



PŘIPOMÍNKY

k materiálu Ministerstva dopravy ČR

Návrh vyhlášky o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

V Praze dne 13. ledna 2023
Č. j.: 5/6000/2023

A. OBECNÁ PŘIPOMÍNKA

S ohledem na skutečnost, že poslední novelizace zákona č. 56/2001 Sb. se projednávala přes dva roky, bylo dost času pro kvalitnější zpracování zejména pasáže týkající se nezařaditelných vozidel v rámci kategorie Z, která už od doby vzniku zákona č. 56/2001 Sb. představuje tzv. "hluché místo". Rovněž bylo možné věnovat pozornost kolizi požadavků na jízdní kola a koloběžky s právem EU.

B. ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1. K § 2 písm. c)

HK ČR požaduje, aby byl text § 2 písm. c) doplněn takto:

„c) výměnnou nástavbou samostatný technický celek, který je s vozidlem v rozebíratelném spojení, **pro jehož rozpojení není potřeba dílenské zázemí,**“

Odůvodnění:

Rozebíratelných je většina spojení strojních součástí a celků, navrhovaná úprava zdůrazňuje, že toto spojení/rozpojení není možné provést běžnou manipulací s vozidlem/nástavbou.

2. K § 2 písm. e)

HK ČR požaduje, aby byl text § 2 písm. e) doplněn v návětí a o nový bod 6. (což vyžaduje drobnou změnu v textu bodů 4. a 5.) takto:

„e) vnitrostátním schvalováním schvalování typu **nebo jednotlivého vozidla**

(...)

4. *pracovního stroje samojízdného, pracovního stroje neseného, pracovního stroje přípojného, výměnného taženého zařízení, vozidla určeného především pro jízdu na sněhu, vozidla určeného především pro jízdu v terénu, jednonápravového traktoru nebo jeho přípojného vozidla, speciálního tahače nebo jeho přípojného vozidla, přepravníku pracovních adaptérů nebo systému takového*



vozidla, konstrukční části takového vozidla nebo samostatného technického celku takového vozidla, ~~nebo~~

5. vozidla kategorie T, C, R nebo S, jeho systému konstrukční části nebo samostatného technického celku, nejde-li o schválení platné ve všech členských státech, **nebo**

6. vozidla, jeho systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku, na která se nevztahují přímo použitelné předpisy Evropské unie upravující schvalování a vztahuje se na ně povinnost schvalování.“

Odůvodnění:

Předkládaný návrh vyhlášky v dalších pasážích až na výjimky nerozlišuje mezi schvalováním typu a schvalováním jednotlivého vozidla. Bez zapracování změny písmena e) by oblast jednotlivého schvalování mohla zůstat nepokryta. Tato formulace se rovněž používá v nadřazených nařízeních EK, kterými je ČR vázána.

Nově zařazovaný bod 6 pokrývá ostatní vozidla a zařízení, na která se nevztahují přímo použitelné předpisy EU a nejsou uvedeny v exaktním výčtu bodu 4. Alternativně je však možné zvážit nahrazení textu bodu 4 textem navrhovaného bodu 6.

3. K § 4 odst. 2)

HK ČR požaduje, aby byl text § 4 odst. 2) v rozsahu větvičky a odst. c) zcela vypuštěn a aby v návaznosti na to byla písm. a) a b) odstavce 2) podřazena pod odst. 1) jako písm. e) a f) takto:

~~„(2) Vozidla kategorie S se vedle podkategorií podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorií T, C, R a S3) dále dělí na~~

~~a) e) vozidla podkategorie SS, do níž patří pracovní stroje samojízdné s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností; pracovní stroje samojízdné nejsou zpravidla určeny pro přepravní činnost,~~

~~b) f) vozidla podkategorie SN, do níž patří pracovní stroje nesené určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností, které jsou při pohybu na pozemních komunikacích zavěšeny na vozidle a tvoří s ním jeden celek a jejichž pojezdová ústrojí, jsou-li jím vybaveny, nejsou v přepravní poloze ve styku s vozovkou, a výměnné nástavby mající charakter pracovního stroje neseného,~~

~~e) vozidla podkategorie SP, do níž patří pracovní stroje přípojně bez vlastního pohonu určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností, které jsou na pozemních komunikacích taženy motorovými vozidly a tvoří s nimi jízdní soupravu.“~~

Odůvodnění:

Vozidla kategorie S (přípojně pracovní stroje) jsou exaktně definována v přímo použitelném předpisu EU (viz § 4, odst. 1, písm. c)) a její předdefinování na jiný význam je podle našeho názoru nekorektní a matoucí. Tím pádem by i předkladatelem navrhovaná definice podkategorie SP představovala duplicitu k samotné kategorii S.

Navíc se domníváme, že předkladatelem navrhované znění je v rozporu s právem EU.

4. K § 8 odst. 2)

HK ČR požaduje, aby byl text § 8 odst. 2) doplněn takto:

„ (2) Pokud se při přestavbě vozidla mění identifikační číslo vozidla, stanoví příslušný úřad, provádějící registraci vozidla, jakým způsobem se uvedené číslo vyznačí na nové nebo změněné konstrukční nebo podstatné části mechanismu vozidla. Pokud je na nahrazující konstrukční části



vyznačeno identifikační číslo z jiného vozidla, toto se vždy znehodnotí přeražením křížky tak, aby zůstalo nadále identifikovatelné. Identifikační číslo vozidla, u kterého se mění konstrukční nebo podstatná část mechanismu vozidla, se pak vyrazí v blízkosti čísla znehodnoceného, a to v případě, že se jedná o konstrukční část prohlášenou výrobcem za záměnnou, **vždy se však přitom v maximální možné míře dodržuje příslušná norma ISO.** Informace o ražbě identifikačního čísla náhradní technologií se uvede v dokladech vozidla.“

Odůvodnění:

Příslušnou normou ISO je aktuálně norma ISO 3779, která definuje strukturu VIN a měla by být respektována i při jejich úředním přidělování, které je dnes upravenou pouze letitou instrukcí zveřejněnou ve Věstníku dopravy, která ji sice z větší části respektuje, ale ne úplně. Na striktní dodržování struktury VIN v souladu se zmíněnou normou klade důraz i nedávno vydané prováděcí nařízení EK 2021/535, týkající se nicméně pouze vozidel kategorií M, N a O.

5. K § 8 odst. 4)

HK ČR požaduje, aby byl text § 8 odst. 4) doplněn takto:

„ (4) Pokud lze přestavěné vozidlo zařadit do více kategorií, stanoví jeho kategorii ministerstvo nebo obecní úřad obce s rozšířenou působností **v rámci předběžné konzultace, a to na návrh technické zkušebny.**“

Odůvodnění:

Požadavky na přípojné pracovní stroje jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu EU, na což se předkladatel koneckonců sám odvolává.

6. K Příloze č. 2, část Technické požadavky na pracovní stroje přípojné kategorie SP

HK ČR požaduje, aby byl text celé části „Technické požadavky na pracovní stroje přípojné kategorie SP“, tj. oba body 93. a 94. včetně nadpisu zcela vypuštěn a nahrazen částí Technické požadavky na sněžné skútry takto (s tím, že další, v připomínce neuvedené požadavky se uvedou alespoň v rozsahu uveřejněném ve Věstníku dopravy č. 12/2016, jak má předkladatel k dispozici):

~~„Technické požadavky na pracovní stroje přípojné kategorie SP~~

~~93. Na pracovní stroje přípojné určené pro spojení do soupravy se silničními motorovými vozidly se přiměřeně aplikují požadavky stanovené v přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorií M, N a O¹⁾.~~

~~94. Na pracovní stroje přípojné určené pro spojení do soupravy se zvláštními vozidly, jinými než traktory, se přiměřeně aplikují požadavky stanovené v přímo použitelném předpise Evropské unie upravujícím schvalování vozidel kategorií T, C, R a S²⁾.~~

Technické požadavky na sněžné skútry

93. Sněžné skútry jsou lehká motorová vozidla, určená pro jízdu na sněhu a ledu. Jsou primárně určena k jízdě mimo pozemní komunikace, avšak v nezbytných případech mohou být provozována i na pozemních komunikacích, pokud jsou komunikace pokryty dostatečnou vrstvou sněhu. Slouží k přepravě osob a případně lehkého nákladu. Některé konstrukční části mohou být odvozeny od vozidel kategorie L.

94. Pro sněžný skútr (dále jen "vozidlo") platí ustanovení této přílohy a dále přiměřeně ustanovení vyhlášky a přiměřeně dalších předpisů v odkazech týkající se:

a) značení některých údajů na vozidle,



b) výrobního nebo továrního štítku, výrobního čísla

c) zvláštních výstražných světelných zařízení,

d) rozměrů a umístění tabulky s registrační značkou předepsaných pro vozidla kategorie L a

e) povinné výbavy vozidla předepsané pro vozidla kategorie L.

95. Sněžný skútr musí být vybaven motorem splňujícím z hlediska emisí škodlivin požadavky nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628.

96. Pro instalaci světelné techniky se přiměřeně použije ustanovení předpisu EHK č. 53. Není požadováno vybavení bočními odrazkami žluté barvy.

97. Sněžný skútr musí být vybaven dvěma zpětnými zrcátky třídy L nebo třídy III

98. Sněžný skútr nemusí být vybaven zařízením proti neoprávněnému použití. Je-li však namontováno, musí plnit požadavky pro kategorii L.

99. Sněžný skútr musí být vybaven provozní a parkovací brzdou. Účinek provozní brzdy musí odpovídat nejméně ekvivalentu brzdného účinku zadní brzdy motocyklu vztažené k pevnému podkladu. Parkovací brzda musí disponovat účinkem pro udržení vozidla na 30% svahu, odpovídajícího ekvivalentu pevného podkladu.

100. Sněžný skútr s nejvyšší rychlostí přesahující 40 km/h musí být odpružený s použitím odpovídajících pružin a tlumičů.

Odůvodnění:

Požadavky na sněžné skútry nejsou definovány od doby vydání zákona č. 56/2001 Sb. a jeho prováděcích předpisů. Jediný dokument, který byl předkladatelem vydán, je zmíněný věstník dopravy č. 12/2016, na který však pro účely schvalování není nikde uvedeno zmocnění. Schvalování i následné provozní kontroly sněžných skútrů jsou velmi problematické a nejednotné. Považujeme proto za nezbytné, aby se po léta neřešený problém alespoň částečně vyřešil oficiálním vydáním minimálních technických požadavků.

7. K Příloze č. 4

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 4 doplněn o systém číslování individuálních schválení vozidel (IV a NIV), jak je uveden v informativním dopisu č.j. 9/2020-150-METO/1 ze dne 31.8.2020, který má předkladatel k dispozici.

Odůvodnění:

S ohledem na skutečnost, že systém číslování je obecně závazný a musí být jedinečný i s ohledem na mezinárodní dopady, považujeme za nezbytné jej mít specifikovaný formou právního předpisu a nikoli jen informativního dopisu jako doposud. Zdůrazňujeme, že naše připomínka se týká pouze systému číslování, nikoli způsobu vyplňování kolonek technických údajů, které zmíněný informativní dopis řeší také.

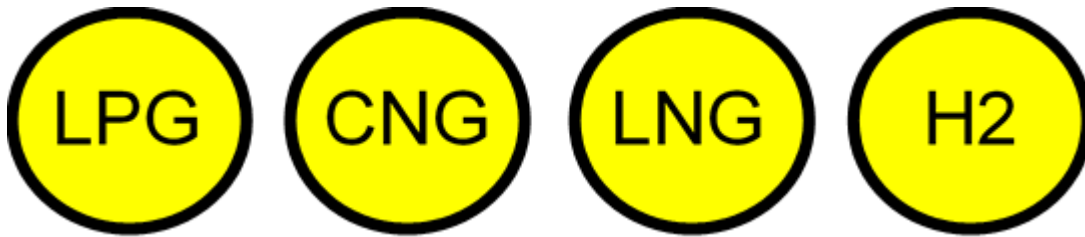
8. K Příloze č. 6 bod 1 písm. b)

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 6 bod 1 písm. b) doplněn takto:

*„b) musí být opatřeno nálepkou umístěnou na zadní části vozidla v pravém horním, popřípadě dolním rohu s nápisem LPG, CNG nebo LNG, toto platí pro vozidlo poháněné LPG, CNG nebo LNG, jakož i vozidlo s vestavěným plynovým zařízením sloužícím k jiným účelům než k pohonu, **není-li označení***

provedeno v souladu s mezinárodním předpisem pro vozidla kategorií M2 a M3; vzory nálepek jsou uvedeny na konci této přílohy,

a za text přílohy doplnit vzory nálepek:



Odůvodnění:

Pro označování vozidel je nutné zohlednit požadavky na autobusy, a to požadavky plynoucí přímo z předpisů EHK 67, 110 a 134 (mají odlišné značení). Dále je nutné uvést vzor označovací nálepky, která není dodnes nikde v legislativních podkladech uvedena; vydání vzoru již přitom bylo v minulosti příslibem.

9. K Příloze č. 6 bod 1 písm. g)

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 6 bod 1 písm. g) doplněn takto:

„g) výrobce nádrže stanoví její životnost, obvykle je životnost nádrže na LPG 10 let a nádrže nebo láhve na CNG 20 let. Pokud je údaj o životnosti vyznačený přímo na nádrži, platí takový údaj.“

Odůvodnění:

S ohledem na skutečnost, že se objevují nejrůznější sdělení některých zástupců výrobců vozidel s informacemi o takřka nekonečných životnostech nádrží, což je často i v rozporu s informacemi samotných výrobců, jak jsou publikovány např. v návodech k obsluze, považujeme za nezbytné upřesnit nejzazší termín životnosti nádrží na plynná paliva.

10. K Příloze č. 7 část D) Technické požadavky na výbavu vozidel zvláštními výstražnými světelnými a zvukovými zařízeními bod 1 písm. b)

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 7 v části D) Technické požadavky na výbavu vozidel zvláštními výstražnými světelnými a zvukovými zařízeními bod 1 písm. b) doplněn takto:

„b) motorová a přípojná vozidla, která svými rozměry nebo hmotností přesahují míru stanovenou v jiném právním předpisu, pokud to stanoví ministerstvo schvalující technickou způsobilost typu vozidla nebo obecní úřad obce s rozšířenou působností v případě schválení technické způsobilosti jednotlivého vozidla; to neplatí, pokud samotná délka vozidla nepřesahuje limit o více než 50 % a vozidlo je vybaveno deskami zadního značení dlouhých vozidel,“

Odůvodnění:

V posledních letech se zavedla vysloveně nevhodná úřední praxe, kdy jsou vozidla, která přesahují i nepatrně povolenou délku, vybavována na zádi zvláštním výstražným zařízením oranžové barvy. Jízda za takovým vozidlem je velmi nepříjemná, unavující a neustálé blikání těchto zařízení jen otupuje pozornost řidiče jedoucího za takovým vozidlem. Označení deskami zadního značení dlouhých vozidel je přitom zcela dostačující.

11. K Příloze č. 7 část D) Technické požadavky na výbavu vozidel zvláštními výstražnými světelnými a zvukovými zařízeními bod 1 písm. c)



HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 7 v části D) Technické požadavky na výbavu vozidel zvláštními výstražnými světelnými a zvukovými zařízeními bod 1 písm. c) doplněn takto:

„c) motorová a přípojná vozidla, která se svým nákladem přesahují limitní hodnoty stanovené v jiném právním předpisu, pokud to určí orgán, který vydal povolení k zvláštnímu užívání pozemní komunikace podle jiného právního předpisu; to neplatí, pokud náklad přesahuje pouze délku vozidla a je řádně označen deskami zadního značení nebo praporkem,“

Odůvodnění:

V posledních letech se zavedla vysloveně nevhodná úřední praxe, kdy jsou vozidla, která přesahují i nepatrně povolenou délku, vybavována na zádi zvláštním výstražným zařízením oranžové barvy. Jízda za takovým vozidlem je velmi nepříjemná, unavující a neustálé blikání těchto zařízení jen otupuje pozornost řidiče jedoucího za takovým vozidlem. Označení deskami zadního značení dlouhých vozidel je přitom zcela dostačující.

12. K Příloze č. 7 část F) Technické požadavky na výbavu vozidel doplňkovými zařízeními bod 4

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 7 v části F) Technické požadavky na výbavu vozidel doplňkovými zařízeními bod 4 upraven takto:

„4. ~~Silniční motorová vozidla o největší povolené hmotnosti větší než 3,50 t přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti větší než 750 kg musí být vybavena nejméně jedním zakládacím klínem. Silniční motorová a přípojná vozidla se třemi a více nápravami, jednonápravové a dvounápravové přívěsy o největší povolené hmotnosti větší než 750 kg a návěsy musí být vybaveny nejméně dvěma zakládacími klíny. Dvounápravová silniční motorová vozidla o největší povolené hmotnosti větší než 3,50 t musí být vybavena nejméně jedním zakládacím klínem. Nejméně dvěma zakládacími klíny musí být vybavena silniční motorová vozidla se třemi a více nápravami a všechna přípojná vozidla o největší povolené hmotnosti větší než 750 kg. Klíny musí účinně zajistit vozidlo proti samovolnému pohybu, musí být lehce přístupné obsluze a bezpečně uchopitelné. Zakládací klíny musí být na vozidle upevněny tak, aby se v provozu nemohly samovolně uvolnit.~~“

Odůvodnění:

Znění navrhané předkladatelem je zmatečné, což se projevuje i v praxi. Navíc by z něj vyplývalo, že by pro tří a vícenápravové přípojné vozidlo dostačoval pouze jeden klín, což je nelogické. Nově navrhané znění je přehlednější a exaktnější.

13. K Příloze č. 7 část H) Technické požadavky na výbavu zvláštních vozidel bod 2

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 7 v části H) Technické požadavky na výbavu zvláštních vozidel bod 2 upraven takto:

*„2. Traktor, který překračuje šířku 2,55 m např. dvojmontáží kol zadní nápravy nebo ~~jinak montáží jiné výbavy či příslušenství~~, musí být vybaven výstražnými štíty vyznačujícími obrys vozidla, zvláštním výstražným světelným zařízením oranžové barvy, které musí být uvedeno do činnosti, snižuje se jeho maximální rychlost na 20 km.h⁻¹. Za snížené viditelnosti není jeho provoz takto vybaveného traktoru povolen v případě, že je namontovaným pracovním zařízením omezena geometrická viditelnost světelných zařízení traktoru, nebo bylo toto omezení stanoveno při schválení namontovaného pracovního zařízení. Za traktor ~~nemůže být zapojen pouze přípojný nebo nesený stroj, nikoliv přívěs nebo návěs~~ **kategorie O.**“*

Odůvodnění:

Domníváme se, že uvedená omezení se mají logicky týkat pouze standardních traktorů, nikoli širokých (kategorie T4.2, C4.2). Rovněž tak požadavky na spojitelnost vozidel by měly odpovídat



myšlenke kategorizace vozidel, promítnuté již v minulosti do vyhlášky o spojitelnosti vozidel, která vylučuje připojení silničních přívěsů a návěsů. Není logické ani opodstatněné, aby za traktor nebylo možné připojit traktorový přívěs či návěs (vozidlo kategorie R).

14. K Příloze č. 8 bod 1 písm. e)

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 8 bod 1 písm. e) doplněn takto:

*„f) být vybaveno zadní odrazkou červené barvy, která může být kombinována se zadní svítilnou vyzařující světlo červené barvy nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností, které mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty; plocha odrazky nesmí být menší než 2 000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250 - 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st., **činná plocha odrazky musí být viditelná v úhlu +/- 30 st. v horizontálním a +/- 15 st. ve vertikálním směru,**“*

Odůvodnění:

V praxi se běžně vyskytují situace, že pokud už je jízdní kolo vybaveno odrazkou, bývá nezřídka nevhodně umístěna, případně zakryta jiným příslušenstvím či nákladem a tím se cyklista stává za snížené viditelnosti de facto neviditelným.

15. K Příloze č. 8 bod 1 písm. f)

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 8 bod 1 písm. f) doplněn takto:

*„f) být vybaveno přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností, které mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2 000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st., **činná plocha odrazky musí být viditelná v úhlu +/- 30 st. v horizontálním a +/- 15 st. ve vertikálním směru,**“*

Odůvodnění:

V praxi se běžně vyskytují situace, že pokud už je jízdní kolo vybaveno odrazkou, bývá nezřídka nevhodně umístěna, případně zakryta jiným příslušenstvím či nákladem a tím se cyklista stává za snížené viditelnosti de facto neviditelným.

16. K Příloze č. 8 bod 2 písm. a)

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 8 bod 2 písm. a) doplněn takto:

*„a) světlometem svítícím dopředu bílým světlem, který musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem cyklisty měnit; je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou vyzařující světlo bílé barvy s přerušovaným světlem, **nesmí však oslňovat protijedoucí řidiče,**“*

Odůvodnění:

S ohledem na rozmach LED osvětlení nastává u části cyklistické veřejnosti opačný problém, tj. namísto jízdy se zcela neosvětleným kolem mají namontovány výkonné LED přední světlometry, které



však nemají potřebnou geometrii svícení a silně oslňují protijedoucí vozidla, čímž bezprostředně ohrožují bezpečnost provozu.

17. K Příloze č. 8 bod 6 písm. b)

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 8 bod 6 písm. b) upraven takto:

„b) jeho výkon nepřesáhne ~~1 kW~~ 250 W,“

Odůvodnění:

Jízdní kola s výkonem motoru přes 250 W spadají dle nařízení EU č. 168/2013 do kategorie motocyklů, kategorie L1e-A, tzv. motokola. Domníváme se, že při ponechání výkonu 1 kW je navrhovaná vyhláška v rozporu s evropským právem.

18. K Příloze č. 8 bod 7

HK ČR požaduje, aby byl text Přílohy č. 8 bod 7 upraven takto:

„7. Jízdním kolem se dále rozumí i koloběžky, jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem ~~dle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem²⁾~~, tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou, **pokud svým konstrukčním provedením nespádají pod působnost přímo použitelného předpisu Evropské unie upravující schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem**; přesahuje-li šířka 1,0 m, musí být vybavena zdvojeným osvětlením podle bodu 1 písmen e) a f) a bodu 2 písmen a) a b), které musí být umístěno symetricky k podélné ose vozidla, v maximální vzdálenosti 0,2 m od podélné roviny vyznačující šířku vozidla.“

Odůvodnění:

Domníváme se, že předkladatelem navržená úprava reflektující stávající stav je v rozporu s právem EU, kdy se na pozemních komunikacích provozují vozidla spadající pod povinnost schvalování podle nařízení EU č. 168/2013. Tento rozpor vnáší i chaos do oblasti dozoru nad silničním provozem, přestupkových i správních řízení. Řada z těchto vozidel jsou regulérní motocykly, avšak díky dosavadní úpravě jsou prohlašována za jízdní kola, jejich provoz přitom vede často k nehodám.

19. K Příloze č. 8 bod 10

HK ČR požaduje – v návaznosti na úpravy navrhované u bodů 6. a 7. – doplnění textu Přílohy č. 8 o nový bod 10 takto:

„10. Jízdní kola uvedená na trh před účinností této vyhlášky mohou být i nadále provozována za dodržení podmínek platných v době jejich uvedení na trh.“

Odůvodnění:

Jedná se přechodné ustanovení, aby nové požadavky nebyly uplatňovány na stará jízdní kola a jejich odvozeniny.

C. DOPORUČUJÍCÍ PŘIPOMÍNKY

1. K Příloze č. 1



HK ČR doporučuje, aby v tabulce, která je součástí Přílohy č. 1, byly u položek 139 až 163 použity úplné oficiální názvy odkazovaných předpisů, jak je tomu u ostatních položek.

Odůvodnění:

Použité zkrácené a žoviální názvy mohou působit zavádějícím způsobem, navíc se jedná o neprofesionální přístup. Úplná znění předpisů má přitom předkladatel k dispozici.

2. K Příloze č. 7 část D) Technické požadavky na výbavu vozidel zvláštními výstražnými světelnými a zvukovými zařízeními bod 2

HK ČR doporučuje, aby byl text Přílohy č. 7 v části D) Technické požadavky na výbavu vozidel zvláštními výstražnými světelnými a zvukovými zařízeními bod 2 jazykově upraven takto:

„2. Traktory mohou ~~mít~~ být vybaveny zvláštním výstražným světelným zařízením oranžové barvy, které však smí být uvedeno do činnosti, pouze nastane-li některý z případů uvedených v odstavci 1 písm. a) až e).“

Odůvodnění:

Jedná se o evidentní přehlédnutí vyžadující jen drobnou korekci.