



Jak ne/projít s motocyklem STK – 3. díl:

Ochranné rámy, držáky kufrů, hrany plexiskla – „výčnělky“ na motocyklech

Tento díl našeho seriálu určitě přivítají zejména majitelé cestovních endur, nebo obecně cestovatelé, kteří na svých motocyklech potřebují systémy pevných zavazadel nebo při svých cestách mimo civilizaci chrání svůj stroj nebo sebe padacími rámy a podobně.

V této oblasti je asi nejvíce konfliktů mezi majiteli a techniky STK. Zkusme nejdříve shrnout, která legislativa řeší všemožné rámy, padáky, hrany plexiskla, hrany blatníků a podobně.



LEGISLATIVA

Samozřejmě, základní normou pro motocykly a mopedy je nám již známá **směrnice 97/24/ES**, příloha 1 – Požadavky na vnější výčnělky nekarosovaných dvoukolových a tříkolových motorových vozidel, dále **vyhláška Ministerstva dopravy ČR č.341/2014 Sb., příloha č.4, č. 12 a 12-g**. Přílohu č.12 uvádím úmyslně, protože zde zřejmě vzniká konflikt, ale to se pokusím vysvětlit níže. Upozorňuji, že třeba **předpis ES OHK č. 26** (který Vám vyhledávač google nabízí hned mezi prvními odkazy) se sice týká schvalování vozidel z hlediska výčnělků, ale pozor, bod 1.1.přímo uvádí, že se netýká motorek (ale kategorie M1 – vozidla pro přepravu osob a zavazadel). Náповědou nám může být z hlediska kontrol i

publikace **CSPD (populární příručka pro policisty o neschválených změnách motocyklů)** a také nová **vyhláška č. 133/2016 Sb. a 82/2012 Sb. (vyhláška o technických silničních kontrolách)**.

Několik zásadních pravidel, která musí být splněna.

Směrem ven od vozidla nesmí mít vozidlo žádné špičaté, ostré nebo vyčnívající konstrukční části, které by zvyšovaly riziko nebo vážnost poranění osoby v případě srážky. Konstrukční části, které vyčnívají, musí splňovat jistá kritéria. Splnění podmínek při homologaci vynecháme (dole zúžený 1,2 m vysoký válec, s průměrem 30/15 cm, kterým se „přejede“ z boku motocykl s nezablokovanými a volnými řídítky spolu s jezdcem/figurínou atd.). V praxi nás zajímá, zda věci, které na motorku dodatečně montujeme (případně prodejce či dovozce), musí mít homologaci nebo zda postačuje splnit technická kritéria.

V případě, že vnější výčnělky jsou **zhotovené z pryže nebo plastu s tvrdostí menší než 60 shore** nebo jsou takovýmto materiálem pokryty, se považují za výčnělky splňující podmínky:

U konstrukčních skupin vozidla, které v případě nárazu dřou (o překážku)

- Desky – rohy musí mít zaoblení s rádiusem nejméně 3mm, hrany nejméně 0,5 mm
- Čepy – musí mít průměr nejméně 10 mm, hrana na konci čepu musí mít poloměr zaoblení nejméně 2 mm

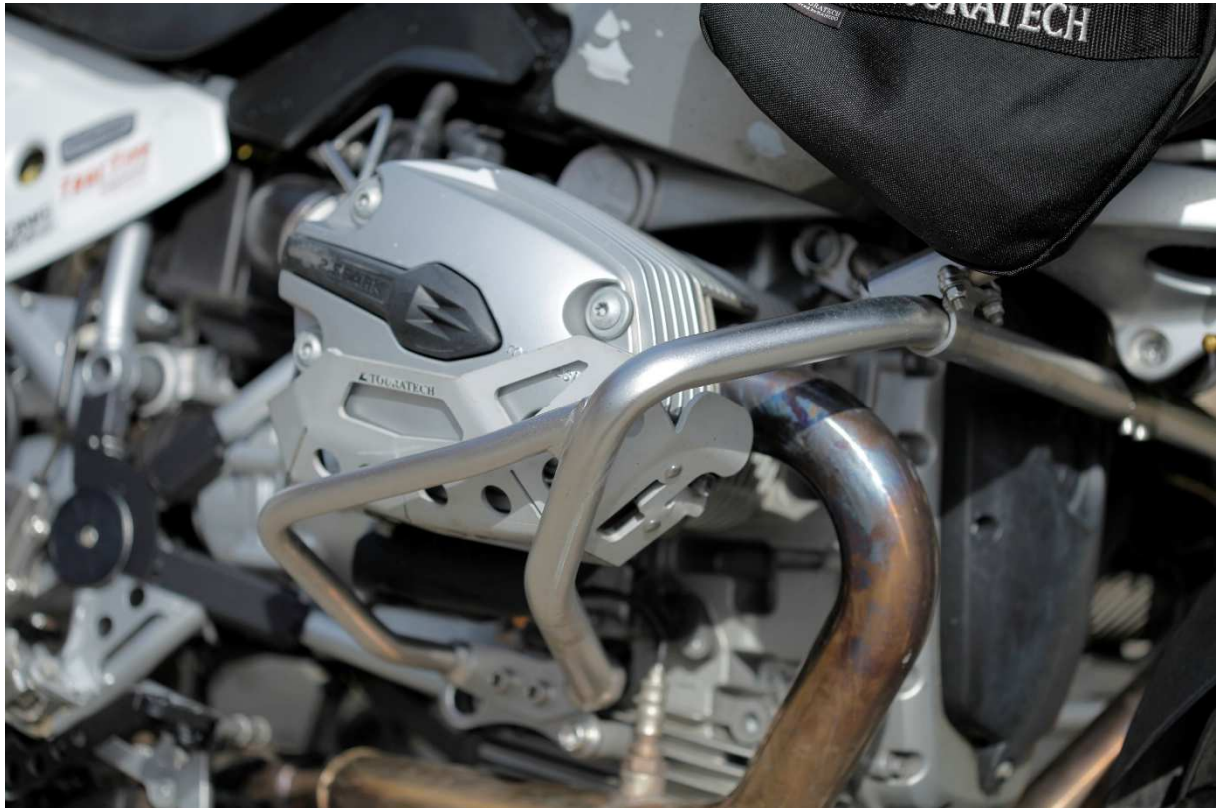
U konstrukčních skupin vozidla, které v případě nárazu narážejí (do překážky)

- Desky – rohy a hrany musí mít zaoblení nejméně 2 mm
- Čepy – nesmějí být delší než polovina průměru čepu, je-li tento průměr menší než 20 mm a poloměr zaoblení hrany na konci čepu musí být nejméně 2 mm, je-li průměr čepu nejméně 20 mm

Další požadavky:

- Horní hrana čelního skla nebo krytu musí mít poloměr zaoblení nejméně 2 mm nebo musí být kryta ochranným materiálem z pryže nebo plastu s tvrdostí menší než 60 shore.
- Konce pák pro ovládání brzdy nebo spojky musí být v podstatě kulové a vnější hrany pák musí mít poloměr zaoblení nejméně 7 mm
- Náběžná hrana předního blatníku musí mít poloměr zaoblení nejméně 2 mm
- Zadní hrana víčka palivové nádrže, do které řidič může narazit, nesmí vyčnívat více než 15 mm nad a její napojení na okolí musí být plynulé nebo v podstatě kulové. Pakliže to nelze technicky splnit, musí kolem víčka být ochranné zařízení (jakýsi límec), které dosáhne výše uvedených hodnot.
- Klíčky zapalování musí mít ochranné návleky, neplatí pro sklopné klíčky nebo pro klíčky, které nevystupují nad povrch.

Z tohoto prakticky úplného výčtu můžeme říci, rozumíme-li výše uvedenému v kontextu obdobných směrnic a nařízení, že překážek pro hladký průchod STK není moc a lze se ptát, kde že je ten zakopaný pes. Evropská směrnice skutečně není v tomto bodě složitá a je z ní zřejmé, že nařízení chce předcházet reálným zraněním, které mohou vzniknout. Jednoduše řečeno, motocykl ala Mad Max s hroty, rohy, čepelemi a bodlinami je asi jen na výstavu a neměl by jezdit ani po lázeňské pěšině.



Problém zjevně vzniká při aplikaci české vyhlášky 341/2014 Sb.

Příloha č.4, Technické požadavky na konstrukci vozidel kategorie L uvádí v přehledové tabulce, že pro konstrukční části a vlastnosti se použije nám již známá **norma 97/24/ES**. Bod 2: Pokud jsou na vozidle systémy, samostatné technické celky nebo konstrukční části, které nejsou uvedeny v příslušných předpisech EU nebo mezinárodních smlouvách v oblasti schvalování technické způsobilosti, musí být samy a i jejich montáž schváleny a to i v případě, jsou-li na vozidlo montovány dodatečně. Ale výčnělky ve směrnici 27/97 přece jsou.

Příloha 12. Zde je uvedeno:“ Technické požadavky na konstrukci a stav povinné výbavy“. Zde je dle mého názoru nutné si všimnou spojky „a“. Netrénujeme češtinu, ale tato spojka je ve smyslu „souřadící/parataktické spojky – slučovací“. Tedy je zde uvedeno, jaké jsou požadavky, včetně stavu, na povinnou výbavu vozidla. Avšak část A, nazvaná:“ A) Výbava, která musí mít schválenou technickou způsobilost“ uvádí v bodě 7. Nosiče zavazadel pod písmenem b) „jiné než střešní“, tedy zde by se to mohlo vztahovat na nosiče kufrů a v bodě 8. Ochranná zařízení vozidel pod písm. a) ochranné rámy vozidel a pod písm. d) ochranné kryty motoru a jiných částí vozidla. V bodě 30 je uvedeno, jak vypadá povinné označení – tedy „ATEST 8SD XXXX“ atd. atd.

Příloha 12-g vyhlášky 341/2014 Sb. pak v části G uvádí Technické požadavky na výbavu vozidel doplňkovými zařízeními. Zde v bodě 2 jsou popsány nosiče zavazadel a jiná zařízení ve smyslu přílohy I. Požadavky na vnější výčnělky dvoukolových vozidel normy 97/24/ES, tedy nutnost nepřesahování obrysu vozidla, žádné ostré hrany, poloměry zakřivení atd. , jak je již zmíněno výše.

Materiál Ministerstva dopravy - příloha č. 4 k č.j. 5/2012-150-ORG3/1 „Podrobný popis závad“, kde se uvádí „základní popis závady“ a „podrobný popis závady“, uvádí v části 6. Podvozek a části připevněné k podvozku pod 6.2.9.3 jako závadu kategorie B: „Výbava vozidla, jejíž technická způsobilost se schvaluje (autodoplňky), není schváleného typu (chybí povinné označení, např. schvalovací značka ATEST 8SD XXXX)“ a podrobně rozvádí, že „Vozidlo, není-li stanoveno jinak, je

vybaveno výbavou vozidla (autodoplňky), jejíž technická způsobilost není schválena (chybí povinné označení, např. schvalovací značka ATEST 8SD XXXX)“.

Jak máme tedy chápat výše uvedená ustanovení vyhlášky? Dle zatím nepodložených informací v době tvorby vyhlášky byly na zřeteli pouze automobily. Motocykly nebyly explicitně řešeny. Ostatně, jak patrně, vyhláška sama uvádí podmínky pro „povinnou výbavu“, nebo popis závad jasně upřesňuje, že má na mysli autodoplňky. A samotný základní kámen posuzování motocyklu – **norma ES97/24** řeší jen požadavky na vnější výčnělky a nemluví, na rozdíl od světel či kol, o homologacích, označeních, písmenu E v kroužcích a podobně. Hovoří pouze o informačním dokumentu pro konkrétní typ motocyklu z hlediska vnějších výčnělek pro schvalovací proces.



Realita zejména v německy mluvících zemích, nebo Itálii je taková, že padací rámy renomovaných výrobců, držáky kufrů nebo samotné kufrы nemají na sobě homologační značku, na rozdíl od světel nebo výfuků. I na originálním plastovém kufru dvou významných japonských značek výrobců motocyklů jsem homologační E, nebo poznámku ATEST nenašel.

Co s tím? Z výše uvedeného shrnutí norem nevyplývá explicitně, že padací rámy a nosiče kufrů musí být homologované. Samozřejmě, musí splňovat technické požadavky. O případných extrémech, které vypadají jako z postapokalyptického scifi, nemá cenu vést řeč. Nesmí rámy a držáky přesahovat obrysy motocyklu.

Naše doporučení? Zcela jistě byste se měli na svém motocyklu vyvarovat montáže doplňků typu nosič kufrů/tašek, ochranných rámu nebo ochranných krytů motoru, které jsou z hlediska hran a výčnělek ostré, přesahují půdorys motocyklu a mají takové hrany, konce a tvary, jenž mohou způsobit zranění i při pohybu osoby kolem motorky. Vaše kufrы, které připevňujete na motorky, by měly mít možnost ručního sejmutí, tedy přichycené takovým způsobem, že je pouhou rukou odjistíte z úchytu či povolíte upevňovací třmeny, patice, puky a podobně. V opačném případě, kdy je k tomu nutné nářadí (máte je přišroubované), se vystavujete tomu, že je na tento kufr pohlíženo jako na technologický celek a nedílnou součást motocyklu, bude se řešit jeho homologace, označení a vám to přinese problém. Ostatně, jet s kufrem, tedy se zavazadlem na STK je stejně nesmyslné, jako když na technickou kontrolu



pojedete s autem, kde na střešní zahrádce bude naložen příborník a peřiny od babičky. Pak vás vyzvou, abyste odjeli a přepravované „zboží“ sejmuli.

Věnujte u případných úchytnů na rámech nebo kufrech pozornost hranám. Stejně tak by rámy, držáky a kufry neměly mít vyčnívající konce šroubů, ostré ohyby nebo hrany. Konce plexiskel mějte zaoblené.

Hodně motorkářů se Touratech Eventu 2016 ptalo na některé opakující se věci. Proto zkusím na praktické dotazy přímo zde odpovědět.

- Mám na motorce originální nosič na topcase. Můžu mít problémy, když jí vyměním za kovový přibližně stejných rozměrů? *Odpověď: pakliže nosič splňuje podmínky na hrany a výčnělky a nepřesahuje obrysy motocyklu obdobně jako předchozí nosič, tak dle výše uvedené legislativy by s tím neměl být problém.*
- Jak je to s ochrannými padáky na cestovně-sportovních motorkách? Takové ty plastové „špunty“? *Odpověď: Musí splňovat legislativu na výčnělky. To by mělo být postačující.*
- Nosiče kufrů musí mít homologaci a musí se sundávat, když tam nemám kufrý nebo ne? Nosiče mám originál BMW kovové a jsou na nich navařené jakoby planžety s ostrými hranami. Vadí to? Je to originál výrobek BMW, ale nemá žádné označení. Motorku jsem takto koupil přímo od BMW, bylo to součástí dodávky. Originál kufrý jsem zatím nekupoval. *Odpověď: Obecně - s kufrý, tedy se „zavazadly“ byste na STK neměli jezdit (nemají-li homologaci, což ovšem prakticky žádné nemají). A samotné nosiče by měly splňovat požadavky na výčnělky, tedy bez ostrých hran a podobně, tak, jak určuje výše uvedená legislativa v článku. V tomto konkrétním případě bych na STK jel bez kufrů, nicméně doporučuji kontaktovat prodejce nebo zastoupení BMW, aby sdělilo, zda výrobce nehomologoval motocykl již s těmito držáky (vč. planžet), případně jak k tomuto problému přistupuje i v jiných členských zemích EU, abyste měl potřebné informace a v případě komplikací na STK měl potřebné argumenty.*

Děkuji za cenné rady a obrázky Tomášovi Kocandovi z

