emisí stanice měření emisí objednává u pověřené právnické osoby nejméně dva měsíce před požadovaným termínem dodání.

Tiskopisy osvědčení o měření emisí jsou přísně zúčtovatelné tiskopisy. Centrálně jsou evidovány podle serie a čísla u pověřené právnické osoby a v každé stanici měření emisí. Evidenci tiskopisů osvědčení o měření emisí vede pověřený pracovník organizace. Všechny tiskopisy osvědčení o měření emisí se ukládají v uzamčených kovových skříních. Klíč od této skříně má pouze pověřený pracovník a duplikát musí být uložen v zapečetěné schránce u vedoucího.

Tiskopisy osvědčení o měření emisí jsou denně zúčtovány (počet vydaných a zbývajících tiskopisů). Poškozené tiskopisy osvědčení o měření emisí se uschovají do doby jejich komisionálního zrušení a zničení za přítomnosti pracovníka pověřené právnické osoby. O jejich zničení se provede záznam v evidenci tiskopisů osvědčení o měření emisí stanice měření emisí. Tento záznam podepíše pověřený pracovník stanice měření emisí a pracovník pověřené právnické osoby.

Kontrolu výroby, distribuce a vedení evidence tiskopisů osvědčení o měření emisí provádějí osoby pověřené výkonem státního odborného dozoru a pracovníci pověřené právnické osoby.

#### Vydávání druhopisu osvědčení o měření emisí

-----

Při poškození, zničení, ztrátě nebo odcizení osvědčení o měření emisí na žádost držitele vozidla stanice měření emisí ověří ve svých záznamech (evidencích), zda poslední měření emisí provádělo jeho pracoviště a v kladném případě za úplatu vystaví podle vlastních záznamů k vozidlu druhopis osvědčení o měření emisí. V případě, že pověřený pracovník zjistí, že poslední měření emisí vozidla prováděla jiná stanice měření emisí, odkáže žadatele k vyřízení jeho žádosti na tuto stanici měření emisí.

V případě, že držitel vozidla bude žádat o zápis změny čísla vyměněného motoru, stanice měření emisí mu vyhoví jen po provedení nového měření emisí.



A<sub>2</sub> Osvědčení o měření emisí vozidla poháněného vznětovým motorem

## HODNOTY STANOVENÉ VÝROBCEM MOTORU

volnoběžné otáčky (min <sup>-1</sup> )	
přeběhové otáčky (min <sup>-1</sup> )	
předvstřík (°)	
otvírací tlaky vstřikovačů (MPa)	
korigovaný součinitel absorpce (m <sup>-1</sup> )	

Platí do: ..... ..... <i>podpis</i> <i>razítko</i>	Platí do: ..... ..... <i>podpis</i> <i>razítko</i>
Platí do: ..... ..... <i>podpis</i> <i>razítko</i>	Platí do: ..... ..... <i>podpis</i> <i>razítko</i>
Platí do: ..... ..... <i>podpis</i> <i>razítko</i>	Platí do: ..... ..... <i>podpis</i> <i>razítko</i>

## POUČENÍ PRO DRŽITELE VOZIDLA

Tento doklad osvědčuje způsobilost vozidla v provozu po pravidelném měření emisí.

Držitel vozidla je povinen předložit tento doklad při příštím pravidelném měření emisí a při pravidelné technické prohlídce.

Při zničení, poškození nebo ztrátě tohoto dokladu požádá držitel vozidla o vystavení duplikátu stanici měření emisí, která provedla poslední měření.

Při poškození nebo zničení kontrolní nálepky pro vyznačení měření emisí na tabulce státní poznávací značky vydá náhradní kontrolní nálepku kterákoliv stanice měření emisí po předložení tohoto dokladu. Za vystavení duplikátu tohoto dokladu nebo náhradní kontrolní nálepky se účtuje finanční náhrada.

## OSVĚDČENÍ O MĚŘENÍ EMISÍ

PŘÍLOHA  
TECHNICKÉHO PRŮKAZU MOTOROVÉHO-PŘÍPOJNÉHO VOZIDLA  
Č.

Státní poznávací značka .....

Tovární značka a typ .....

Výrobní čís. motoru .....

Datum .....

Podpis .....  
razítko

Evidenční číslo: ECD

V z o r B

Doklad o provedeném měření emisí

B<sub>1</sub> Doklad o provedeném měření emisí vozidla poháněného zážehovým motorem

**POUČENÍ PRO DRŽITELE (PROVOZOVATELE) VOZIDLA**

Tento doklad osvědčuje úspěšné absolvování povinného měření emisí.

Řidič vozidla je povinen doklad předložit kontrolnímu orgánu při silniční kontrole a při následném měření emisí.

V případě, že dojde k jeho zničení, poškození nebo ztrátě, požádá držitel (provozovatel) vozidla o vystavení duplikátu pracoviště měření emisí, které provádělo poslední měření.

V případě poškození nebo zničení kontrolní nálepky na tabulce SPZ nebo výměny SPZ za jinou, vydá náhradní nálepku kterékoliv pracoviště měření emisí, po předložení tohoto dokladu. Za vydání náhradní kontrolní nálepky nebo dokladu se účtuje finanční náhrada.

**DOKLAD O PROVEDENÉM MĚŘENÍ EMISÍ**

SPZ .....  
 Tovární zn. a typ .....  
 Výrobní čís. motoru .....  
 Katalyzátor (výrobce, typ) .....  
 Datum .....  
 Podpis .....  
.....  
razítko

Ev. číslo: **EAA**

Platí do: ..... ..... ..... podpis                      razítko	Platí do: ..... ..... ..... podpis                      razítko
Platí do: ..... ..... ..... podpis                      razítko	Platí do: ..... ..... ..... podpis                      razítko
Platí do: ..... ..... ..... podpis                      razítko	Platí do: ..... ..... ..... podpis                      razítko

**HODNOTY STANOVENÉ VÝROBCEM MOTORU**

otáčky motoru (ot. min <sup>-1</sup> )	VOLNOBĚŽNÉ	ZVÝŠENÉ
	.....	.....
obsah CO (%) obj.		
lambda (1)		
obsah HC (ppm)		
úhel sepnutí kont. (% , °)		
předstih (°) s podtl./bez podtl.		

B<sub>2</sub> Doklad o provedeném měření emisí vozidla poháněného vznětovým motorem

**POUČENÍ PRO DRŽITELE (PROVOZOVATELE) VOZIDLA**

Tento doklad osvědčuje úspěšné absolvování povinného měření emisí.

Řidič vozidla je povinen doklad předložit kontrolnímu orgánu při silniční kontrole a při následném měření emisí.

V případě, že dojde k jeho zničení, poškození nebo ztrátě, požádá držitel (provozovatel) vozidla o vystavení duplikátu pracoviště měření emisí, které provádělo poslední měření.

V případě poškození nebo zničení kontrolní nálepky na tabulce SPZ nebo výměny SPZ za jinou, vydá náhradní nálepku kterékoliv pracoviště měření emisí, po předložení tohoto dokladu. Za vydání náhradní kontrolní nálepky nebo dokladu se účtuje finanční náhrada.

**DOKLAD O PROVEDENÉM MĚŘENÍ EMISÍ**

SPZ .....  
 Tovární zn. a typ .....  
 Výrobní čís. motoru .....  
 Datum .....  
 Podpis ..... .....  
razítko

Ev. číslo: **ECC 029202**

**HODNOTY STANOVENÉ VÝROBCEM MOTORU**

volnoběžné otáčky (min <sup>-1</sup> )	
přeběhové otáčky (min <sup>-1</sup> )	
předvstřík (°)	
otvírací tlaky vstřikovačů (MPa)	
korigovaný součinitel absorpce (m <sup>-1</sup> )	

Platí do: ..... ..... podpis                      razítko	Platí do: ..... ..... podpis                      razítko
Platí do: ..... ..... podpis                      razítko	Platí do: ..... ..... podpis                      razítko
Platí do: ..... ..... podpis                      razítko	Platí do: ..... ..... podpis                      razítko

-----  
Protokol o měření emisí  
-----

Vzor A - Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem

Vzor B - Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem

## Vzor A

## Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem

Název, číslo a sídlo SME:

Vozidlo (značka, typ, kategorie):

S P Z :

Typ motoru: Rok výroby:

Stav počítače ujeté

Výrobní číslo motoru:

vzdálenosti:

Katalyzátor (druh, typ):

Držitel vozidla:

(jméno, adresa)

Měřené parametry	Předepsané hodnoty	Naměřené hodnoty	
		před seř.	po seř.
Při volnoběhu	otáčky [ $\text{min}^{-1}$ ]		
	předstih [ $^{\circ}$ ]		
	úhel sepnutí [ $^{\circ}/\%$ ]		
	obsah CO [%]		
	HC [ppm]		
Při zvýšených otáčkách	otáčky [ $\text{min}^{-1}$ ]		
	předstih [ $^{\circ}$ ]		
	úhel sepnutí [ $^{\circ}/\%$ ]		
	obsah CO [%]		
	HC [ppm]		
	za katalyzátorem*)		
	před katalyzátorem**)		

Naměřené hodnoty odpovídají - neodpovídají předpisu

Vozidlo způsobilé - nezpůsobilé

Kontrolní nálepka byla - nebyla přidělena

Zjištěné závady:

Poznámka:

Datum:

Kontroloval:

Razítko SME :

(podpis, č.osvědčení)

Podpis vedoucího :

\*) pouze u vozidel s řízeným katalyzátorem

\*\*) pouze umožní-li to konstrukce katalyzátoru

## Vzor B

## Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem

Název, číslo a sídlo SME:

Vozidlo (značka, typ, kategorie):

S P Z :

Stav počítače ujeté  
vzdálenosti:

Držitel vozidla:

(jméno, adresa)

Typ motoru:

Rok výroby:

Výrobní číslo motoru:

Výrobní číslo karoserie:

Korigovaný součinitel absorbce (ze štítku)	..... (m <sup>-1</sup> )
Dovolená hodnota kouřivosti	..... (m <sup>-1</sup> )
Stav sací soustavy	
Stav výfukové soustavy	
Stav palivové soustavy	

předepsané

naměřené

Předvstřík statický - dynamický <sup>1)</sup>  
 Volnoběžné otáčky (min<sup>-1</sup>)  
 Přeběhové otáčky (min<sup>-1</sup>)

Opacimetr typ, výr.č. :  
 Datum předcházející kontroly :  
 Číslo záznamu z kouřoměru <sup>2)</sup> :  
 Naměřená hodnota kouřivosti :  
 Vozidlo vyhovuje - nevyhovuje :  
 Datum vylepení kontrolní nálepky:

Zjištěné závady:

Poznámka:

Datum:	Kontroloval:	Razítko SME :
	(podpis, č.osvědčení)	Podpis vedoucího :

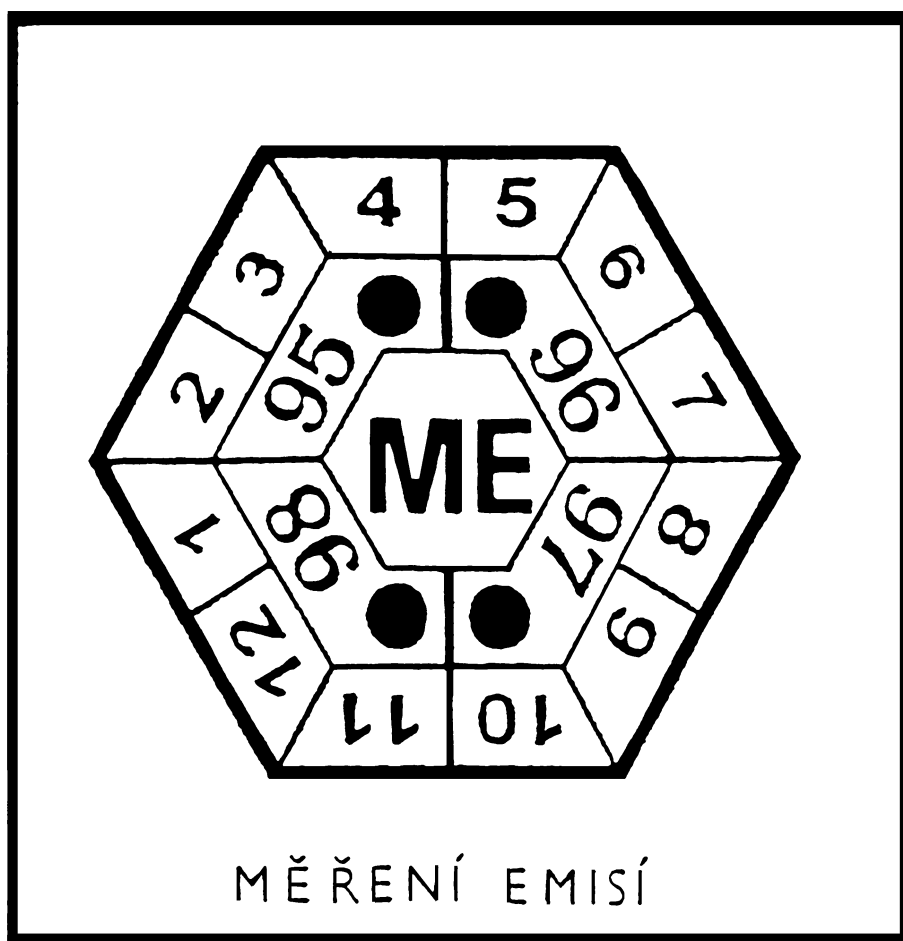
1) Přiloží se doklad o kontrole předvstříku pokud ji provádí jiná autorizovaná organizace

2) Záznam je přílohou tohoto protokolu

Příloha č. 12 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

Vnější označení  
stanice měření emisí

Provedení :

Barvy : podklad označení bílý,  
znak kontrolní nálepky zelený,  
popis označení černý.Rozměry : délky stran obdélníku - šířka 600 mm,  
- výška 620 mm,  
délka strany šestiúhelníku 265 mm.

Příloha č. 13 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

Osvědčení o odborné způsobilosti  
k provádění měření emisí vozidel  
se zážehovým - vznětovým motorem

---

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

## O S V Ě D Ě N Í

**o odborné způsobilosti k provádění měření emisí vozidel  
se zážehovým - vznětovým motorem**

Pan \_\_\_\_\_ narozený \_\_\_\_\_  
v \_\_\_\_\_ rodné číslo \_\_\_\_\_

absolvoval v době od \_\_\_\_\_ do \_\_\_\_\_ základní kurz  
pro kontrolní techniky stanic měření emisí v České republice  
a vykonal úspěšně závěrečnou zkoušku před zkušební komisí jmeno-  
vanou Ministerstvem dopravy České republiky a je odborně způsobi-  
lý k měření emisí vozidel se zážehovým - vznětovým motorem ve  
stanici měření emisí na území České republiky.

Toto osvědčení je platné do \_\_\_\_\_

Číslo zkušebního protokolu \_\_\_\_\_

V Praze dne \_\_\_\_\_

Předseda zkušební komise:

.....  
(razítko, podpis)

Příloha č. 14 k vyhlášce č. 103/1995 Sb.

## Kontrolní úkony

pro zjišťování a hodnocení technického stavu traktoru  
a jeho přípojného vozidla při technické prohlídce a měření emisí

-----

**A.** Zjišťování a hodnocení technického stavu traktoru

**B.** Zjišťování a hodnocení technického stavu přípojného vozidla  
k traktoru

**A.**

## Zjišťování a hodnocení technického stavu traktoru

Rozsah kontroly, způsob zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce je stanoven v příloze č.1 "Kontrolní úkony pro zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce" (dále jen "příloha č. 1"). Pro technickou prohlídku traktoru se kontrolní úkony podle přílohy č. 1 upravují následovně :

Provozní brzda - účinek

201

Předepsané podmínky - doplněk:

U traktorů je podle konstrukční rychlosti předepsáno nejmenší střední plné brzdě zpomalení v závislosti na ovládací síle na pedál :

Konstrukční rychlost traktoru	Předepsané nejmenší střední plné zpomalení	Přípustná ovládací síla	Poznámka
do 25 km.h <sup>-1</sup>	$a_{\min}=3,0 \text{ m.s}^{-2}$	600 N	
do 30 km.h <sup>-1</sup>	$a_{\min}=3,5 \text{ m.s}^{-2}$	600 N	
do 40 km.h <sup>-1</sup>	$a_{\min}=5,0 \text{ m.s}^{-2}$	600 N	

Kontrola se provádí vždy při pohotovostní hmotnosti, t.j. bez přidavných zařízení (nejsou-li součástí pohotovostní hmotnosti traktoru) , oba pedály provozní musí být spojeny tzv. západkou (u starších traktorů je ovládání brzd jednopedálové s tím ,že se používá hydraulický přepínač). Pohon přední nápravy musí být vyřazen z činnosti. Předepsaného účinku musí být dosaženo bez blokování kol, aniž by traktor nadměrně vybočil z přímého směru. Před vlastní zkouškou traktoru musí být (minimálně dvakrát) ověřena funkce brzd jízdní zkouškou bez použití měřícího přístroje.

Způsob kontroly - doplněk:

Kontrola provozní brzdy traktorů se provede jízdní zkouškou za použití měřícího přístroje - decelerometru. Traktor se rozjede na nejvyšší rychlostní stupeň (bez redukce) s plnou dávkou paliva a zkušební technik vyšlápne spojku a zabrzdí traktor.

## Vyhodnocení:

Z grafického záznamu se zjistí, zda traktor dosáhl předepsaných hodnot brzdného zpomalení v závislosti na ovládací síle na pedál.

## Závady - doplněk:

Při jízdni zkoušce traktoru nebylo dosaženo předepsaných hodnot středního plného brzdného zpomalení, případně byla překročena přípustná ovládací síla na pedál.....(C)

## Provozní brzda - souměrnost působení

202

## Předepsané podmínky - doplněk:

4. Traktor musí být v pohotovostní hmotnosti
5. U traktorů nesmí při jízdni zkoušce dojít k nadměrnému vybočení z přímého směru jízdy.

## Způsob kontroly - doplněk:

Souměrnost působení brzd se ověří jízdni zkouškou.

## Závady - doplněk:

2. Účinek brzd na protilehlých kolech téže nápravy traktoru není souměrný, došlo k nadměrnému vybočení traktoru z přímého směru .....(C)

## Provozní brzda - zdvih pedálu

207

## Předepsané podmínky - doplněk:

4. U traktorů musí být při kontrole brzd oba pedály provozní brzdy spojeny tzv. západkou (tj. posuzují se jako celek).

Způsob kontroly - doplněk: dle přílohy č. 1, přitom se využije poznatků z jízdni zkoušky.

## Závady:

4. U traktorů nelze oba pedály provozní brzdy spojit tzv. západkou .....(C)

## Parkovací brzda - účinek

208

## Předepsané podmínky - doplněk:

4. U traktorů musí při zkoušce dojít k bloku kol nebo zpomalení traktoru musí být minimálně  $0,18 g$  (kde  $g = 9,81 \text{ m.s}^{-2}$  je gravitační zrychlení), přitom nesmí být překročena nejvyšší ovládací síla  $400 \text{ N}$  při ovládní rukou, příp.  $600 \text{ N}$ , při ovládní pedálem.

Způsob kontroly - doplněk:

Traktor musí být v pohotovostní hmotnosti a pohon přední nápravy musí být vyřazen z činnosti. Traktor se rozjede na rychlost asi  $10 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , kontrolní technik vyšlápne spojku a zatažením ruční brzdy ověří její účinek. V případě, že nebylo dosaženo bloku kol, provede se zkouška pomocí měřícího zařízení - decelerometru.

Závady - doplněk:

Při zkoušce nebylo dosaženo požadovaného účinku, případně byla překročena přípustná ovládací síla .....(C)

---

Sbíhavost	308
Odklon	309
Rozdíl rejdu řídicí nápravy	311
Přední kolo - házivost	409
Tlumiče pérování	418
Náhradní kolo	422 a 423
Nárazníky a zařízení proti vklínění malých vozidel	505 a 506
Bezpečnostní pásy	524

---

Způsob kontroly: nekontroluje se

---

Kryty kol (blatníky)	508
----------------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

4. Kryty kol traktorů schválených po 1. 7. 1972 musí při pohotovostní hmotnosti splňovat tyto požadavky:

- a) přední náprava
  - přední hrana krytu kola musí zasahovat před svislou rovinu procházející středem kola a zadní hrana musí zasahovat pod vodorovnou rovinu procházející středem kola
- b) zadní náprava
  - přední a zadní hrana krytu kola musí být nejvýše 1/4 výšky kola nad vodorovnou rovinou procházející středem kola.

Způsob kontroly: dle přílohy č. 1

Závady - doplněk:

4. Kryty kol traktoru neodpovídají stanoveným podmínkám ....(B)

---

Lapače nečistot	509
-----------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplnění bodu 3:

..., u dvoukolových motorových vozidel a traktorů nejvýše  $30^\circ$ .

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Stírače skla	516
--------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

5. Traktory s uzavřenou karosérií nebo kabinou pro řidiče schválené po 1. 10. 1985 musí být vybaveny stěračem čelního skla, který nemusí být vybaven doběhem.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Ostřikovač	517
------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

3. Traktory schválené po 1. 10. 1985 musí být vybaveny ostřikovačem.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Clona proti slunci	518
--------------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Kabina řidiče zemědělského traktoru musí mít alespoň jednu clonu proti slunci.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Zpětná zrcátka	520
----------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

12. Traktory musí být vybaveny vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla. Traktory schválené po 1.7.1995 musí být vybaveny vnějším zpětným zrcátkem i na pravé straně vozidla.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Sedadla	522
---------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Traktor může být vybaven maximálně dvěma sedadly pro spolujezdce. Jsou-li tato sedadla na blatníku, smí být pouze jedno sedadlo na jednom blatníku. Sedadlo musí být vybaveno opěradlem a nejméně jednou loketní opěrou nebo madlem pro držení a odpovídající opěrou pro nohy. Sedadlo spolujezdce nesmí přesahovat vnější obrys traktoru (u traktorů s celkovou šířkou nejvýše 1,4 m smí sedadlo přesahovat obrys nejvýše o 50 mm na každé straně traktoru).

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Ochrana kabiny řidiče 528


---

Předepsané podmínky - doplněk:

Traktor musí být vybaven schválenou ochrannou konstrukcí nebo kabinou řidiče se stejnými vlastnostmi z hlediska bezpečnosti jako ochranná konstrukce (to neplatí pro traktory schválené před 1.7.1972).

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Světlomety - počet a umístění 601


---

Předepsané podmínky - doplněk:

8. Traktory mohou být vybaveny dvěma doplňkovými světly s potkávacím světlem umístěnými ve střeše kabiny ve výši maximálně 3000 mm, dvěma nebo čtyřmi světly s dálkovým světlem (druhá dvojice světelných zdrojů s dálkovým světlem může být pohyblivá kolem přibližné svislé osy v závislosti na úhlu rejdu řízení, ale přitom nesmí být sloučena se světly s potkávacím světlem).

9. Světla traktorů musí být umístěna symetricky k podélné rovině vozidla. Potkávací světla ve výšce 500 mm až 1500 mm nad vozovkou. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy nesmí být menší než 500 mm (platí pro traktory s šířkou 1400 mm a více). Je-li šířka traktoru menší než 1400 mm, pak vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy nesmí být vzdálena více než 400 mm od vnějšího okraje.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Potkávací světla - seřízení 605


---

Předepsané podmínky - doplněk:

Doplňkové světla s potkávacím světlem ve střeše kabiny nesmí svítit zároveň se světly s potkávacím světlem; jejich činnost u traktorů schválených po 18.10.1992 musí být navedena sdělovačem. Sdělovač činnosti světelných zdrojů s potkávacím světlem není povinný.

Způsob kontroly - doplněk:

U traktorů pouze kontrola činnosti světelných zdrojů.

Závady - doplněk:

5. Doplňkové světla s potkávacím světlem svítí zároveň se světly s potkávacím světlem, nesvítí sdělovač..... (B)

---

Dálková světla - seřízení 606

---

Způsob kontroly - doplněk:  
U traktorů pouze kontrola činnosti

---

Přední obrysové svítilny motorového vozidla 608

---

Předepsané podmínky - doplněk:

5. U traktorů musí být dvě obrysové svítilny umístěné max. 400 mm od bočního obrysu vozidla; přitom vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 500 mm. Musí být umístěny nejméně 400 mm a nejvýše 2100 mm. U traktorů vybavených pro namontování nesených zařízení vpředu, mohou být namontovány dvě další přední obrysové svítilny ve výšce nejvýše 3000 mm.
6. Činnost předních obrysových světel musí být signalizována sdělovačem. Toto neplatí, je-li možné osvětlení přístrojové desky zapínat jen současně s předními obrysovými světly.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Doplňkové obrysové a boční obrysové svítilny 610

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Traktory s šířkou větší než 2,1 m, které byly schváleny po 18.10.1992, musí být vybaveny dvěma zpředu a dvěma zezadu viditelnými doplňkovými obrysovými svítilkami. Umístěny musí být co nejvýše a co nejblíže k nejvzdálenějšímu vnějšímu okraji traktoru. Je-li světlo viditelné zpředu a zezadu (na téže straně traktoru), mohou být spojeny do jediné svítilny.
7. Činnost doplňkových obrysových svítilek u traktorů schválených po 18.10.1992 musí být signalizována sdělovačem. Průmět nejbližších bodů svítících ploch doplňkové obrysové svítilny a obrysové svítilny na svislou příčnou rovinu, nesmí být menší než 200 mm.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Parkovací světla 611

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Traktory mohou být vybaveny parkovacími světly a to buď dvěma vpředu a dvěma vzadu nebo po jedné svítilkě na každé straně. Musí být umístěny max. 400 mm od nejvzdálenějšího vnějšího okraje traktoru a ve výšce 400 mm až 2100 mm. Sdělovač činnosti parkovacích světel není povinný.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Světlomety se světlem do mlhy - počet a umístění 613

---

Předepsané podmínky - doplněk:

3. Traktory mohou být vybaveny dvěma předními světly se světlem do mlhy (souměrně k podélné střední rovině), kde jejich nastavení (orientace) se nesmí měnit v závislosti na úhlu reždu řízení.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Světlomety se světlem do mlhy - činnost 614

---

Předepsané podmínky - doplněk:

5. U traktorů se musí světla se světlem do mlhy zapínat samostatným spínačem; současně s nimi musí svítit světla s potkávacím nebo dálkovým světlem. Sdělovač činnosti světla se světlem do mlhy není povinný.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Směrové svítily - počet a umístění 615

---

Předepsané podmínky - doplněk:

12. U traktorů musí být tři směrové svítily na každé straně traktoru. U traktorů, které nejsou delší než 4,6 m a u nichž vzdálenost mezi vnějšími okraji svítících ploch není větší než 1,6 m, musí být minimálně dvě směrové svítily. Umístění směrových svítilen musí být max. 400 mm od nejvzdálenějšího okraje traktoru. Vzdálenost mezi vnitřními okraji obou svítících ploch dvojice světla nesmí být menší než 500 mm a musí být umístěna ve výšce 400 mm až 2100 mm.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Směrová světla - činnost 616

---

Předepsané podmínky - doplněk:

5. Pro traktory neplatí podmínka 4. za předpokladu, že činnost směrových světla řidič přímo vidí.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Výstražná činnost směrových světla 617

---

Předepsané podmínky - doplněk:

5. Traktory musí být vybaveny výstražnou činností směrových světla. Toto zařízení nemusí mít traktory vyrobené nebo dovezené před 1. 7. 1985.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

**Zadní obrysové svítilny** 619

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Traktory musí být vybaveny dvěma zadními obrysovými svítilnami, které nesmějí být vzdáleny více než 400 mm od bočního obrysu vozidla; přitom vzdálenost mezi nimi nesmí být menší než 500 mm (tato vzdálenost se může zmenšit až na 400 mm, je-li celková šířka traktoru menší než 1400 mm). Svítilny musí být umístěny ve výšce 400 mm až 2100 mm nad vozovkou.
7. Traktory musí být vybaveny sdělovačem činnosti zadních obrysových světel společným s činností předních obrysových světel. Toto neplatí, je-li možné osvětlení přístrojové desky zapínat jen současně s předními obrysovými světly.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

**Brzdové svítilny - počet a umístění** 620

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Traktory schválené po 18.10.1992 musí být vybaveny dvěma brzdovými svítilnami se světlem červené barvy, kde vzdálenost mezi nimi musí být nejméně 500 mm (tato vzdálenost se může zmenšit až na 400 mm, je-li celková šířka menší než 1400 mm). Svítilny musí být ve výšce 400 mm až 2100 mm nad vozovkou.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

**Světlometry se zpětným světlem** 623

---

Předepsané podmínky - doplněk:

4. Traktory mohou být vybaveny jedním nebo dvěma světlometry se zpětným světlem umístěnými ve výšce 250 mm až 1200 mm nad vozovkou.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

**Odrázky** 624

---

Předepsané podmínky - doplněk:

9. Traktory musí být vybaveny dvěma příp. čtyřmi zadními odrazkami červené barvy netrojúhelníkového tvaru. Bod jejich činné plochy nesmí být více než 400 mm od roviny vymezení největší šířky traktoru. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné plochy zadních odrazek nesmí být menší než 600 mm (tuto vzdálenost lze zmenšit až na 400 mm, je-li celková šířka traktoru menší než 1300 mm). Výška umístění odrazek musí být taková, aby nejnižší bod činné plochy nebyl níže než 400 mm

a výše než 1200 mm nad rovinou vozovky. Při použití čtyř odrazek musí být dodržena maximální výška 2100 mm nad rovinou vozovky s tím, že spodní dvojice odrazek musí být umístěna do výše maximálně 1200 mm a vzdálenost nejbližších bodů činné plochy těchto odrazek nesmí být menší než 400 mm (minimálně 300 mm u traktorů schválených po 18.10.1992).

10. Traktory mohou být vybaveny dvěma popřípadě čtyřmi bočními odrazkami oranžové barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnými ve výšce 400 mm až 1200 mm nad rovinou vozovky. Odrazky nesmějí být vzdáleny více než 3 m od roviny vymežující délku vozidla vpředu a 1 m od roviny vymežující délku vzadu. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné plochy bočních odrazek nesmí být větší než 3 m.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Zadní svítilny se světlem do mlhy - činnost

626

---

Předepsané podmínky - doplněk:

3. U traktorů musí být možné rozsvícení zadních svítilen se světlem do mlhy, jen svítí-li světlomety s potkávacím nebo dálkovým světlem nebo světlomety se světlem do mlhy nebo kombinace těchto světlometů. Je-li zapnuto zadní mlhové světlo, nesmí zapnutím světlometu s dálkovým nebo tlumeným světlem zadní mlhové světlo zhasnout. Jsou-li na traktoru namontovány světlomety se světlem do mlhy, musí být zadní svítilna se světlem do mlhy vypínatelná nezávisle na světlometech se světlem do mlhy. Sdělovač činnosti zadního světla do mlhy je povinný.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Pracovní světla

627

---

Předepsané podmínky - doplněk:

4. Činnost pracovních světel u traktorů schválených po 1.1.1985 musí být signalizována sdělovačem s nepřerušovaným žlutým světlem.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Elektrická vedení

703

---

Předepsané podmínky - doplněk:

5. Traktory schválené po 1.7.1995 musí mít odpojovač akumulátoru.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1.

---

Závěs pro přívěs	712
------------------	-----

---

Způsob kontroly - doplněk:

Ve sporných případech se provede změření čepu, opotřebení nesmí být větší než je povolené výrobcem.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Značení některých údajů na vozidle	715
------------------------------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Traktory vybavené závěsem pro tažení přívěsu, uvedené do provozu po 1.7.1984 musí mít v blízkosti tohoto zařízení zřetelně vyznačenou celkovou hmotnost přípojného vozidla.

7. Traktory nemusí mít na blatnících nebo jiném vhodném místě vyznačen předepsaný tlak v pneumatikách.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Výfukové potrubí - vyústění a provedení	801
---	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

2. U traktorů, které mají výfukové potrubí vyvedeno svisle vzhůru, nemusí být jeho vyústění nejméně 100 mm nad střechem kabiny řidiče nebo karoserie traktoru.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Zakládací klíny	905
-----------------	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

4. Traktory nemusí být vybaveny zakládacími klíny.

Způsob kontroly - nekontroluje se.

Rozsah kontroly a seřízení, způsob zjišťování a hodnocení technického stavu motoru a příslušenství ovlivňujícího tvorbu emisí ve výfukových plynech a ověření plnění přípustných limitů kouřivosti traktoru se vznětovým motorem je stanoven v § 12 odst. 4 až 6, § 13 odst. 4 až 6, § 14, § 15 a § 21 odst. 3 a 5 této vyhlášky.

**B**Zjišťování a hodnocení technického stavu  
přípojného vozidla k traktoru

Rozsah kontroly, způsob zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce je stanoven v příloze č.1 "Kontrolní úkony pro zjišťování a hodnocení technického stavu vozidla při technické prohlídce". Pro technickou prohlídku přípojného vozidla k traktoru se kontrolní úkony podle přílohy č. 1 upravují následovně :

---

Provozní brzda - účinek

201

Předepsané podmínky - doplněk:

Traktorový přívěs připojený za traktor ( od jehož technické kontroly neuplynulo více než 3 měsíce) musí být v pohotovostní hmotnosti (je-li zátěžový regulátor, pak musí být v poloze "0" ). Pohon přední nápravy traktoru musí být vyřazen z činnosti.

Vzduchová soustava traktoru pro brzdění přívěsu musí být seřízena dle předpisu výrobce přívěsu.

Souprava v pohotovostní hmotnosti (traktor + traktorový přívěs) musí dosáhnout minimálně středního plného brzdného zpomalení předepsaného pro sólo traktor v závislosti na ovládací síle na pedál.

Předepsaného účinku musí být dosaženo bez blokování kol, aniž by souprava nadměrně vybočila z přímého směru.

Před vlastní zkouškou soupravy musí být (minimálně dvakrát) ověřena funkce brzd jízdní zkouškou bez použití měřicího přístroje.

Způsob kontroly - doplněk:

U soupravy se nejprve provede kontrola dle kontrolního úkonu 217 a 218. Poté se rozpojí brzdový systém mezi traktorem a přívěsem. Souprava se pomalu rozjede. Kontrolou se ověří, zda došlo k bloku kol přívěsu, na která působí provozní brzda. Propojením brzdového systému traktoru a traktorového přívěsu včetně doplnění tlaku vzduchu, se souprava připraví k jízdní zkoušce. Jízdní zkouška se provede za použití měřicího přístroje - decelerometru. Souprava se rozjede na rychlost odpovídající nejvýše nejnižší povolené rychlosti vozidla v soupravě. Zkušební technik vyšlápne spojku a zabrzdí soupravu.

## Vyhodnocení:

Z grafického záznamu se zjistí, zda jízdní souprava dosáhla minimálně nejmenšího středního plného brzdného zpomalení předepsaného pro traktor v závislosti na ovládací síle na pedál.

## Závady - doplněk:

1. Při odpojení vzduchové soustavy traktorového přívěsu od traktoru nebylo dosaženo stejného brzdného účinku na kolech jedné nápravy ..... (C)
2. Při jízdní zkoušce soupravy (vzduchová soustava traktoru a traktorového přívěsu propojena) nebylo dosaženo středního plného brzdného zpomalení předepsaného pro traktor, případně byla překročena přípustná ovládací síla na pedál ..... (C)

## Provozní brzda - souměrnost působení

202

## Předepsané podmínky - doplněk:

Souprava musí být v pohotovostní hmotnosti.

Při jízdní zkoušce soupravy nesmí dojít k nadměrnému vybočení přívěsu či jízdní soupravy z přímého směru jízdy.

## Způsob kontroly - doplněk:

Souměrnost působení brzd přívěsu se ověří jízdní zkouškou.

## Závady - doplněk:

Účinek brzd na kolech téže nápravy traktorového přívěsu není souměrný, došlo k nadměrnému vybočení traktorového přívěsu či jízdní soupravy z přímého směru..... (C)

## Parkovací brzda - účinek

208

## Předepsané podmínky - doplněk:

Traktorový přívěs musí být v pohotovostní hmotnosti.

## Způsob kontroly - doplněk:

Traktorový přívěs se zapojí za traktor včetně propojení vzduchového ovládní brzd (tlak v brzdové soustavě přívěsu musí dosahovat předepsaných hodnot). Zatáhne se parkovací brzda přívěsu a jízdní souprava se pomalu rozjede. Při zkoušce musí dojít k bloku kol, na která parkovací brzda působí.

## Závady - doplněk:

Při zkoušce nebylo dosaženo bloku kol ..... (C)

---

Zadní svítilny se světlem do mlhy - počet a umístění	625
--	-----

---

Předepsané podmínky - doplněk:

6. Traktorové přívěsy mohou být vybaveny jednou nebo dvěma zadními svítilnami se světlem do mlhy.

Způsob kontroly a závady - dle přílohy č. 1

---

Tažná oj přívěsu	714
------------------	-----

---

Způsob kontroly - doplněk:

Prohlídkou se ověří stav tažné oje. Ve sporných případech se provede změření oje, opotřebení nesmí být větší než je povolené výrobcem.

Automatizovaný informační systém  
sítě stanic technické kontroly

-----

Automatizovaný informační systém sítě stanic technické kontroly je decentralizovaný, víceúrovňový informační systém, vybavený na všech pracovištích personálním počítačem. Podle technického projektu rozvoje stanic technické kontroly jsou jednotlivé stanice technické kontroly vybaveny PC XT nebo PC AT. Nově budované stanice technické kontroly se vybavují PC AT s následující minimální konfigurací:

- |                    |                        |
|--------------------|------------------------|
| a) operační paměť  | minimální 1 MB,        |
| b) floppy disk     | 3,5 " - 1,44 MB,       |
| c) operační systém | MS DOS 5.0 (6,2; 6,3). |

Konfigurace a softwarové vybavení nově budovaných stanic technické kontroly musí být konzultovány s právníckou osobou pověřenou ministerstvem.

Počítač musí být instalován v samostatné místnosti operátorky počítače. V sousedství této místnosti nemohou být provozy s otřesy, zdroji intenzivních magnetických polí a vysokofrekvenčního záření a nemají být sklady hořlavin nebo agresivních chemikálií. Místnost musí být bezprašná, větraná a vytápěná.

Sběr a zpracování dat

-----

Data pro automatizovaný informační systém stanic technické kontroly jsou čerpána z nahraných protokolů o technické prohlídce vozidla. V rámci tohoto systému se pracuje s těmito údaji:

- a) číslo protokolu o technické prohlídce vozidla,
- b) číslo stanice technické kontroly,
- c) datum technické prohlídky,
- d) druh technické prohlídky,
- e) druh a kategorie vozidla,
- f) značka a typ vozidla,
- g) číslo podvozku a motoru,
- h) státní poznávací značka vozidla,
- i) rok výroby vozidla,
- j) soubor zjištěných závad (A,B,C),

- k) závěr o výsledku technické prohlídky z hlediska způsobilosti vozidla k dalšímu provozu,
- l) záznam o vydání kontrolní nálepky,
- m) termín příští technické prohlídky,
- n) evidenční číslo osvědčení kontrolního technika, který technickou prohlídku provedl.

Data potřebná pro automatizovaný informační systém stanic technické kontroly jsou z jednotlivých stanic technické kontroly zasílána na disketách vždy k 3.dni následujícího měsíce po vykazovaném období právnické osobě pověřené ministerstvem k centrálnímu zpracování a vyhodnocení dat.

Vyhodnocená data z automatizovaného informačního systému stanic technické kontroly jsou centrálně využívána pro potřebu orgánů státní správy a nevládních organizací (sdružení, svazů a asociací působících v oblasti automobilové výroby, oprav a dovozu automobilů), pro rozborovou činnost k posuzování kvality doзору nad technickým stavem vozidel v provozu a pro statistické účely.

Informační systém  
sítě stanic měření emisí

-----

Sběr a zpracovávání dat

-----

Stanice měření emisí po provedeném měření emisí zpracuje protokol o měření emisí, jehož kopii ukládá po dobu tří let. O měření emisí vede knihu evidence měření emisí, ve které zaznamenává

- a) datum měření emisí, pořadové číslo,
- b) značku a typ vozidla,
- c) státní poznávací značku vozidla,
- d) specifikaci rozsahu provedených prací při měření emisí s rozlišením měření (M), seřizování (S) a opravy (O),
- e) vydání kontrolní nálepky,
- f) vydání osvědčení o měření emisí s uvedením jeho serie a čísla.

Ke každému listu knihy evidence měření emisí stanice měření emisí zpracovává souhrn, obsahující značku a typ vozidel, jejich počet, rozsah provedených úkonů (M,S,O), počet vydaných kontrolních nálepek a osvědčení o měření emisí.

Stanice měření emisí zasílá právnické osobě pověřené ministerstvem čtvrtletní hlášení o provedených měřeních emisí, a to do 5. dne následujícího měsíce po vykazovaném období. Obsahem hlášení je sumarizace provedených měření emisí evidovaných na jednotlivých listech knihy evidence měření emisí. Hlášení se předkládá pro každý typ vozidla zvlášť a uvádí se v něm

- a) značka a typ vozidla,
- b) počet kontrolovaných vozidel tohoto typu,
- c) počet měření emisí (M),
- d) počet seřízení motoru a jeho příslušenství (S),
- e) počet oprav motoru a jeho příslušenství (O),
- f) počet vydaných kontrolních nálepek,
- g) počet vydaných osvědčení o měření emisí.

Právnická osoba pověřená ministerstvem vyhodnocuje a ukládá hlášení jednotlivých stanic měření emisí, sumarizuje provedená měření emisí v síti stanic měření emisí, počet vydaných kontrolních nálepek a osvědčení o měření emisí. Vyhodnocené výsledky jsou centrálně využívány pro potřebu orgánů státní správy a nevládních organizací (sdružení, svazů a asociací působících v oblasti automobilové výroby, oprav a dovozu automobilů), rozborovou činnost, výkon státního odborného dozoru nad stanicemi měření emisí a pro statistické účely.

Metrologický řád  
stanic technické kontroly

-----

Stanice technické kontroly jsou specializovaná pracoviště, určená k provádění dozoru nad technickým stavem silničních motorových a jejich přípojných vozidel. Dozor je zajišťován formou kontrol, realizovaných za pomoci měřících zařízení (dále jen "měřidlo"). Z výsledků měření jsou vyvozovány závěry o způsobilosti vozidel k dalšímu provozu. U měření tohoto charakteru je nezbytné zajišťovat jednotnost a správnost měření tak, aby chybným měřením nebyly poškozeny oprávněné zájmy držitelů vozidel. To zabezpečuje metrologické zajištění činnosti stanice technické kontroly.

Za návaznost měřidel v síti stanic technické kontroly odpovídá právnická osoba pověřená ministerstvem. Za jednotnost a správnost měření v konkrétní stanici technické kontroly odpovídá její provozovatel.

K zajištění správnosti měření pověřená právnická osoba

- a) vypracovává návrhy jednotné technologie kontroly technického stavu vozidel, metod měření a vyhodnocování výsledků měření; informace o způsobu měření a měřidlech jsou obsaženy v popisech kontrolních úkonů nebo specializovaných diagnostických metodikách,
- b) provádí zkoušky měřidel a zařízení za účelem jejich schválení pro použití ve stanici technické kontroly,
- c) zabezpečuje výkonnou metrologii v síti stanic technické kontroly,
- d) organizuje dozor nad dodržováním technologie kontrol a měření, včetně dodržování povinností, vyplývajících z tohoto řádu.

O metrologických zjištěních ve stanici technické kontroly informuje ministerstvo a příslušný okresní úřad.

## Provozovatel stanice technické kontroly

- a) zabezpečuje řádnou údržbu, opravy a případnou obnovu měřidel,
- b) vede metrologickou evidenci o měřidlech stanice technické kontroly a provozní deníky měřidel,
- c) odpovídá za jednotnost a správnost měření prováděných ve stanici technické kontroly.

Metrologickou činnost v síti stanic technické kontroly vykonávají pracovníci pověřené právnické osoby. Kalibraci (ověření) měřidel provádějí technologiemi, stanovenými metrologickými metodami přímo v jednotlivých stanicích technické kontroly.

Pracovníci pověřené právnické osoby vedou a uchovávají záznamy o kalibrovaných (ověřovaných) měřidlech, včetně zjištěných hodnot, na základě kterých vystavují jednotlivým stanicím technické kontroly osvědčení. Osvědčení se vztahuje na skupinu měřidel. Na individuální měřidlo mohou pracovníci pověřené právnické osoby vystavit kalibrační (ověřovací) list nebo měřidlo opatřit přidělenou kalibrační (ověřovací) značkou. Pracovníci pověřené právnické osoby kontrolují dodržování metrologického pořádku ve stanici technické kontroly, vedení příslušné evidence a provádění řádné údržby měřidel.

Poruchy, opravy, následná kalibrace  
-----

Stanice technické kontroly nesmí používat měřidlo s poruchou, která může ovlivnit správnost měření. Vzniklou poruchu musí urychleně odstranit nebo dát odstranit odborným opravcem.

Opravce po provedené opravě zajistí kalibraci nebo ověření měřidla a vystaví příslušný doklad (kalibrační nebo ověřovací list) nebo přístroj opatří kalibrační (ověřovací) značkou. Doklad vystavený opravcem nahrazuje doklad vystavený pověřenou právnickou osobou do doby následné periodické kontroly měřidel. Provedl-li opravce opravu měřidla bez následné kalibrace (ověření), stanice technické kontroly si vyžádá následnou kalibraci (ověření) u pověřené právnické osoby.

Metrologická evidence  
-----

Stanice technické kontroly vedou evidenci o měřidlech, kterou tvoří

- a) soupis měřidel,
- b) provozní deníky měřidel.

Soupis měřidel je tabulkově uspořádaná samostatně vedená evidence pro každou kategorii měřidel. Obsahuje

- a) kategorii měřidla (PM - pracovní měřidlo, SM - stanovené měřidlo, HE - hlavní etalon, PE - pracovní etalon),
- b) název a typ měřidla, případně další identifikační znaky,
- c) výrobní číslo, pokud je na měřidle uvedeno,
- d) evidenční číslo,
- e) lhůtu kontroly (ověření, kalibrace),
- f) skutečný termín provedení kontroly (měsíc, rok),
- g) další plánovaný termín kontroly (měsíc a rok).

Provozní deníky měřidel slouží k vedení průběžných záznamů o stavu měřidla, jeho kontrole, údržbě, poruchách a opravách volnou formou.

Povinnosti pracovníků stanice technické kontroly

-----

#### Kontrolní technik

- a) zodpovídá za správnost obsluhy měřidel, dodržování podmínek a postupů měření,
- b) zodpovídá za správné vyhodnocení výsledků měření, které provedl,
- c) u měřidla, které má v materiální péči, zodpovídá za jeho údržbu a řádný technický stav, vede o něm předepsanou evidenci (provozní deník),
- d) dodržuje zásady tohoto řádu a na úseku metrologického zajištění plní úkoly, uložené mu vedoucím stanice technické kontroly.

#### Vedoucí stanice technické kontroly

- a) zodpovídá za dodržování metrologického pořádku ve stanici technické kontroly a za včasné předkládání požadavků na metrologickou kontrolu měřidel,
- b) vede metrologickou evidenci (soupis měřidel),
- c) organizuje periodickou péči o měřidla stanice technické kontroly, včetně vedení provozních deníků. Zodpovídá za technický stav měřidel stanice technické kontroly,
- d) zodpovídá za provádění periodické provozní údržby a kontroly měřidel,
- e) kontroluje vedení provozních deníků měřidel.

Pracovníci pověřené právnické osoby provádí pouze kalibraci (ověření) měřidel. Údržbu a opravy měřidel zabezpečuje jejich uživatel.

## PŘÍLOHY

- 
- A. Přehled měřidel stanice technické kontroly, jejich kategorizace a lhůty kalibrace (ověření)
  - B. Seznam metrologických kalibračních metodik
  - C. Osvědčení o kalibraci (ověření) měřidel
  - D. Vzor provozního deníku měřidla
  - E. Požadavky na provádění provozní údržby, kontroly a na přesnost měřidel stanice technické kontroly

## A.

Přehled měřidel stanice technické kontroly,  
jejich kategorizace a měsíční lhůty kalibrace (ověření)

-----

Poř.č.	Název měřidla	Kategorie měřidla *	Lhůta kalibrace (ověření)
1.	Tlakoměry deformační	PM	6
2.	Hustiče pneumatik	PM	6
3.	Válcové zkušebny brzd	PM	6
4.	Zařízení na kontrolu geometrie řízení	PM	6
5.	Přístroje na seřizování světlometů	PM	6
6.	Indikátory házivosti kol	PM	12

\* PM - pracovní měřidlo nestanovené

## B.

Seznam metrologických kalibračních metodik  
-----

- 1) Metodika pro kalibraci přístrojů na měření tlaku vzduchu a huštění pneumatik silničních vozidel. Techn. příloha č. 3 k MPM FÚNM \* č. 4/85, čj. 2068/86/310-311.
- 2) Metodika pro kalibraci válcových zkušeben brzd silničních vozidel. Techn. příloha č. 4 k MPM č. 4/85, čj. 294/87/310-311.
- 3) Metodika pro kalibraci přístrojů na seřizování světlometů silničních vozidel. Techn. příloha č. 5 k MPM FÚNM č. 4/85, čj. 879/87/310.
- 4) Metodika kalibrace přístrojů na kontrolu obvodového a čelního házení diskových kol a pneumatik silničních vozidel. ÚSMD, V-20-89.

\* MPM FÚNM - metodický pokyn metrologie Federálního úřadu pro normalizaci a měření

C.

O S V Ě D Ě N Í  
O K A L I B R A C I (O V Ě Ř E N Í) M Ě Ř I D E L

stanice technické kontroly ..... č. ....

Poř. č.	Název měřidla - typ, číslo	Zjištěné závady	Platnost osvědčení do:

Doporučení:

Protokoly o kalibraci (ověření) jsou uloženy u .....

Datum .....

Kontrolu provedli: .....  
/razítko, podpis/ .....



## E.

Požadavky na provádění provozní údržby, kontroly a na přesnost měřidel stanice technické kontroly

-----  
 Údržba měřidel používaných ve stanici technické kontroly se provádí podle pokynů výrobců těchto měřidel, uváděných v návodech na obsluhu. V této příloze jsou popisovány pouze specifické požadavky, zejména na kontrolu funkce a správnosti měření, které je nutno zabezpečit vzhledem k charakteru a četnosti použití těchto měřidel ve stanici technické kontroly.

O údržbě, provozní kontrole přesnosti a opravách měřidla se provádí zápis do deníku měřidla. Údržbu, kontrolu měřidla a zápis do deníku provádí pověřený pracovník stanice technické kontroly. Provádění stanoveného rozsahu prací a vedení deníků kontroluje vedoucí stanice technické kontroly.

Pokud interval údržby nebo kontroly měřidla je kratší než 1 týden, záznam do deníku se provádí souhrnně jednou za týden.

## 1. Zařízení na kontrolu tlaku a huštění v pneumatikách

### 1.1 Zařízení na kontrolu tlaku (deformační manometry)

- a) Samostatná kontrola funkce se neprovádí.
- b) Kontrola přesnosti se provádí pouze v případech odůvodněné pochybnosti o správnosti změřeného údaje.

Pozn.: Orientační kontrolu lze provést srovnáním s jinými přístroji známé přesnosti připojením na vhodný tlakový zdroj (např. pneumatiku).

- c) Přípustná chyba je dána třídou přesnosti přístroje. Vypočte se podle vztahu:

$$\text{příp. chyba} = \pm \frac{\text{třída přesnosti} \times \text{hor. hranice měřícího rozsahu}}{100}$$

Pozn.: Pro kontrolu vzduchových brzdových soustav vozidel jsou požadovány ve stanici technické kontroly tlakoměry s třídou přesnosti 1,5 nebo přesností vyšší.

### 1.2 Hustiče pneumatik

- a) Správná funkce se kontroluje subjektivně před zahájením denního provozu.

Pozn.: U zařízení Pneumax nesmí sloupec kapaliny po zapojení na stálý tlak vzduchu stoupat. Musí indikovat stálou hodnotu tlaku.

- b) Kontrola správnosti se provádí pouze v případě pochybnosti o správnosti změřeného údaje. Provádí se zapojením zařízení na vhodný (co do rozsahu) deformační manometr známé přesnosti.

- c) Přípustná chyba měření tlaku  $p$  pro jmenovité hodnoty tlaku  $p$  se vypočte ze vztahu:

$$p = \pm (0,02p + 10) \quad [\text{kPa}]$$

## 2. Regloskopy

- a) Zvláštní provozní kontrola funkce se neprovádí.  
b) Provozní kontrola se provádí pouze v případě pochybnosti o správnosti měřeného údaje.

Pozn: Orientační kontrolu lze provést pomocí hadicové libely, vozidla a přenosné stěny, umístěné 10 m popř. 5 m před vozidlem. Středky světlometů se přenesou na kontrolní stěnu pomocí hadicové libely a průmětu středů předního a zadního okna vozidla.

- c) Přípustná chyba rovinnosti stání vozidla je 2 cm/10 m. Přípustná chyba rovinnosti pojezdu regloskopu je 1,5 cm/10 m. Přípustná chyba měření sklonu světla regloskopem je  $\pm 1,5$  cm/10m, stranové zaměření  $\pm 10$  cm/10 m. Chyba natočení rozhraní nesmí být větší než  $+1,5^\circ$  a  $-0,5^\circ$ .

## 3. Mechanické zařízení na měření geometrie řízení

- a) Kontrola funkce a vizuální kontrola mechanického stavu zařízení se provádí denně před zahájením provozu.  
b) Provozní kontrola správnosti se provádí minimálně jednou týdně.

Provádí se tímto způsobem:

Nastavíme nulu na úhломěrné stupnici stojanu. Měřicí doteky ustavíme do svislé roviny (jako při měření odklonu kola) a zkontrolujeme, zda leží v rovině kolmé k rovině stání vozidla (úhломěrem, olovníci). Doteky otočíme o  $180^\circ$  a měření opakujeme. Při správném nastavení přístroje musí měřicí doteky v obou polohách ležet v jedné rovině, kolmé k rovině stání vozidla a na ukazateli musí být nula. Stejným způsobem zkontrolujeme druhý stojan.

Při nastavení nuly na úhломěrné stupnici stojanu ustavíme doteky obou stojanů ve vodorovné poloze, co nejbližší ke konci vodících tyčí. Spojnice doteků by měla být rovnoběžná s naváděcí čarou pro vozidlo.

Pomocí kontrolní tyče zkontrolujeme vzdálenost (rozchod) mezi příslušnými doteky obou stojanů. Rozdíl hodnot naměřených mezi doteky nesmí přesáhnout 1 mm (vůle mezi tyčkou a dotekem).

Nejsou-li splněny tyto podmínky, seřídíme stojan dle návodu výrobce.

- c) Požadovaná přesnost měření je 15 min.

#### 4. Zařízení na kontrolu brzdových soustav automobilů

- a) Zvláštní provozní kontrola funkce se neprovádí.
- b) Kontrola správnosti měření brzdných a ovládacích sil a tlaků se provádí 1 x za měsíc. Kontrola brzdných sil se provádí pomocí přípravků (rameno a závaží), patřících k příslušenství válcové zkušebny brzd. Postupuje se podle návodu výrobce válcové zkušebny brzd.  
Kontrola pedometrů se provádí dle návodu výrobce minimálně ve dvou bodech rozsahu (jeden z nich může být nula) zatěžováním závažími případně pomocí přípravku a závaží. Kontrola měření tlaku se provádí deformačním manometrem třídy přesnosti 1,5 nebo přesnějším.
- c) Požadovaná přesnost měření:
  - c1) Brzdných sil
    - větší z chyb  $\pm 3 \%$  z konečné hodnoty rozsahu nebo  $\pm 10 \%$  z měřené hodnoty.  
Pro samotný měřicí řetězec válcové zkušebny brzd (měření pomocí přípravku) platí chyby poloviční tj. 1,5 % a 5 %
    - rozdíl indikací pro pravou a levou stranu nesmí přesáhnout větší z chyb  $\pm 1,5 \%$  z konečné hodnoty rozsahu nebo  $\pm 5 \%$  z měřené hodnoty. Pro samotný měřicí řetězec VZB platí chyby poloviční, tj. 0.75 % a  $\pm 2,5 \%$
  - c2) Ovládací síly  
 $\pm 35 \text{ N}$ , tj. třída přesnosti 5 z rozsahu 0 - 700 N
  - c3) Tlaku -  $\pm 25 \text{ kPa}$

#### 5. Indikátory házivosti

- a) Jednou za týden se provede kontrola pohyblivosti jednotlivých částí měřidla, činnosti aretace a celková kontrola funkce.
  - b) Kontrola správnosti se provádí pouze v případech pochybnosti o správnosti měřených údajů.
- Pozn: Provozní kontrolu lze provést vkládáním podložek o známé síle mezi měřicí dotyk a vhodnou pevnou podložku (např. stěnu) nebo pomocí číselníkového úchytkoměru, mikrometrického měřidla, případně posuvného měřidla.
- c) Přípustná chyba v celém měřícím rozsahu je  $\pm 0,25 \text{ mm}$ .

## Z á s a d y

systemu řízení jakosti provádění technických prohlídek  
nebo měření emisí

-----

Řádné a kvalitní provádění technických prohlídek nebo měření emisí ve všech stanicích technické kontroly nebo stanicích měření emisí (dále jen "stanice") zabezpečuje systém řízení jakosti provádění technických prohlídek nebo měření emisí (dále jen "systém jakosti"). Funkce systému jakosti se zabezpečuje

- a) informačním systémem jakosti v síti stanic,
- b) kvalifikací pracovníků oprávněných provádět technické prohlídky nebo měřit emise a její dokumentací,
- c) metodickými, pracovními a zkušebními postupy při provádění technických prohlídek,
- d) vedením evidencí stanice a sběrem dat o provedených technických prohlídkách nebo měření emisí,
- e) metrologickým zajištěním přístrojů a zařízení stanice,
- f) pravidelným auditem systému jakosti,
- g) dokumentací systému jakosti.

#### 1. Informační systém jakosti v síti stanic

Stanice zabezpečuje dohled nad kvalitou technických prohlídek nebo měření emisí pomocí vhodného systému počítačového zpracování dat. Vyhodnocení kvality technických prohlídek nebo měření emisí musí být prováděno průběžně a využívají se k tomu data z informačních systémů stanic.

Vyhodnocení výsledků technické prohlídky nebo měření emisí se zahajuje nejpozději do konce následujícího pracovního dne a probíhá v souborech na úrovni dat informačních systémů stanic a logických kombinací těchto dat. Vyhodnocení výsledků měření emisí se provádí na každém listu knihy evidence měření emisí.

Stanice musí mít stanoveny, které osoby mají přístup k jednotlivým okruhům informací.

Výsledky vyhodnocení kvality technických prohlídek nebo měření emisí jednotlivých stanic se zahrnují do vyhodnocení kvality technických prohlídek nebo měření emisí sítě stanic a jednotlivé stanice je využívají pro řízení jakosti své činnosti.

## 2. Kvalifikace osob oprávněných provádět technické prohlídky nebo měřit emise a její dokumentace

Stanice zabezpečuje, aby výchova a další vzdělání osob oprávněných provádět technické prohlídky nebo měřit emise zahrnovala průběžné doplňování technických, organizačních a legislativních informací, zohledňujících nepřetržitý vývoj techniky a předpisů.

O kvalifikaci těchto osob se vede dokumentace, která obsahuje zejména

- a) osobní údaje ( jméno a příjmení, datum narození, rodné číslo, dosažené vzdělání),
- b) kopii osvědčení k provádění technických prohlídek nebo měření emisí a kopii řidičského průkazu s případnými údaji o zadržení řidičského průkazu, odnětí řidičského oprávnění nebo uložení trestu zákazu činnosti, spočívajícím v zákazu řízení motorových vozidel,
- c) výsledky auditu, vztahující se ke konkrétnímu pracovníku.

Dokumentace musí být úplná a denně aktualizována.

Odměna těchto osob nesmí být závislá na počtu a výsledku technických prohlídek nebo měření emisí.

## 3. Metodické, pracovní a zkušební postupy při provádění technických prohlídek nebo měření emisí

Stanice zabezpečuje, aby osoby oprávněné provádět technické prohlídky nebo měřit emise, měly k dispozici potřebné předpisy a metodiky, vztahující se k provádění technických prohlídek nebo měření emisí. Na jednotlivých pracovištích musí být umístěny přehledy kontrolních úkonů.

#### 4. Evidence tiskopisů, razítek a kontrolních nálepek

Stanice musí být schopna denně v plném rozsahu a aktuálně prokázat řádnou evidenci a používání tiskopisů a razítek, vztahujících se k provádění technických prohlídek nebo měření emisí. Razítka jsou opatřena označením stanice a identifikačním číslem osoby, oprávněné razítko používat.

Stanice musí být schopna denně v plném rozsahu a aktuálně prokázat i řádnou evidenci a používání kontrolních nálepek.

#### 5. Metrologické zajištění přístrojů a zařízení stanice

Stanice odpovídá za to, že jsou používána pouze schválená měřidla v řádném stavu a metrologicky ověřená. Stav a vybavení stanice musí odpovídat podmínkám a požadavkům podle § 11.

#### 6. Audit systému jakosti

Stanice zajišťuje audit systému jakosti pravidelným hodnocením kvality technických prohlídek nebo měření emisí prováděných stanicí, za které odpovídá její vedoucí, a systematickým prověřováním činnosti osob oprávněných provádět technické prohlídky nebo měřit emise a jejich výsledků z hlediska řádného a kvalitního provádění technických prohlídek nebo měření emisí. Audit se provádí na základě výsledků informačního systému jakosti a teoretického i praktického přezkušování znalostí osob oprávněných provádět technické prohlídky nebo měřit emise v rozsahu stanoveném pro provádění technických prohlídek nebo měření emisí.

#### 7. Dokumentace systému jakosti

Dokumentaci systému jakosti tvoří zejména

- a) vyhodnocení výsledků informačního systému jakosti,
- b) dokumentace o kvalifikaci osob oprávněných provádět technické prohlídky nebo měřit emise,
- c) metodické, pracovní a zkušební postupy při provádění technické prohlídky nebo měření emisí,
- d) organizační struktura a evidence stanice,
- e) metrologická evidence stanice,
- f) příručka jakosti provádění technických prohlídek nebo měření emisí,
- g) u měření emisí smlouva s výrobcem vozidla (motoru).

**Vydává a tiskne:** Ministerstvo vnitra, odbor vydavatelství a tisku, Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 00 Praha 415, telefon (02) 792 70 11, fax (02) 795 26 03 - **Redakce:** Nad štolou 3, pošt. schr. 21/SB, 170 34 Praha 7 - Holešovice, telefon: (02) 37 69 71 a 37 88 77, fax (02) 37 88 77 - **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků - SEVT, a. s., Pod plynojemem 93, 180 00 Praha 8, telefon (02) 663 100 71 l. 154-159, fax (02) 683 19 86. Objednávky do zahraničí (mimo Slovenské republiky) vyřizuje ARTIA-PEGAS PRESS, s. r. o., Národní 25, 111 21 Praha 1, telefon (02) 26 20 81, fax (02) 242 278 72. Objednávky v Slovenskej republike prijíma a titul distribuuje Magnet Press Slovakia, s. r. o., Grösslingova 62, 811 09 Bratislava, telefon (07) 32 30 56, kl. 54, tel./fax (07) 36 13 90 - **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce zákonů. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha činí 1300,- Kč) - Vychází podle potřeby.

**Distribuce:** předplatné, jednotlivé částky na objednávku i za hotové - SEVT, a. s., Pod plynojemem 93, 180 00 Praha 8, telefon (02) 663 100 71, l. 154-159; drobný prodej v prodejnách SEVT, a. s., - Praha 5 - Smíchov, Elišky Peškové 14, tel. (02) 24 51 01 09 - Praha 4, Jihlavská 405, tel. (02) 692 82 87 - Karlovy Vary, Sokolovská 53, tel. (017) 460 72 - Brno, Česká 14, tel. (05) 422 139 62 - Ostrava, Dr. Šmerala 27, tel. (069) 22 63 42 a ve vybraných knihkupectvích. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány předplatitelům neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. Lhůta pro uplatnění reklamací je stanovena na 15 dnů od data rozeslání, po této lhůtě jsou reklamace vyřizovány jako běžné objednávky za úhradu. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právnícká osoba), rodné číslo bez lomítka (fyzická osoba) a kmenové číslo předplatitele. **Podávání novinových zásilek** povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1173/93 ze dne 9. dubna 1993. Podávání novinových zásilek v Slovenskej republike povoleno RPP Bratislava, pošta 12, č. j. 443/94 zo dňa 27. 11. 1994.