

Sbírka zákonů

Československé socialistické republiky

Částka 64

Vydána dne 20. prosince 1962

Cena Kčs 3,—

OBSAH:

119. Vyhláška ministerstva dopravy a spojů o hospodárnosti provozu silničních vozidel pro motorovou dopravu

119

VYHLÁŠKA

ministerstva dopravy a spojů

ze dne 24. listopadu 1962

**o hospodárnosti provozu silničních vozidel
pro motorovou dopravu**

Ministerstvo dopravy a spojů stanoví v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady a krajskými národními výbory podle § 16 odst. 1 písm. b) vládního nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, ve znění zákonného opatření předsednictva Národního shromáždění č. 13/1958 Sb., podle § 2 vládního nařízení č. 107/1949 Sb., o některých opatřeních týkajících se nevyužitého materiálu, a podle § 44 odst. 2 a § 192 zákona č. 69/1958 Sb., o hospodářských vztazích mezi socialistickými organizacemi:

Úvodní ustanovení

§ 1

Plnění úkolů v silniční dopravě závisí podstatně na stavu a využití silničních vozidel pro motorovou dopravu, tj. vlastních motorových vozidel, jejich přívěsů a návěsů (dále jen „vozidel“). Provedením této vyhlášky se vytvoří ekonomické a technické předpoklady pro využití a údržbu vozidel, prodloužení celkové doby jejich upotřebitelnosti,

snížení vlastních nákladů provozu, odkrytí vnitřních rezerv, a tím i pro zajištění hospodárnosti a bezpečnosti provozu.

§ 2

(1) Držitelé vozidel jsou povinni používat technicko-hospodářských i ostatních norem, stanovených touto vyhláškou. Projeví-li se tyto normy v provozu silniční dopravy jako málo účinné, nahradí je neprodleně držitel vozidla po projednání s příslušným orgánem ROH normami účinnějšími a vyhlásí je v rámci své pravomoci. Změny norem jsou držitelé vozidel povinni oznámit příslušnému okresnímu národnímu výboru sídla podniku a své nadřízené organizaci. Normy výkonů vozidel pro jednotlivé práce a stupně pravidelné údržby měnit nelze.

(2) Vozidla se musí udržovat tak a při jejich provozu se musí používat takového způsobu jízdy, aby se nepřekračovaly normy spotřeby pohonných

hmot a mazadel, normy nákladů na údržbu, opravy a normy nákladů na pláště a aby se přitom dosáhly, popř. překročily normy výkonů vozidel do středních a generálních oprav a normy upotřebitelnosti vozidel. Za tím účelem jsou držitelé vozidel povinni všechny zaměstnance, pracující v silniční dopravě s obsahem technicko-hospodářských norem seznámit.

[3] Držitelé vozidel jsou povinni využívat generálních oprav k modernizování svých vozidel a k jejich vybavování zařízením pro mechanizaci nakládacích a vykládacích prací.

[4] Držitelé vozidel jsou povinni běžně zaznamenávat a ve stanovených lhůtách kontrolovat výkony vozidel, spotřebu pohonných hmot a mazadel, náklady na údržbu a opravy a náklady na pláště. Zjistí-li držitel vozidla překročení normy spotřeby, nebo normy nákladů, je povinen, aby zajistil hospodárny provoz, učinit potřebná opatření. O provozu vozidel socialistických organizací musí držitel vést předepsané záznamy. Podrobnosti o vedení těchto záznamů a jejich vzory stanoví zvláštní předpisy. Příkaz k jízdě (denní záznam o výkonu vozidla, záznam o provozu osobního automobilu a motocyklu), potvrzený odpovědným zástupcem držitele vozidla, je na požádání kontrolních orgánů řidič povinen předložit k-nakládnouti.

§ 3

Technicko-hospodářské normy pro provoz vozidel

[1] Ke zhospodárnění provozu vozidel, zajištění kontroly hospodárnosti a pro účely plánování se stanoví technicko-hospodářské normy spotřeby pohonných hmot a mazadel, výkonů vozidel do generálních oprav, normy upotřebitelnosti vozidel, normy nákladů na údržbu a opravy, nákladů na pláště a normy výkonů a upotřebitelnosti akumulátorů (příloha 1).

[2] Hodnoty technicko-hospodářských norem jsou vyjádřeny v základním kilometru (zkm), tj. kilometru ujetém v příznivých provozních poměrech. Provozní poměry jsou určeny sklonitostí silnice, povrchem vozovky, použitím přívěsů a zvláštní povahou dopravy. Při jízdě v nepříznivých provozních poměrech přepočítá držitel vozidla ujeté kilometry na kilometry základní tak, že použije zvláštních přírážek stanovených pro jednotlivé druhy provozních poměrů. Spotřebu pohonných hmot

ovlivňují kromě provozních poměrů také ještě další provozní okolnosti (provozní podmínky). Vliv provozních podmínek na spotřebu pohonných hmot je vyjádřen zvláštními přírážkami k základní normě spotřeby pohonných hmot, nebo srážkami z ní. Podle tabulek těchto přírážek nebo srážek vypočte se normovaná spotřeba pohonných hmot vozidla (příloha 2).

Údržba

§ 4

[1] Aby zvýšili hospodárnost, provozní způsobilost a pohotovost vozidel, jsou držitelé vozidel povinni provádět údržbu vozidel v provozu i vozidel odstavených do provozní zálohy podle norem výkonů vozidel pro jednotlivé práce a stupně plánované údržby (příloha 3).

[2] Výrobce, případně dovozce vozidla je povinen vypracovat vzorové technologické postupy pro provádění jednotlivých stupňů plánované údržby v rozsahu a ve lhůtách, stanovených v příloze 3. Tyto technologické postupy zpracuje výrobce, popř. dovozce vozidla s přihlédnutím ke specifickým vlastnostem typu vozidla a uveřejní je po schválení ministerstvem dopravy a spojů v návodu k obsluze a údržbě vozidla.

[3] Údržba vozidel v provozu se provádí podle časového plánu údržby, který určuje provedení jednotlivých skupin údržby (plánovaná údržba). Plán údržby sestavuje a za jeho řádné plnění odpovídá držitel vozidla. Nemůže-li držitel vozidla zabezpečit údržbu ve vlastních dílnách, je povinen ji zajistit způsobem dodavatelským.

[4] Je-li ze stavu vozidla patrné, že byla hrubě porušena ustanovení o plánované údržbě a o péči o vozidlo, je opravná povinná podat o této skutečnosti do 10 dnů oznámení okresnímu národnímu výboru příslušnému podle stanoviště vozidla, který provede u držitele vozidla zákrok a zajistí provedení nápravných opatření.

§ 5

Závady na vozidlech, k nimž došlo v provozu, anebo závady zjištěné při plánované údržbě, musí držitel vozidla před jeho dalším použitím, nebo odstavením do provozní zálohy odstranit, a to podle povahy závady buď běžnou, střední nebo generální opravou.*

* Vyhláška č. 21/1962 Sb., kterou se vydávají základní podmínky dodávky oprav a plánované údržby silničních vozidel pro motorovou dopravu ve veřejných automobilových opravách.

§ 6

Záběh nových vozidel a vozidel po generální opravě a hospodaření s pláští

(1) Nová vozidla a vozidla po generální opravě se musí zajišťovat podle podmínek stanovených touto vyhláškou tak, aby byla v dalším provozu zajištěna jejich největší hospodárnost a největší upotřebitelnost (příloha 5).

(2) Trvanlivost plášťů a duší závisí na jejich správném skladování, huštění, ošetřování, používání v provozu a na včasném provádění potřebných oprav. Držitelé vozidel jsou povinni pláště a duše skladovat, používat v provozu, hustit a vyřazovat podle přílohy 6 této vyhlášky. V této příloze se současně stanoví zásady pro třídění plášťů. Část II této přílohy stanoví, za jakých podmínek a v jakém rozsahu jsou dodavatelé povinni poskytnout záruku za pláště a jakým způsobem se vyřizují oznámené záruční případy.*]

(3) Pláště se smí používat v provozu jen tak dlouho, aby bylo možno provést jejich hospodárné protektorování. Držitel vozidla je proto povinen odevzdat každý plášť k protektorování, dokud je vzorek běhounů znatelný i na nejvíce ojeté ploše pláště. Pláště, jejichž kostra je natolik poškozena, nebo jejichž celkový stav je tak špatný, že by jejich protektorování nebylo hospodárné, anebo použití protektorů v provozu bezpečné, využijí se bez protektorování. U pláště neběžného rozměru může být upuštěno od protektorování, jestliže s jeho dalším použitím v provozu nelze počítat.

(4) Pláště nové i ojeté, které držitel nemůže ve svém provozu použít, je povinen nabídnout k výkupu. Třídění ojetých plášťů zajišťuje odbytová organizace ministerstva chemického průmyslu přímou v závodech dopravních organizací, pokud čtvrtletně vyřazují více než 20 plášťů.

§ 7

Stavby a přestavby vozidel

(1) Při stavbách a přestavbách jednotlivých vozidel je nutno postupovat hospodárně. Ke stavbě jednotlivého motorového vozidla je možno udělit souhlas jen tehdy, jde-li

- a) o speciální vozidlo určené k důležitým účelům, zejména hospodářským nebo sportovním (např. vozidlo závodní),
- b) o vozidlo, jehož stavbou se sleduje zkoušení nebo zavádění nové dopravní nebo mechanické

začíná techniky (zejména odstranění namáhavých ručních prací při nakládce a vykládce), nebo zvýšení bezpečnosti a hospodárnosti silničního provozu, jestliže jeho technická způsobilost nebyla již schválena ministerstvem dopravy a spojů.

- c) o motorový vozík pro invalidy, jestliže tělesný stav žadatele nedovoluje použít motorového vozíku běžné (šeriové) výroby.

(2) K přestavbám na jiný druh vozidla anebo ke změně podstatných typových částí vozidla je možno udělit souhlas jen tehdy

- a) prokáže-li žadatel, že naléhavě potřebuje jiný druh vozidla a že vyčerpá možnosti výměny,
- b) vznikne-li přestavbou vyšší hospodářská hodnota (např. dosavadní vozidlo vyžaduje přestavbu pro poškozenou karosérii),
- c) jestliže náklady na přestavbu nepřesahují 75 % pořizovací hodnoty nového vozidla.

Souhlas se udělí rovněž, vznikne-li přestavbou vozidlo, kde je odstraněna ruční práce při nakládce a vykládce. Souhlas není možno udělit k přestavbě vozidla na autobus a k přestavbě dodávkového nebo víceúčelového automobilu (STW, Combi) socialistické organizace na automobil osobní.

(3) K přestavbě na jiný druh pohonu je možno udělit souhlas jen tehdy, jde-li o změnu jakéhokoli pohonu na pohon benzínový.

(4) Ze závažných hospodářských důvodů může okresní národní výbor uložit držiteli vozidla přestavbu vozidla na jiný druh vozidla nebo na jiný druh pohonu a současně rozhodnout o prodeji (převodu) zařízení, které sloužilo dosavadnímu pohonu.

§ 8

Vyřazování vozidel

(1) K zajištění účelné obnovy a modernizace vozového parku vyřazují držitelé vozidla podle předem sestaveného ročního plánu vyřazování, schváleného okresním národním výborem.

(2) Souhlas k trvalému vyřazení osobních a nákladních automobilů, autobusů, jejich návěsů a přívěsů a trolejbusů je možno udělit tehdy, jestliže

- a) oprava vozidla se čístelem k jejím nákladům, stavu a typu vozidla není hospodárná, nebo
- b) vozidlo je trvale nepojízdné, nebo

* Vztahy mezi socialistickými organizacemi při dodávkách plášťů se řídí též vyhláškou č. 171/1953 Ú. I.

c) provoz vozidla vzhledem ke stavu nebo stáří vozidla je nevhodný.

[³] Za stejných podmínek je možno držitel vozidla trvale vyřazení uložit, zejména zjistí-li okresní dopravní inspektorát veřejné bezpečnosti při technické prohlídce vozidla, že vozidlo není způsobilé k provozu a že by jeho oprava byla nevhodná.

[⁴] Rozhodnutí o trvalém vyřazení vozidla je podkladem pro vyřazení základního prostředku a vozidlo se stává vrakem. O využití vraků platí zvláštní předpisy.

§ 9

Jiná opatření k zajištění hospodárnosti provozu vozidel

[¹] V provozu se smí používat jen takových druhů vozidel, který odpovídá povaze přepravy. Jestliže nákladní nebo speciální automobil, autobus nebo traktor, přívěs nebo návěs se používá k takovým přepravám, že vozidla nebo jeho speciální zařízení nemůže být účelně a plně využito a jestliže držitel vozidla neprokáže, že je k zajištění svých výrobních úkolů nezbytně potřebuje, je povinen převést se souhlasem okresního národního výboru vozidlo na jinou socialistickou organizaci, která ho lépe využije. Tento souhlas okresní národní výbor zpravidla udělí, půjde-li o převod vozidel, podléhajících témuž ústřednímu úřadu. Neučiní-li tak držitel vozidla, uloží mu po předchozím upozornění nadřízeného orgánu příslušný okresní národní výbor, aby vozidlo převedl a to i případně na držitele z jiného hospodářského odvětví. Toto rozhodnutí může být vydáno jen tehdy, je-li zajištěno uspokojení přepravních potřeb držitele vozidla. Přesuny vozidel na dobu delší jednoho měsíce jsou držitelé povinni hlásit okresnímu národnímu výboru. Tím nejsou dotčeny povinnosti, uložené držitelům vozidel při změně stanoviště vozidla.*)

[²] Převod autobusů s obsaditelností vyšší než 40 osob mezi hospodářskými a rozpočtovými organizacemi, jakož i převod ze strany hospodářských a rozpočtových organizací na organizace dobrovolné lze provést jen po předchozím souhlasu okresního národního výboru, příslušného podle stanoviště převáděného vozidla. Tohoto souhlasu není třeba při převodu mezi organizacemi podléhajícími témuž ústřednímu orgánu.

[³] Ministerstvo dopravy a spojů může po dohodě s krajskými národními výbory a zúčastněnými

ústředními úřady zvláštními opatřeními vyhlásit účelné soustředování vozidel vybraných typů v oblastech jednotlivých krajských národních výborů.

[⁴] Používání náhradních paliv (tekutého plynu, metanu a zemního plynu) se dále nerozšiřuje. Držitelé vozidel mohou náhradní paliva používat jen v rozsahu vydaných oprávnění (povolení) bez možnosti převodu tohoto oprávnění na jiné držitele, nebo jiná vozidla.

[⁵] Ministerstvo dopravy a spojů může v dohodě s příslušnými ústředními úřady a krajskými národními výbory učinit jiná opatření k zajištění hospodárnosti provozu vozidel, zejména může stanovit

- množství náhradních dílů automobilových součástí a dílců, jejichž spotřebu je možno se zřetelem k podmínkám provozu a ke konstrukci vozidel pokládat pro stanovené výkony vozidel za hospodárnou a která proto nesmí být překročena,
- množství náhradních automobilových součástí a dílců, které mohou držitelé vozidel se zřetelem k spotřebě podle písmene a) mít pro své vozidla na skladě,
- povinné vybavení vozidel, zvyšující hospodárnost jejich provozu, zejména hospodárnou spotřebu pohonných hmot a pneumatik (např. teploměry, termostaty, olejové čističe, vypouštěcí šrouby s magnetem, zařízení pro udržování teploty motoru, vířivé vložky, clony chladiců apod.),
- omezení užívat zvláštních zařízení k úspoře pohonných hmot jen na zařízení jím povolená.

§ 10

Normy odpisů vozidel

Aby byl zajištěn jednotný postup při odpisování vozidel, stanoví se v příloze 7 normy odpisů pro jednotlivé druhy a typy vozidel. Tyto normy jsou závazné pro držitele vozidel, jimž je uložena povinnost odpisovat základní fondy.

§ 11

Úkoly národních výborů a ostatních organizací

[¹] Okresní a krajské národní výbory kontrolují dodržování této vyhlášky u všech držitelů silničních vozidel pro motorovou dopravu.

[²] Vedoucí organizací zajišťují dodržování této vyhlášky v podřízených organizacích a provozu

* § 86 vyhlášky č. 143/1958 Ú. l., o provozu na silnicích.

a pečují o předání a výměnu zkušeností s prováděním této vyhlášky mezi pracujícími i jednotlivými organizacemi a provozy.

§ 12

Rozsah platnosti vyhlášky

(¹) Na trolejbusy se vztahují ustanovení § 2 odst. 2, § 4 odst. 2 věta první a to pokud jde o normy nákladů na pláště, dále § 6 a 10 a přílohy 2 a 6 vyhlášky. Údržba tramvají a trolejbusů se provádí podle zvláštních směrnic vydaných ministerstvem dopravy a spojů.

(²) Na traktory užívané v zemědělství se vztahují ustanovení § 6, 7 a 8 a příloha 6 vyhlášky. Hospodárnost provozu těchto vozidel upraví ministerstvo zemědělství, lesního a vodního hospodářství v dohodě s ministerstvem dopravy a spojů.

(³) Na držitele soukromých vozidel se nevztahují ustanovení § 2, § 3, § 4 odst. 4, § 5, § 8 odst. 1, § 9, vyjma odstavce 2 a 4, § 10 a přílohy 1, 2 a 7 této vyhlášky.

(⁴) Na vozidla ozbrojených sborů se tato vyhláška nevztahuje.

(⁵) Vyžadují-li to hospodářské nebo jiné zvláštní důvody, může ministerstvo dopravy a spojů povolovat výjimky z ustanovení této vyhlášky.

§ 13

Ustanovení zrušovací

Zrušuje se vyhláška ministerstva dopravy č. 144/1958 Ú. l., o hospodárnosti provozu silničních vozidel pro motorovou dopravu, s výjimkou přílohy 7, která se zruší dnem 1. ledna 1964, dále příloha I (Směrnice o hospodárném uspořádání parku motorových vozidel) a příloha III (Směrnice o vybavení stanic a pracovišť technické obsluhy při provádění plánované údržby motorových vozidel) k nařízení ministerstva dopravy č. 59779/53 z 19. I. 1954 uveřejněné v části 11 Úředního listu z 26. ledna 1954, opatření ministerstva dopravy a spojů o stavbách a přestavbách motorových vozidel poč. č. 82/1960 Sbírky instrukcí pro orgány národních výborů.

§ 14

Účinnost vyhlášky

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 1963, s výjimkou přílohy 7, která nabude účinnosti dnem 1. ledna 1964.

Ministr:

v z. Bouda v. r.

Technickohospodářské normy pro provoz vozidel

Část I

Oddíl 1

Základní normy spotřeby pohonných hmot

1. Základní norma spotřeby pohonných hmot je stanovena pro jízdu vozidel za příznivých provozních poměrů a to pro běžné typy a druhy vozidel.

2. Základní normou spotřeby je spotřeba pohonných hmot vozidla po záběhu (bez přivěsu) v řádném technickém stavu, zatíženého nejvyšším dovoleným zatížením při jízdě za příznivých povětrnostních podmínek na suché, rovinné a přímé silnici s tvrdým povrchem. V základní normě spotřeby není obsažena spotřeba na vytápění vozidla, čerpání tekutin zvláštním zařízením atd.

3. Pro vozidla, která nejsou uvedena v odstavci 8 stanoví základní normu spotřeby pohonných hmot držitel vozidla. Stanovení základní normy spotřeby pohonných hmot se provádí podle oddílu 2. Protokol o výsledku měření zkoušek musí být trvale přiložen k technickému průkazu vozidla.

4. Základní norma spotřeby jiných pohonných hmot než benzínové směsi a nafty se stanoví podle těchto poměrů

a) 1 m³ metanu nebo zemního plynu při tlaku 1 atm při 0 °C odpovídá 1 litru benzínu

b) 1 kg zkapalněného (tekutého plynu) odpovídá 1,5 litru benzínové směsi nebo naopak 1 litr benzínové směsi odpovídá 0,67 kg zkapalněného plynu.

5. U silničních traktorů se základní normy spotřeby pohonných hmot stanovily při jízdě s přívěsem, jehož celková váha se rovná dvojnásobné provozní váze traktoru.

6. Základní norma spotřeby pohonných hmot tahačů návěsů se stanovila při nejvyšším dovoleném zatížení připojeného návěsu.

7. Použití zimní základní normy se obecně stanoví na období od 1. listopadu do 31. března včetně.

Dřívější či pozdější použití zimní normy je vázáno poklesem teplot pod 0 °C v místě použití (stanoviště) vozidla a povolí je vedoucí hospodářský pracovník, naproti tomu, jestliže se teplota udržuje nad bodem mrazu po dobu jednoho týdne musí být počínaje osmým dnem použito letní normy.

8. Základní normy spotřeby pohonných hmot vozidel se stanoví takto:

I. Osobní, dodávkové a kombinované automobily

Výrobní značka	Typ	Počet válců	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
				Letní	Zimní
Minor	I.	2	615	7,0 B	7,7 B
Aero Minor	II.	2	615	6,8 B	7,3 B
Praga	Lady (1—3 série)	4	1660	11,0 B	12,1 B
Tatra	57 b	4	1250	10,0 B	11,0 B
	87	8	2863	13,5 B	14,9 B
	600	4	1950	11,0 B	12,1 B
	603	3	2544	13,0 B	14,3 B
	s motorem 603 C	3	2432	12,5 B	13,8 B
	1101, 1102 osobní	4	1089	8,3 B	9,7 B
Škoda	dodávkové	4	1080	9,5 B	10,4 B
	kombinované	4	1080	9,5 B	10,4 B
	bojové	4	1080	9,0 B	9,9 B
	1200 osobní	4	1221	8,3 B	9,7 B

Výrobní značka	Typ	Počet válců	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
				Letní	Zimní
	dodávkové	4	1221	10,0 B	11,0 B
	kombinované	4	1221	10,0 B	11,0 B
	1201, 1202 osobní	4	1221	8,2 B	9,0 B
	dodávkové	4	1221	9,4 B	10,3 B
	kombinované	4	1221	9,4 B	10,3 B
	Fick Up	4	1221	9,4 B	10,3 B
	440 Octavia	4	1099	7,7 B	8,5 B
	445 Octavia-Super	4	1221	8,0 B	8,9 B
	450 Felicie	4	1100	9,0 B	9,9 B
	Octavia-Combi	4	1221	8,8 B	9,5 B
	Rapid SV	4	1306	10,0 B	11,0 B
Moskvič	M 407	4	1360	9,0 B	9,9 B
Poběda	M 20	4	2120	12,6 B	14,0 B
GAZ	65, 69 A	4	2120	16,0 B	17,8 B
Volha	M 21	4	2445	15,0 B	14,3 B
	M 21 K	4	2445	15,5 B	14,9 B
Varšava	V 201	4	2120	12,6 B	13,9 B
Nysa	N 59	4	2120	14,0 B	15,5 B
Žuk		4	2120	14,0 B	15,5 B
Barkas	V 901.2 osobní	3	900	12,0 S	13,2 S
	dodávkové	3	900	12,0 S	13,2 S
	kombinované	3	900	12,0 S	13,2 S
Framo	valník, skMŠ	3	900	12,0 S	13,2 S
Wartburg		3	900	9,0 S	9,9 S
IFA	F 9	3	900	8,5 S	9,4 S
Mercedes	170 V	4	1697	10,5 B	11,3 B
Opel	Olympia	4	1438	9,0 B	9,9 B
Simca	Aronde	4	1200	8,5 B	9,4 B
Renault	4 CV	4	750	6,5 B	7,2 B
Fiat	600	4	630	6,0 B	6,8 B
Ford	Anglia	4	933	8,5 B	9,5 B
Hilman	Minx III B	4	1494	10,0 B	11,0 B

II. Autobusy a autokary

Značka, typ a druh	Počet válců	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
			Letní	Zimní
1 Škoda 706 RO	6	11 781	20,0 N	32,0 N
2 Škoda 706 RO městský	6	11 781	29,0 N	32,0 N
3 703 RO s rekonstruovaným motorem na přímý vstřik	6	11 781	25,5 N	28,0 N
4 706 RO s motorem RTO	6	11 781	25,0 N	27,5 N
5 706 RTO	6	11 781	25,0 N	27,5 N
6 706 RTO Lux	6	11 781	24,0 N	26,5 N
7 706 RTO městský	6	11 781	25,0 N	27,5 N
8 Karosa HB	8	9 383	28,0 N	28,5 N
9 Praga RND	4	4 500	17,0 N	19,0 N
10 Ikarus 30	4	5 322	21,0 N	23,0 N

Výrobní značka	Typ	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
			Letní	Zimní
11 Ikarus 53	6	8 275	23,0 N	31,0 N
12 Garant 30 K	4	3 000	19,0 B	21,0 B
13 Ikarus 630	6	8 276	27,5 N	30,5 N
14 Robur	4	3 343	23,0 B	25,5 B

III. Nákladní automobily

Výrobní značka	Typ	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
			Letní	Zimní
Praga	A 150	2 090	16,0 B	17,5 B
	RN	3 468	26,0 B	28,5 B
	RND valník, sklápěčka	4 500	16,0 N	17,5 N
	ND valník, sklápěčka	8 850	23,0 N	31,0 N
	V3S valník, sklápěčka	7 412	26,0 N	28,5 N
	S5T valník, sklápěčka	7 412	19,0 N	21,0 N
	N valník, sklápěčka	6 080	42,0 B	46,0 B
Škoda	254	3 763	17,0 N	19,0 N
	256	3 137	25,0 B	27,5 B
	404	5 702	24,0 N	26,5 N
	606	8 553	28,0 N	31,0 N
	706 R, RS, 806, 906, stěhovací	11 781	30,0 N	33,0 N
	706 R, RS, s rekonstr. motorem	11 781	25,5 N	28,0 N
	706 RT, RTS, stěhovací	11 781	25,0 N	27,5 N
Tatra	27	4 712	28,0 B	31,0 B
	805	2 544	27,0 B	30,0 B
	114	4 940	17,0 N	19,0 N
	115	4 940	17,5 N	19,5 N
	111 val., skl.	14 825	36,5 N	40,5 N
	111 R, S, S2 (motor rekonstr. T 111 A)	14 825	35,0 N	38,5 N
	138 S 3	11 762	35,0 N	38,5 N
Csepel	128	9 883	23,0 N	25,5 N
	D 350, D 332, D 420 B	5 320	19,0 N	21,0 N
Garant	32	3 181	13,0 N	14,5 N
	30 K	3 000	19,0 B	21,0 B
Robur	Lo 2 500 KF/Pr	3 343	23,0 B	25,5 B
Opel	Blitz	3 417	25,0 B	27,5 B
MAN		7 983	27,0 N	30,0 N
	F 4	13 312	34,0 N	37,5 N
Glückner	S 3000	4 942	18,0 N	20,0 N
Dodge		3 875	27,0 B	30,0 B
Ford	Canada	3 920	29,5 B	32,5 B
Bedford	OLBD	3 519	24,0 B	26,5 B
Fordson		3 924	33,5 B	37,0 B
GMC	CCKW	4 413	38,0 B	42,0 B
Chevrolet	Truck	4 940	24,0 B	26,5 B
	Trift Master	3 548	24,0 B	25,5 B

U vozidel se skříňovou karosérií zvýší se základní normy spotřeby o 3 %.

IV. Speciální automobily

Značka, typ a druh	Počet válců	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
			Letní	Zimní
1 Tatra 111 Dumpcar DC5	12	14 825	35,0 N	38,5 N
2 Dumper DR 50	4	5 320	30,0 N	33,0 N
3 Škoda 1101, 1102, sanitní	4	1 089	10,0 B	11,0 B
4 Škoda 1200 sanitní	4	1 221	10,5 B	11,5 B
5 Škoda 1201 sanitní	4	1 221	9,4 B	10,3 B

V. Tahače

Značka, typ a druh	Počet válců	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
			Letní	Zimní
Škoda 706 RTTN	6	11 781	33,5 N	37,0 N
Tatra 138 TN	8	11 762	41,5 N	45,7 N
Tatra 141 B	12	14 825	70,0 N	77,0 N

VI. Traktory

Značka a typ	Počet válců	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
			Letní	Zimní
1 Zetor 25	2	2 000	23,0 N	25,3 N
2 Zetor 35 Super	4	4 160	30,0 N	33,0 N
3 Zetor 50	4	4 160	34,0 N	37,4 N
4 Škoda 30	2	3 116	23,0 N	25,3 N

VII. Motocykly

Značka a typ	Počet válců	Obsah válců v cm ³	Základní norma spotřeby v l/100 km	
			Letní	Zimní
ČZ 125 typ 453	1	125	2,5	2,7
ČZ 175 typ 450	1	175	2,9	3,2
ČZ 250 typ 455	1	250	3,4	3,7
Jawa 50 typ Pionýr	1	50	1,9	2,1
Jawa 250 typ 353/04	1	250	3,3	3,6
Jawa 350 typ 354/04	2	350	3,6	4,0
Skútr Manet typ S100	1	100	2,2	2,4
Skútr Čezeta typ 502	1	175	3,4	3,7
Moped Jaweta typ 551	1	50	1,7	1,9
Moped Stadion typ S22	1	50	1,7	1,9

Při jízdě se dvěma osobami se uvedené normy zvyšují o 25 %.

Oddíl 2

Způsob zjišťování základní normy spotřeby pohonných hmot vozidla

Pro určování spotřeby pohonných hmot platí tyto podmínky pro motorové vozidlo, zkušební dráhu, povětrnost a pohonné hmoty:

1. Motorové vozidlo, u kterého se určuje spotřeba pohonných hmot, musí ve všech svých částech odpovídat sériovému provedení, zejména pokud se týče karburátoru nebo vstřikovacího čerpadla a zapalování. Veškeré hodnoty mající vliv na řádný běh jízdy (huštění pneumatik, sbíhavost kol, seřízení brzd apod.) musí odpovídat hodnotám uvedeným v typovém osvědčení dotyčného vozidla.

2. Při zkušebních jízdách musí být motorové vozidlo zatíženo na předepsanou největší celkovou váhu podle ČSN 30 0030 (Říjen 1956). Traktor se zkouší s přívěsem o celkové váze rovnající se dvojnásobku provozní váhy traktoru.

3. Motor musí být řádně zaběhán a před měřením náležitě zahřát, aby teplota chladicí vody nebo u vzduchem chlazených motorů teplota oleje činila alespoň 70° C. Na počátku měření musí motor vykazovat předepsanou provozní teplotu.

4. Při zkušebních jízdách se použije největšího normálního rychlostního stupně (zařazený nejmenší normální převod — zpravidla přímý záběr).

5. Zkouška se provede na suché, rovinné a přímé silnici s tvrdým povrchem, a to na úseku s délkou 1 km, vymezeným pevnými kilometrovníky. Dovoluje se krátké stoupání a spád do 1,5 %.

6. Pripouští se teplota ovzduší 5 až 20° C, absolutní tlak vzduchu 745 až 760 mmHg a relativní vlhkost vzduchu asi 80—50 %.

7. Dovolena rychlost větru 7 až 18 km (druhý až třetí stupeň podle Beauforta).

8. Při zjišťování základní normy spotřeby pohonných hmot se užije

- a) pro benzínové motory běžné benzínové směsi obchodní jakosti,
- b) pro naftové motory běžné motorové nafty obchodní jakosti.

9. Před vlastní zkouškou se provede zvláštní zkušební jízda, při které se zjistí, zda údaje rychloměru odpovídají skutečné rychlosti a zda dojezd vozidla odpovídá údajům výrobce, nebo testu. Dále se zjistí hodinová spotřeba při běhu naprázdno, a to

a) u motocyklů a osobních automobilů ze dvou čtyřminutových spotřeb,

b) u nákladních automobilů, autobusů a traktorů ze dvou spotřeb dvouminutových.

10. Při měření spotřeby najíždí vozidlo 200 m před počátkem zkušební dráhy stejnoměrnou rychlostí a tuto rychlost musí dodržet při projíždění celé dráhy. Tato rychlost odpovídá dvěma třetinám největší rychlosti zkoušeného vozidla udávané výrobcem a u traktorů a vozidel, jejichž motor má omezovač otáček, třem čtvrtinám této největší rychlosti. Takto stanovená rychlost v km/hod. se zackrouhluje na nejbližší číslo končící 0 nebo 5. Dovolena odchylka rychlosti může činit $\pm 3,5 \%$.

11. Měření se provede třikrát, a to oběma směry. Cesty v obou směrech následují bezprostředně za sebou. Doba, za kterou vozidlo projede zkušební dráhu, měří se stopkami.

12. Během jízdy, při které se provádí měření, nesmí řidič kmitat akcelerátorem. Doporučuje se, aby se při jednotlivých jízdách řidič s měřičem střídali.

13. Změří se přesné množství pohonných hmot spotřebované na ujeté dráze (1 km) zvlášť pro každou jízdu tam i zpět; provede se tedy celkem šest měření. Měřicí přístroj musí dávat možnost měření a odečtení s přesností na 2 cm³.

14. Z naměřených hodnot zjistí se střední hodnota spotřeby pohonných hmot na 1 km. K této spotřebě připočte se 10 % s ohledem na případné nepříznivé okolnosti během měření: násobením 100 obdržíme spotřebu pohonných hmot, která se označuje jako základní norma spotřeby pohonných hmot.

15. Základní norma spotřeby se udává s přesností na jedno místo za desetinnou čárkou (zakrouhlené tak, že pod 0,05 se zaokrouhlí dolů, 0,05 a výše nahoru).

Příklad: Základní norma spotřeby pohonných hmot 9,7 l/100 km při rychlosti...

16. Měří-li se celá křivka spotřeby pohonných hmot, provádí se měření podle odstavců 10, 11, 12 a 13.

17. V případě, že se během měření vyskytne nějaká závada, např. v zapalování, přívodu pohonných hmot apod., nebo jakákoliv porucha na vozidle, která by měla vliv na výsledek měření, opakuje se celé měření znovu.

18. Naměřené hodnoty se zapisují do protokolu.

19. Zimní základní norma spotřeby pohonných hmot se zjišťuje podle ustanovení článku 1—13 tohoto oddílu a naměřené hodnoty se zvýší o 10 %.

Část II

Normy spotřeby pohonných hmot pro odzkoušení motoru a vozidla

1. Norma spotřeby pohonných hmot pro odzkoušení chodu motoru po provedené celkové opravě se stanoví 150 % základní normy spotřeby příslušného vozidla. Je-li stejný motor použit výrobním podnikem u několika typů (druhů) vozidel, vypočte se norma spotřeby pohonných hmot pro tento motor ze základní normy spotřeby vozidla s nejnižší normou.

2. Norma spotřeby pohonných hmot pro zkušební jízdu vozidla se stanoví normovanou spotřebou (viz část III) pro ujetí příslušného vozidla, a to

po střední opravě na vzdálenost . . . 30 km
a po generální opravě na vzdálenost . . . 150 km.

3. Norma spotřeby pohonných hmot pro technické prohlídky 1. a 2. stupně činí 5 % za základní normy spotřeby příslušného vozidla.

4. K mytí a čištění vozidel a jejich částí nesmí být používáno pohonných hmot.

Část III

Normy spotřeby maziv

1. Norma spotřeby motorových olejů činí:

z normované
spotřeby
pohonných
hmot

U dvoudobých zážehových (benzínových) motorů 5 %
platí pro olej OAM5Mix a mísící poměr 1:20

u čtyřdobých zážehových motorů . . . 2,7 %
vznětových (naftových) motorů

Tatra 111	4,6 %
Škoda 706R	4,0 %
706RO	3,7 %
706RT	3,5 %
706RTO	3,2 %
Praga V3S	3,5 %
SST	3,7 %
ostatních	4,2 %

u traktorů používaných v silniční dopravě 5,1 %

Uvedené normy spotřeby platí vždy pro valníky pokud není stanoveno jinak.

Pro sklápěcí a speciální vozidla se uvedené normy zvyšují o 5 %. (Do skupiny speciálních vozidel patří vozidla, která jsou konstruována pro zvláštní dopravní účely nebo pro dopravu za zvláštních dopravních podmínek, např. cisternová vozidla, popel. vozidla, a ostatní vozidla, která mají různá zařízení pro mechanizaci nakládacích a vykládacích prací, případně jiná zařízení poháněná od motoru vozidla).

2. Norma spotřeby maziv v převodovém ústrojí činí:

z normované
spotřeby
pohonných
hmot

u vozidel s jednou hnací nápravou . . .	0,8 %
na každou další hnací nápravu	0,5 %

3. Norma spotřeby mazacích tuků
u vozidel bez ústředního mazání 0,8 %

Poznámky:

1. Normy spotřeby maziv (tuků a olejů) se vztahují pouze na silniční motorová vozidla. Na ostatní spalovací motory používané u stavebních, lesních a zemědělských strojů a podobně platí normy stanovené výrobcem stroje.

2. Normy spotřeby motorových olejů obsahují:

- olej na výměnu olejových náplní,
- olej na doplňování samotného motoru a příslušenství motoru, kde je předepsán motorový olej.

3. Normy spotřeby se udávají v objemových procentech. Pro přepočet na vahová množství se uvedené hodnoty násobí součinitelem, který je dán poměrem hustot oleje a paliva.

4. Držitel vozidla je povinen vést o spotřebě jednotlivých druhů olejů přehlednou evidenci pro každé vozidlo.

Část IV

Normy výkonů do generální opravy a normy upotřebitelnosti vozidel

1. Norma výkonu vozidla se stanoví počtem základních kilometrů, a to od zařazení vozidla do provozu až do první generální opravy nebo od první generální opravy do další generální opravy anebo od poslední generální opravy do trvalého vyřazení vozidla z provozu.

2. Norma celkové upotřebitelnosti vychází z předpokladu, že na vozidle budou provedeny dvě generální opravy.

Norma je vyjádřena

- a) výkonem vozidla v základních kilometrech od prvního zařazení do provozu až do jeho trvalého vyřazení z provozu nebo
- b) počtem roků, po které nejméně má být vozidlo užíváno od dodání až do doby jeho trvalého vyřazení z provozu. Časové normy upotřebitelnosti může být použito jen výjimečně; normu stanoví držitel vozidla se souhlasem příslušného nadřízeného orgánu.

3. Pro celkové opravy jednotlivých skupin vozidla (převodovky, redukční převodovky, zadní nápravy, karosérie, budky, plošiny s bočnicemi) platí normy výkonů vozidel do generální opravy.

4. Pro střední opravu vozidla (celkovou opravu motoru, přední nápravy a řízení) se norma výkonů stanoví polovinu normovaného výkonu vozidla do generální opravy.

5. Normy výkonů do generální opravy a upotřebitelnosti vozidel v 1000 základních km jsou tyto:

I. Osobní, dodávkové a kombinované automobily

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
a) hromadné typy:				
	Škoda 1101, 1102, 1200, 1201, 1202, 440, 445, 450, Octavia, Octavia-Super, osobní, dodávkové, kombinované, Pick-Up	110	100	310
	Tatra 87, 600, 603	130	120	370
	Moskvič, GAZ 65, 69A	110	100	310
	Paběda, Volga, ZIS, ZIM, Varšava, Nysa, Žuk	130	120	370
	Barkas V 901/2 osobní, dodávkový, kombinovaný	100	90	280

Poznámka:

U automobilů trvale zařazených na úseku služeb poskytovaných obyvatelstvu — v půjčovnách bez řidiče — se normy výkonů do generální opravy a normy upotřebitelnosti snižují o 40 %.

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy výkonů podle obsahu válců v cm³ uvedeného v technickém průkaze vozidla.

1	do 750	90	80	250
2	751 — 1000	90	80	250
3	1001 — 2000	100	90	280
4	2001 — 3000	110	100	310
5	nad 3000	130	120	370

II. Autobusy a autokary

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
a) hromadné typy:				
1	Škoda 706 RO, RO lux, RTO, RTO lux, RTO Mex.	220	200	620
2	Karosa HB	110	100	310
3	Praga RND	120	110	340
4	Ikarus 30	130	120	370
5	Ikarus 55	140	130	400
6	Ikarus 630	170	150	470
7	Carant 30 K	120	110	340
8	Robur	140	130	400

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví norma výkonů podle počtu míst obsaditelnosti uvedeného v technickém průkazu vozidla.

1	do 30	110	100	310
2	31 — 70	130	120	370
3	nad 70	150	140	430

III. Nákladní automobily valníkové, sklápěcí a skříňové

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
a) hromadné typy:				
1	Škoda 706 R, RS, RT, RTS	190	170	530
2	Škoda 806 RS, 906 R	190	170	530
3	Škoda 706 RO skříňové	190	170	530
4	Tatra 111 R, NR, S, S 2, 138 S 3	180	160	500
5	Tatra 123, 114, 115	140	130	400
6	Tatra 805	100	90	280
7	Praga A 150	110	100	310
8	Praga RN, V3S	120	100	320
9	Praga RND	130	120	370
10	Praga S5T	150	140	430
11	Csepel D 350, 352, D 420B	140	130	400
12	Garant 30 K, 32	120	100	320
13	Robur	130	120	370

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy výkonů podle užitečného zatížení v tunách uvedeného v technickém průkazu vozidla.

1	do 1.500	100	90	280
2	1.501— 2.500	110	90	290
3	2.501— 3.500	110	100	310
4	3.501— 5.500	120	110	340
5	5.501— 7.500	130	120	370
6	7.501—10.000	140	130	400
7	nad 10.000	150	130	410

IV. Speciální automobily

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
1	Škoda 1101, 1102, 1200, 1201, 1202, sanitní	110	100	310
2	Škoda 706 ROK, RTK popelové	160	150	460
3	Škoda 706 R, RT kropicí	180	160	500
4	Škoda 706 R cisternové	190	170	530
5	Škoda 706 RO stěhovací	190	170	530
6	Tatra 111 C cisternové	180	160	500
7	Tatra 111 VLC	180	160	500
8	Praga V3S fekální	120	100	320
9	Garant 30 K poštovní kombinované	100	90	280
10	Garant 32 poštovní kombinované	100	90	280
11	Robur poštovní, kombinované	120	100	320

V. Tahače

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
a) tahače přívěsů:				
1	Tatra 141. B	120	110	340
b) tahače návěsů:				
1	Škoda 703 RTTN	150	140	430
2	Tatra 138 NT	150	140	430
3	Praga S5T TN	130	120	370

VI. Traktory kolové

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
a) hromadné typy:				
1	Zetor 25 A	50	40	130
2	Zetor 35 Super	50	40	130
3	Zetor 50	60	50	160
4	Škoda 30	50	40	130
b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):				
Pro tato vozidla se stanoví normy výkonů podle užitečného výkonu v „k“ uvedeného v technickém průkazu vozidla.				
1	do 15	50	40	130
2	16 — 35	50	40	130
3	36 — 50	60	50	160
4	51 — 60	70	60	190
5	61 — 80	80	70	220
6	81 — 100	90	80	250
7	nad 100	100	90	280

VII. Přívěsy osobní

Pořadové číslo	Počet míst obsaditelnosti	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
1	do 30	100	90	290
2	nad 30	110	100	310

VIII. Přívěsy nákladní

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
a) hromadné typy:				
1	A 1,5 valníkované	100	90	290
2	A 3 valníkované	100	90	290
3	A 3 skříňové	90	80	250
4	A 3 C 3000 l cisternové	70	60	190
5	A 5, P, PO	100	90	290

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
6	A 5, S skříňové	90	80	250
7	A 10	100	90	280
8	T 3, 5, P	100	90	280
9	T 3, P	100	90	280
10	DA 5, 6, 5	50	40	130
11	DT 5, 7	50	40	130

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy výkonů podle užitečného zatížení v tunách uvedeného v technickém průkaze vozidla.

aa) jednonápravové:

1	do 2,000 valníkové	100	90	280
2	skříňové	90	80	250
3	speciální	50	40	130
4	2,001 — 7,500 speciální	50	40	130
5	nad 7,500 speciální	50	40	130

bb) dvou- i více nápravové:

1	valníkové	100	90	280
2	sklápěcí	100	90	280
3	skříňové	90	80	250
4	speciální	80	70	220

cc) těžké na pneumatikách:

1	do 15,000	60	50	160
2	16,001 — 30,000	70	60	190
3	31,001 — 60,000	80	70	220
4	nad 60,000	80	60	200

dd) těžké na plných obručích:

1	do 40,000	40	30	100
2	nad 40,000	50	40	130

IX. Návěsy osobní

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
	Karosa NO 30	90	80	250

X. Návěsy nákladní

Pořadové číslo	Užitečné zatížení v tunách	Druh karosérie	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
a) jednonápravové:					
1	10	valníková	100	90	280
2	10	skříňová	90	80	250
b) dvounápravové:					
1	14	valníková	100	90	280
2	14	skříňová	90	80	250
3	18	valníková	110	100	310
4	18	skříňová	100	90	280

XI. Motocykly, skútry a tříkolky

Pořadové číslo	Obsah válců v cm ³	Od zařazení do provozu do I. GO	Do další GO neb do trvalého vyřazení	Za celou upotřebitelnost
1	do 150	30	20	70
2	151 — 250	40	30	100
3	251 — 350	40	30	100
4	351 — 500	50	40	130
5	nad 500	60	50	180

Část V

Normy nákladů na údržbu a opravy

Normy nákladů na údržbu a opravy vozidel vycházejí z předpokladu, že údržba i střední a generální opravy jsou prováděny v plném rozsahu stanoveném v příloze 3 a 4.

Pro účely pronájmu vozidel se stanoví normy nákladů na střední opravy vozidel 60 % ceny generální opravy příslušného typu vozidla.

Oddíl 1

1. Normy nákladů na údržbu a běžné opravy vozidel jsou stanoveny pro každých 20 000 zkm v období do první střední opravy, do první generální opravy, do dalších středních oprav, do dalších generálních oprav anebo do vyřazení.

2. Hodnoty norem jsou stanoveny v haléřích, přičemž je dodržena zásada, že se zvýšením počtu ujetých kilometrů se zvyšují náklady na údržbu a běžné opravy vozidel. V hodnotách těchto norem jsou zahrnuty: veškeré mzdy zaměstnanců podílejících se na údržbě a opravách vozidel, režie 120 % a národní pojištění 10 %, spotřeba materiálu včetně materiálu čistícího a veškerá spotřeba olejů a mazadel (olej motorový, převodový apod.), náklady na opravu pneumatik a na jejich montáž a demontáž, včetně pořízení nových duší a opravy duší.

3. Do hodnot těchto norem nejsou zahrnuty:

- náklady vynaložené na provedení střední opravy,
- náklady na protektorování a pořízení nových pláštů,

— náklady na zvláštní vybavení vozidel (pokrývky do osobních automobilů, podhlavníky do autobusů apod.),

— náklady spojené s pořízením a údržbou mechanizačních zařízení na vozidla (zvedací čelo VÚD apod.),

— náklady vynaložené na modernizaci vozidel; náklady spojené s údržbou modernizovaných částí jsou započitatelné do nákladů na opravy a údržbu vozidla (tyto normy stanoví držitel vozidla a mají stejnou skladbu jako normy uvedené v tomto oddíle pod bodem 2. s tím rozdílem, že se jedná o údržbu a opravy modernizovaných částí),

— mzdy a režijní přírázky na výkony související s údržbou a prováděním oprav vozidel pokud je provedl řidič sám a pokud mu nebyly tyto práce honorovány zvlášť (týká se jen řidičů osobních a sanitních automobilů).

4. Bude-li náhradou za generální opravu provedena oprava střední, platí pro období po této provedené střední opravě normy nákladů, stanovené pro období před nahrazenou generální opravou.

5. Normy nákladů po provedené druhé a další generální opravě jsou shodné s normami nákladů po druhé střední a po druhé generální opravě.

6. Hodnoty uvedené v normách nákladů na konci sloupce u jednotlivého typu vozidla v příslušném období, představují nejvyšší náklady v hal./zkm, při nichž lze po překročení normy výkonů vozidla považovat jeho provoz za hospodárný z hlediska nákladů na údržbu a běžné opravy.

7. Normy nákladů na údržbu a běžné opravy vozidel v hal./zkm se stanoví takto:

I. Osobní, dodávkové a kombinované automobily

a) hromadné typy:

Pro období do		Š k o d a 1101,2		Š k o d a 1200/1201	
provedení	dosažení základních kilometrů	osobní a dodávkové	kombinované	osobní a dodávkové	kombinované
1. SO	20 000	13	13	13	13
	40 000	16	16	17	17
	60 000	21	22	24	25
	80 000	30	31	31	32
	100 000	40	41	49	41
1. GO	20 000	15	16	16	17
	40 000	20	21	21	22
	60 000	28	29	28	29
	80 000	36	37	36	37
	100 000	44	46	44	46
2. SO a dalších SO	20 000	14	14	15	15
	40 000	19	20	20	21
	60 000	27	28	28	29
	80 000	35	37	36	38
2. GO a dalších GO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	17	18	18	19
	40 000	23	24	24	25
	60 000	32	34	32	34
	80 000	43	45	43	45

Pro období do		Škoda 1201 Pick-Up	Tatra			Moskvič	Poběda M20	Volga M21
provedení	dosažení základních kilometrů		87	600 Tatraplan	603			
1. SO	20 000	13	15	15	16	13	13	14
	40 000	17	22	21	24	16	15	17
	60 000	24	29	28	34	19	18	22
	80 000	31	38	36	44	23	22	31
	100 000	41	46	45	57	29	27	42
1. GO	20 000	16	19	18	21	16	16	18
	40 000	21	27	25	32	19	18	23
	60 000	28	36	34	42	23	22	30
	80 000	37	45	43	53	28	27	38
	100 000	45	56	54	66	33	31	47
2. SO a dalších SO	20 000	15	17	17	18	15	15	16
	40 000	20	24	22	30	18	17	21
	60 000	29	34	33	40	22	21	27
	80 000	37	44	44	52	27	26	36
2. GO a dalších GO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	18	21	20	22	18	18	20
	40 000	25	32	29	35	21	20	26
	60 000	33	42	39	47	25	24	34
	80 000	44	54	53	61	32	30	45

Pro období do		D a r k a s V 901,2				Tahač TATRA 141
provedení	dosažení základních kilometru	osobní	dodávkové		kombinov.	
			uzavřené	otevřené		
1. SO	20 000	12	11	11	12	36
	40 000	14	13	13	14	47
	60 000	16	15	15	16	59
	80 000	19	18	17	20	74
	100 000	22	21	20	23	96
1. GO	20 000	14	13	13	14	44
	40 000	16	15	15	16	64
	60 000	21	20	19	22	82
	80 000	26	25	24	27	102
	100 000	31	30	29	33	121
2. SO a dalších SO	20 000	13	12	12	13	41
	40 000	15	14	14	16	62
	60 000	18	18	17	20	81
	80 000	23	22	21	24	104
2. GO a dalších GO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	13	13	14	16	49
	40 000	18	18	17	20	73
	60 000	23	22	21	24	107
	80 000	31	30	28	33	137

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy nákladů podle obsahu válců v cm³ uvedeného v technickém průkazu vozidla

Pro období do		do 750		751 až 1000		1001 až 2000		2001 až 3000		nad 3000	
provedení	dosazení zkm	osobní a dodáv.	kombi- novaná	osobní a dodáv.	kombi- novaná	osobní a dodáv.	kombi- novaná	osobní a dodáv.	kombi- novaná	osobní a dodáv.	kombi- novaná
1. SO	20 000	12	12	13	13	14	14	15	15	16	16
	40 000	14	14	15	15	18	18	20	20	21	21
	60 000	19	19	20	21	24	25	26	27	27	28
	80 000	25	26	28	29	31	32	33	34	35	36
	100 000	34	35	37	38	39	40	41	43	43	45
1. GO	20 000	14	14	15	16	16	17	17	18	19	20
	40 000	17	17	19	20	22	23	24	25	25	26
	60 000	22	23	25	26	30	31	31	32	33	34
	80 000	30	31	32	33	38	39	39	41	41	43
	100 000	39	41	40	42	48	50	49	51	51	53
2. SO a dalších SO	20 000	13	13	14	14	15	15	16	16	17	17
	40 000	16	16	18	19	20	21	22	23	23	24
	60 000	21	22	24	25	28	29	29	31	31	33
	80 000	29	30	31	33	37	39	38	40	40	42
2. GO a dalších GO a trva- lého vyřaz. z provozu	20 000	15	15	16	17	18	19	19	20	20	21
	40 000	20	21	21	22	25	26	26	28	28	30
	60 000	28	29	29	31	34	36	35	37	37	39
	80 000	39	41	40	42	44	46	46	48	48	50

II. Autobusy a autokary

a) hromadné typy:

Pro období do		Š k o d a				Karoša HB 3	Praga RND	Ikarus 30	Ikarus 55	Garant 30 K
provedení	dosažení základ- ních ki- lometrů	706 RO	706 RO Lux	706 RTO	706 RTO Lux					
1. SO	20 000	24	24	23	24	30	21	25	27	21
	40 000	25	26	25	26	41	23	33	34	24
	60 000	28	28	27	28	57	32	40	41	27
	80 000	32	32	31	32	72	43	49	50	31
	100 000	36	36	36	37	—	55	60	60	34
	120 000	42	43	43	41	—	—	—	—	—
	140 000	48	50	50	52	—	—	—	—	—
1. GO	20 000	29	29	28	29	42	26	32	35	24
	40 000	31	31	30	31	57	35	41	43	27
	60 000	35	35	34	35	73	46	52	54	32
	80 000	40	40	40	41	90	60	63	64	39
	100 000	47	47	47	49	—	76	77	77	44
	120 000	56	57	57	59	—	—	—	—	—
	140 000	67	69	69	72	—	—	—	—	—
2. SO a dalších SO	20 000	26	26	25	26	38	23	31	33	23
	40 000	29	29	28	29	50	34	39	40	26
	60 000	34	34	33	34	66	48	50	51	30
	80 000	40	40	39	40	86	63	62	61	37
	100 000	49	50	50	52	—	—	75	73	45
	120 000	60	61	61	63	—	—	—	—	—
2. GO a dalších Go a trvalého vyřazení z provozu	20 000	30	30	29	30	47	32	39	41	26
	40 000	35	35	34	35	63	42	49	49	29
	60 000	43	44	44	45	82	57	60	60	35
	80 000	53	54	54	56	103	73	72	72	43
	100 000	65	67	67	69	—	—	85	84	53
	120 000	82	84	84	87	—	—	—	—	—

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy nákladů podle obsaditelnosti uvedené v technickém průkazu vozidla

Pro období do		do 30 osob	do 70 osob	přes 70 osob
provedení	dosažení základních kilometrů			
1. SO	20 000	21	23	25
	40 000	23	29	31
	60 000	30	38	39
	80 000	41	48	49
	100 000		60	62
1. GO	20 000	25	29	30
	40 000	32	36	39
	60 000	44	48	52
	80 000	53	62	66
	100 000		73	82
2. ŠO a dalších SO	20 000	23	26	27
	40 000	30	33	35
	60 000	40	45	47
	80 000	53	60	62
	100 000			76
2. GO a dalších GO a trvalého vy-fazení z provozu	20 000	29	32	35
	40 000	39	43	46
	60 000	51	57	60
	80 000	65	72	75
	100 000			

III. Nákladní automobily

a) hromadné typy

Pro období do		Škoda					Tatra			
provedení	dosažení základních kilometrů	706 R 906 R valník	706 RS 806 RS sklápěcí	706 RT valník	706 RTS sklápěcí	706 RO skříň	111 R valník	111 S S1, S2 sklápěcí	114, 115 valník	114, 115 sklápěcí
1. SO	20 000	24	26	23	25	25	30	33	19	21
	40 000	27	29	26	28	28	33	39	22	24
	60 000	30	32	29	31	32	39	49	28	30
	80 000	36	39	36	39	39	47	60	36	38
	100 000	42	45	42	45	45	57	73	47	49
	120 000	49	53	50	53	60	87	92		
1. GO	20 000	27	29	26	28	28	38	46	23	25
	40 000	31	33	30	32	33	45	59	28	30
	60 000	38	41	38	40	41	54	75	36	39
	80 000	46	49	46	49	49	66	94	46	49
	100 000	55	59	56	59	58	83	113	60	63
	120 000	68	72	69	72	71	105	142		
2. SO a dalších SO	20 000	25	27	24	26	27	33	42	29	22
	40 000	28	30	27	29	31	40	53	24	26
	60 000	32	34	32	34	35	48	66	32	34
	80 000	39	42	39	42	42	58	81	43	45
	100 000	48	51	49	52	53	69	99	58	60
	120 000	57	61	58	61	62	85	113		
2. GO a dalších GO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	29	31	28	30	31	49	59	25	27
	40 000	34	36	33	35	37	55	75	31	34
	60 000	43	45	43	45	46	65	94	42	45
	80 000	53	56	53	56	56	80	115	55	59
	100 000	65	69	66	69	69	99	139	71	75
	120 000	77	81	78	81	82	122	169		

Pro období do		Tat ra				P ra g a				
provedení	dosažení základ- ních ki- lometru	128	128 skříňová	805	805 skříňová	A150 valník	A150 skříňová	RN valník	RN skříňová	RND valník
1. SO	20 000	22	24	18	20	14	16	16	18	17
	40 000	28	31	24	27	17	20	22	25	25
	60 000	36	39	32	35	22	25	32	35	36
	80 000	46	49	43	46	29	32	43	46	48
	100 000	56	59			39	42	56	59	61
1. GO	20 000	28	30	24	26	18	20	22	24	23
	40 000	39	42	30	33	23	26	28	31	31
	60 000	50	53	39	42	29	32	38	41	43
	80 000	63	66	50	54	35	39	49	52	53
	100 000	75	79			42	46	61	65	65
2. SO a dalších SO	20 000	25	27	22	24	16	18	20	22	20
	40 000	33	36	29	32	21	24	29	32	28
	60 000	43	46	38	41	28	31	39	42	40
	80 000	56	59	49	53	38	42	52	56	53
	100 000	71	75							
2. GO a dalších GO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	31	34	25	27	22	24	26	28	24
	40 000	41	44	35	38	28	31	38	41	36
	60 000	52	56	46	49	37	40	50	53	48
	80 000	65	70	57	61	47	51	63	67	63
	100 000	83	89							

Pro období do		P r a g a							C s e p e l
provedení	dosažení základních kilometrů	RND sklápěcí	RND skříň	V3S valník	V3S sklápěcí	V3S skříň	S5T valník	S5T sklápěcí	352, 350 420
1. SO	20 000	18	19	21	24	23	19	21	22
	40 000	27	28	26	30	29	24	26	25
	60 000	38	39	34	38	37	31	33	30
	80 000	50	51	45	50	48	38	41	38
	100 000	63	64	57	62	60	47	50	47
1. CO	20 000	24	25	28	32	30	23	25	27
	40 000	32	34	35	40	38	29	31	29
	60 000	44	46	44	49	47	38	41	35
	80 000	56	56	55	62	58	52	55	45
	100 000	68	69	70	77	74	66	69	57
2. SO a dalších SO	20 000	22	22	26	30	28	20	22	25
	40 000	30	31	35	40	38	27	29	34
	60 000	42	43	47	53	50	36	38	43
	80 000	56	57	59	66	63	47	50	54
	100 000						60	63	64
2. CO a dalších CO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	26	26	32	36	35	25	27	30
	40 000	38	39	43	48	46	32	34	36
	60 000	50	51	55	61	59	43	46	45
	80 000	65	67	70	78	74	56	59	58
	100 000						72	75	72

Pro období do		Garant			
provedení	dosažení základních kilometrů	30 K valník	30 K skříňový	32 valník	32 skříňový
1. SO	20 000	16	18	17	19
	40 000	21	24	22	25
	60 000	27	30	23	31
	80 000	33	41	29	42
	100 000				
1. CO	20 000	22	24	23	25
	40 000	29	32	30	33
	60 000	38	41	39	42
	80 000	49	53	51	55
	100 000				
2. SO a dalších SO	20 000	20	22	21	23
	40 000	26	29	27	30
	60 000	33	36	34	37
	80 000	44	48	46	50
	100 000				
2. CO a dalších CO a trvaleho vyřazení z provozu	20 000	25	28	26	29
	40 000	33	36	34	37
	60 000	44	48	45	49
	80 000	55	59	57	61
	100 000				

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy nákladů podle užitečného zatížení v tunách uvedeného v technickém průkazu vozidla.

Valníkové

Pro období do								
provedení	dosažení základních kilometrů	-1,500	-2,500	-4,500	-5,500	-7,500	-10,000	nad 10,000
1. SO	20 000	16	18	21	24	27	34	42
	40 000	19	22	25	30	34	41	50
	60 000	25	28	31	37	45	50	60
	80 000	33	35	40	47	56	62	72
	100 000		45	50	58	69	75	85
	120 000							90
1. GO	20 000	19	22	26	30	34	42	50
	40 000	24	28	33	38	42	51	59
	60 000	32	36	42	49	53	62	70
	80 000	41	46	52	60	64	73	81
	100 000		58	65	74	81	90	98
	120 000							115
2. SO a dalších SO	20 000	18	20	24	27	30	38	46
	40 000	22	25	31	35	38	47	55
	60 000	30	34	40	45	48	57	66
	80 000	40	45	51	56	60	69	79
	100 000				70	74	85	95
2. GO a dalších GO a trvalého vyřa- zení z provozu	20 000	22	25	30	34	37	43	54
	40 000	30	34	39	44	47	54	65
	60 000	40	45	49	56	59	67	77
	80 000	51	56	64	71	74	82	92
	100 000				89	92	101	111

sklápěcí

Pro období do							
proverzení	dosažení základních kilometrů	— 2,500	— 4,500	— 5,500	— 7,500	— 10,000	nad 10,000
1. SO	20 000	20	23	26	29	37	45
	40 000	24	27	32	36	44	53
	60 000	30	33	39	47	53	64
	80 000	38	43	50	59	66	79
	100 000	48	53	61	72	79	89
1. CO	20 000	24	28	33	36	45	53
	40 000	30	35	40	44	54	63
	60 000	39	45	52	56	66	75
	80 000	49	56	63	67	77	86
	100 000	61	68	77	85	95	103
	120 000						129
2. SO a dalších SO	20 000	22	26	29	32	41	50
	40 000	27	33	37	40	50	59
	60 000	37	43	48	51	61	71
	80 000	48	54	59	63	73	84
	100 000			73	77	89	101
2. CO a dalších CO a trvalého vyřazení z pro- vozu	20 000	27	32	36	39	46	53
	40 000	36	41	46	49	57	70
	60 000	48	52	59	62	71	82
	80 000	59	67	74	78	87	98
	100 000			92	96	106	117

skříňové

Pro období do								
provedení	dosažení základních kilometrů	-1,500	-2,500	-4,500	-5,500	-7,500	-10,000	nad 10,000
1. SO	20 000	18	20	23	26	29	36	44
	40 000	22	25	28	32	37	44	53
	60 000	28	31	34	40	48	53	63
	80 000	36	38	42	50	59	65	75
	100 000		48	53	61	72	78	88
	120 000							102
1. GO	20 000	21	24	28	32	36	44	52
	40 000	27	31	36	41	45	54	62
	60 000	35	39	45	52	56	65	73
	80 000	45	49	55	63	67	76	84
	100 000		62	69	78	85	94	102
	120 000							120
2. SO a dalších SO	20 000	20	22	26	29	32	40	48
	40 000	25	28	34	38	41	50	58
	60 000	33	37	43	48	51	61	69
	80 000	44	49	55	60	64	73	83
	100 000				74	78	89	100
2. GO a dalších GO a trvalého vyřa- zení z provozu	20 000	24	27	32	36	39	45	56
	40 000	33	37	42	47	50	57	68
	60 000	43	48	52	59	62	70	81
	80 000	55	60	68	75	78	86	96
	100 000				93	96	106	116

IV. Přívěsy pro dopravu osob

Pro období do		D 4 B 40, 50	RPA PRK 6	ostatní	
provedení	dosažení základních kilometrů			do 30 osob	nad 30 osob
1. SO	20 000	8	9	7	8
	40 000	12	13	11	12
	60 000	17	19	16	18
	80 000	22	25	20	23
1. GO	20 000	10	11	9	10
	40 000	14	16	12	15
	60 000	19	22	17	20
	80 000	24	29	22	26
2. SO a dalších SO	20 000	9	10	8	9
	40 000	13	14	11	13
	60 000	18	21	17	20
	80 000	23	30	21	23
2. GO a dalších GO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	11	12	10	11
	40 000	16	17	13	17
	60 000	21	23	18	22
	80 000	27	32	23	31

V. Přivěsy pro dopravu nákladu

Pro období do		valníky		sklápačci		skříňové	
provedení	dosažení základních kilometrů	do 4,5 t užitečného zatižení	nad 4,5 t užitečného zatižení	do 4,5 t užitečného zatižení	nad 4,5 t užitečného zatižení	do 4,5 t užitečného zatižení	nad 4,5 t užitečného zatižení
1. SO	20 000	7	9	10	11	9	10
	40 000	9	11	12	13	11	12
	60 000	12	15	16	18	15	16
	80 000	16	19	21	23	20	21
1. GO	20 000	9	11	12	13	11	12
	40 000	11	13	14	16	14	15
	60 000	14	17	18	21	18	19
	80 000	19	22	24	27	22	25
2. SO a dalších SO	20 000	8	10	11	12	10	11
	40 000	10	12	13	15	13	14
	60 000	13	16	17	20	17	18
	80 000	17	20	22	25	22	24
2. GO a dal- ších GO a trvalého vyřa- zení z provozu	20 000	10	12	13	14	12	13
	40 000	12	14	15	18	15	16
	60 000	15	18	20	23	19	20
	80 000	21	24	26	30	25	27

VI. Motocykly

Pro období do		ČZ 125. 150 ČZ-Jawa 125. 150, 175	Jawa 250 ČZ-Jawa 250 Jawa 350	Jawa 500
provedení	dosažení základních kilometrů			
1. SO	20 000	6	6	7
	40 000	7	7	8
	60 000	9	10	11
1. GO	20 000	8	8	9
	40 000	9	9	10
	60 000	10	11	12
2. SO a dalších SO	20 000	7	7	8
	40 000	9	10	11
2. GO a dalších GO a trvalého vyřazení z provozu	20 000	9	10	11
	40 000	12	12	13

Část VI

**Normy výkonů nebo doby upotřebitelnosti
akumulátorů:**

Norma výkonů nebo doby upotřebitelnosti akumulátorů činí:

- a) u nákladních vozidel a autobusů
60 000 zkm nebo 2 roky,
- b) u ostatních automobilů
50 000 zkm nebo 2 roky,
- c) u motocyklů
25 000 zkm nebo 2 roky.

Část VII

Normy nákladů na pláště

1. Správné hospodaření s pláští v provozu se zjistí srovnáním skutečných nákladů na celou soupravu plášťů na vozidle a normovanými náklady této soupravy.

2. Normované náklady na soupravu se vypočítají na podkladě počtu ojížděných plášťů a stanovených norem nákladů na pláště.

3. Normy nákladů jsou stanoveny v Kčs/100 zkm pro jednotlivý plášť podle jeho rozměru v závislosti na pořizovací ceně a jeho upotřebitelnosti.

4. Upotřebitelnost jednotlivého rozměru a druhu pláště se vypočte podle vzorce:

$$U = \frac{P}{N} \cdot 100$$

kde značí: U = Upotřebitelnost v zkm

P = Pořizovací cena

N = Normovaný náklad v Kčs/100 zkm daného rozměru.

5. Normované náklady plášťů na vozidle za určité období se vypočítávají podle vzorce:

$$A = N \cdot n \cdot \frac{\text{zkm}}{100}$$

přičemž

- A značí normované náklady plášťů pro vozidlo za dané období,
- N značí normovaný náklad pláště v Kčs pro 100 zkm,
- n značí počet pneumatik na vozidlech bez plášťů na náhradních kolech,
- zkm značí počet zkm za dané období.

6. Pro pláště jež nemají stanovenou normu nákladů (bod 7) platí norma nejbližšího menšího rozměru pláště.

7. Normy nákladů na pláště v Kčs/100 zkm se stanoví takto:

I. Pláště pro motocykly a skútry

Rozměr pláště	Norma nákladů v Kčs/100 zkm
2,50 — 16	0,70
3,00 — 16	1,10
3,25 — 16	1,20
3,50 — 16	1,30
2,50 — 19	0,75
2,75 — 19	1,10
3,00 — 19	1,15
3,25 — 19	1,30
3,50 — 19	1,40
4,00 — 19	1,80

II. Pláště pro osobní automobily

6,70 — 13	1,60
4,00 — 13	0,85
4,50 — 15	0,90
4,80 — 15	1,00
5,00 — 15	1,05
5,30 — 15	1,25
5,60 — 15	1,30
5,90 — 13	1,30
6,00 — 15	1,85
6,50 — 15	2,15
6,70 — 15	2,25
7,00 — 15	2,35
4,75 — 16	1,05
5,00 — 16	1,10
5,25 — 16	1,20
5,50 — 16	1,30
5,75 — 16	1,35
6,00 — 16	1,90
6,50 — 16	2,20
7,00 — 16	2,40
7,50 — 16	2,50

III. Pláště lehké

6,00 — 13	1,25
6,50 — 13	1,70
7,00 — 18	1,75
7,50 — 13	1,95
6,00 — 20	1,30
6,50 — 20	1,80
7,00 — 20	1,85

IV. Pláště střední

Rozměr pláště	Norma nákladů v Kčs/100 zkm
7,50 — 20	2,15
8,00 — 20	2,85
8,25 — 20	2,95
9,00 — 20	2,60

V. Pláště těžké

10,50 — 16	3,95
9,75 — 20	3,55
10,00 — 20	3,75
10,50 — 20	4,15
11,00 — 20	4,00

VI. Pláště obří

Rozměr pláště	Norma nákladů v Kčs/100 zkm
12,00 — 20	4,65
13,00 — 20	4,95
13,00 — 22	4,40

VII. Pláště traktorové

5,50 — 16	1,00
6,00 — 20	2,10
9,00 — 24	2,90
11,25 — 24	3,50
12,75 — 28	4,75
13,00 — 28	5,70
14,00 — 28	6,10
9,00 — 36	4,45

Část I

Provozní poměry a provozní podmínky

Oddíl 1

Provozní poměry

ozna-
čení
při-
rážka
%

1. Provozní poměry jsou určeny sklonitostí silnice, povrchem vozovky, zvláštní povahou dopravy a použitím přívěsů. Vliv provozních poměrů na opotřebení vozidla a pláště, na rychlost vozidla a tím na spotřebu pohonných hmot je vyjádřen zvláštními přírážkami, stanovenými pro jednotlivý druh provozních poměrů.

2. Nejde-li vozidlo v provozních poměrech vzatých v úvahu při stanovení technickohospodářských norem, tj. provozních poměrech příznivých, přepočítávají se ujeté kilometry na základní kilometry s použitím přírážek na provozní poměry uvedené v odstavci 3.

3. Pro potřebu použití technickohospodářských norem stanoví se tyto druhy provozních poměrů a přírážek na provozní poměry:

ozna-
čení
při-
rážka
%

a) sklonitost silnice

aa — rovinná silnice nebo cesta, třeba v hornatém kraji, jejíž podélný profil vykazuje sklony nejvýše 5 %, takže téměř není třeba jet na nižší rychlostní stupeň než na přímý záběr

R 0

bb — kopcovitá silnice nebo cesta, na jejímž podélném profilu se rovina často střídá s kopci o sklonu nad 5 %, takže je třeba jet na nižší rychlostní stupeň než na přímý záběr, a to na úsecích delších než 500 m

K 10

cc — horská silnice nebo cesta v horách, která má sklony nad 10 % a zákruty vyžadující častého řazení a

dlouhých jízd při zařazeném nižším rychlostním stupni

H 25

dd — strmá silnice nebo cesta v horách, která má sklonitost nad 15 %

S 70

b) povrch vozovky

aa — rovný (asfaltovaný, betonový, dlažďený kostkou, špalíčkovaný, dehtový, válcovaný nebo s jiným rovným povrchem)

I 0

bb — nerovný (ve špatném stavu — výtluky)

II 10

cc — rozježděný (s hlubokými rýhami, nerovný, kamenitý, blátivý)

III 25

dd — terén za sucha s hrubou navážkovou úpravou (na stavbách, v pískovištích, lomech, pole, louky, měkké polní cesty)

IV 80

ee — terén rozmoklý (rozježděný bez úpravy, sypký písek, mokrá jíl, mokrá zemina)

V 130

Určitému úseku silnice lze přiznat toliko jedinou přírážku ze skupiny a) a jedinou přírážku ze skupiny b). Pro potřebu přepočtu ujetých kilometrů na základní kilometry se však tyto přírážky sčítají v jedinou přírážku na provozní poměry.

Podle velikosti této provozní přírážky je možno uspořádat provozní poměry v tuto řadu:

přírážka
%

1. R I silnice rovinná, povrch rovný 0
2. R II silnice rovinná, povrch nerovný 10

	přirážka %	přirážka %
3. K I silnice kopcovitá, povrch rovný	10	5. druhého a dalších — posuzuje se stejně jako první přívės, ale jen polovinou přírážky (bod 2 až 4). O druhou polovinu přírážky se zvýší základní normy spotřeby
4. K II silnice kopcovitá, povrch nerovný	20	bb — u osobního automobilu 10
5. R III silnice rovinná, povrch rozježděný	25	cc — druhý přívės u traktoru 20
6. H I silnice horská, povrch rovný	25	f) speciální poměry, nejvýše 10
7. H II silnice horská, povrch nerovný	35	4. Přirážky uvedené pod písmeny a) až f) se sčítají; součtu těchto přírážek se použije k přepočtu ujetých kilometrů na základní kilometry. (Viz část II oddíl 1 odstavec 1.)
8. K III silnice kopcovitá, povrch rozježděný	35	5. Provádí-li se v určitém silničním úseku větší počet jízd z různých nebo do různých míst tohoto úseku, může být držitelem vozidla zavedena jednotná průměrná přírážka na provozní poměry celého úseku (traťová přírážka).
9. S I silnice strmá, povrch rovný	70	Traťová přírážka se vypočte takto:
10. H III silnice horská, povrch rozježděný	50	Kilometry celého úseku se převedou na základní kilometry podle části II této přílohy. Z vypočtených základních kilometrů a skutečných kilometrů se zjistí traťová přírážka podle vzorce
11. S II silnice strmá, povrch nerovný	80	$\text{traťová přírážka} = \left(\frac{\text{počet základních km}}{\text{počet skutečných km}} - 1 \right) \cdot 100$
12. R IV rovinný terén za sucha	80	Příklad: úsek měří 180 km skutečných. Počet přepočtených základních km jest 207.
13. K IV kopcovitý terén za sucha	90	$\text{traťová přírážka} = \left(\frac{207}{180} - 1 \right) \cdot 100 =$
14. S III silnice strmá, povrch rozježděný	35	$= (1,1500 - 1) \cdot 100 = 0,1500 \cdot 100 = 15,00$
15. H IV horský terén za sucha	105	Traťová přírážka pro uvedený úsek činí 15 %.
16. R V rovinný terén za mokra	130	6. Pro určitou územní oblast, v níž se vozidly téhož držitele provádí větší počet jízd, může být zavedena jednotná průměrná přírážka vycházející ze skutečných provozních poměrů silnic, kterých bude použito k jízdám vozidel v této oblasti (oblastní přírážka). Podklady pro stanovení oblastní přírážky předloží držitel vozidla příslušnému okresnímu národnímu výboru, který určí její výši. Přesahuje-li oblast rámec okresu, určí za stejných podmínek oblastní přírážku příslušný krajský národní výbor. Schválená oblastní přírážka se použije pro všechny jízdy provedené ve stanovené oblasti, pokud nedojde k podstatné změně provozních poměrů.
17. R V kopcovitý terén za mokra	140	Oblastní přírážka se vypočte takto:
18. S IV strmý terén za sucha	150	Kilometry všech úseků silnic, kterých bude použito k jízdám vozidel ve stanovené oblasti, se
19. H V horský terén za mokra	155	
20. S V strmý terén za mokra	200	
c) rozvážkové nebo sběrné jízdy podle vzdálenosti zastávek nebo opakující se jízdy na krátkou vzdálenost nepřesahující 1500 m, nejvýše	15	
d) jízdy výlučně uvnitř závodu nejvýše	20	
e) použití přívėsů		
aa — u nákladního automobilu a autobusu		
1. jednonápravových do celkové váhy 1000 kg	5	
2. ostatních až do celkové váhy přívěsu nepřesahující polovinu užitečného zatížení tažného vozidla	15	
3. je-li celková váha přívěsu větší než polovina užitečného zatížení tažného vozidla	20	
4. je-li celková váha přívěsu větší než užitečné zatížení tažného vozidla	25	

převědou na základní kilometry podle části II této přílohy. Z vypočtených základních kilometrů a skutečných kilometrů se zjistí oblastní přírážka podle vzorce

$$\text{oblastní přírážka} = \left(\frac{\text{počet základních kilometrů}}{\text{počet skutečných kilometrů}} - 1 \right) \cdot 100$$

Oddíl 2

Provozní podmínky:

1. Okolnosti, které kromě provozních poměrů ovlivňují spotřebu pohonných hmot, nikoliv však opotřebení vozidel a plášťů, se nazývají provozními podmínkami.

2. Vliv provozních podmínek na spotřebu pohonných hmot je vyjádřen přírážkami a srážkami v % k základní normě spotřeby pohonných hmot.

3. Na provozní podmínky, které ovlivňují spotřebu pohonných hmot v závislosti na počtu ujetých kilometrů, stanoví se tyto přírážky a srážky:

	Přírážky %
a) jízda uvnitř města Prahy, Brna, Bratislavy, Ostravy nejvýše	20
b) jízda uvnitř ostatních měst s kolejovou nebo trolejovou dopravou nejvýše	10
c) rozvážkové nebo stěrné jízdy podle vzdálenosti zastávek nebo opakující se jízdy na krátkou vzdálenost nepřesahující 1500 m, nejvýše	15
d) jízda v koloně (nejméně 3 vozidla za sebou ve vzdálenosti 15 až 40 m)	10
e) jízda vozidla do prvních 2500 km (záběh) s novým vozidlem nebo po generální opravě, případně střední opravě, při níž byla provedena celková oprava motoru, nejvýše	10
f) přechodné zhoršení technického stavu vozidla mající bezprostřední vliv na zvýšení spotřeby pohonných látek nejdéle po dobu 3 měsíců, nejvýše	10
g) jízdy pro potřeby výcviku řidičů nejvýše	10
h) je-li celková váha přívěsu větší než dvojnásobná provozní váha tažného vozidla, počítá se za každou tunu nad tuto váhu	3
ch) speciální podmínky, nejvýše	10

Srážky
%

i) vozidlo jezdí bez nákladu	-10
j) traktor (tahač) jezdí s přívěsem (návěsem) bez nákladu	-15
k) traktor (tahač) jezdí bez přívěsu (návěsu)	-30

Poznámka:

- při jízdě vozidla nelze zároveň použít přírážek uvedených pod písmeny a) a b), d) a g), c) a g), e) a f),
- přírážku uvedenou pod písmenem f) je možno použít zcela výjimečně a v rozmezí 0 až 10 % ji povolí vedoucí hospodářské (dopravní) organizace. Opakované použití této přírážky u téhož vozidla pro tutéž technickou závadu v období 12 měsíců není dovoleno,
- přírážku podle písmene ch) je možno použít jen za souhlasu vedoucího hospodářské (dopravní) organizace v rozmezí 0 až 10 %. Touto přírážkou se řeší ty speciální podmínky, které nelze zahrnout pod ustanovení bodu 3,
- srážka podle písmene i) se provádí za ucelený výkon za směnu; je-li z celkové ujetých zkm ujetu 30 % prázdných zkm, srážka se nazapočítává; je-li ujetu 31—70 % prázdných zkm, započítává se srážka 5 %; je-li ujetu přes 70 % prázdných zkm, započítává se srážka 10 %.

4. Na provozní podmínky, které ovlivňují spotřebu pohonných hmot vozidla nezávisle na počtu ujetých kilometrů (např. vozidel se zvláštním zařízením, zapojeným na motor vozidla) se stanoví tyto přírážky pro zvláštní činnost:

a) vozidlo je opatřeno motorovou sklápěčkou za jedno sklopení	1 %
b) vozidlo je opatřeno navijákem; za jednu hodinu použití navijáku	10 %
c) vozidlo je opatřeno zařízením pro čerpání tekutin; za předčerpání 100 litrů tekutiny	
aa — u benzinových motorů	1 %
bb — u naftových motorů	0,5 %
d) zahřívání motoru v zimních měsících u všech vozidel chodem motoru vozidla; za jedno zahřátí nejvýše	3 %

Pro činnost zvláštních zařízení, zapojených na motor vozidla, která nelze zahrnout pod písmena a) až d), stanoví přírážku pro zvláštní činnost

držitel vozidla. Při stanovení přírážky přihlíží k technickým normám výrobce a k výši přírážky té činnosti, která je svou povahou nejbližší; o stanovené výši vyhotoví protokol.

Poznámka:

Zahřívání motoru se provádí při teplotě -5° až -15° C jedenkrát za tři hodiny. Při teplotě nižší než -15° nebo při teplotě -5° C, ale za silného větru, jedenkrát za dvě hodiny. Zahříváním motoru se rozumí jeho nastartování a ponechání v chodu na nízké otáčky při zakrytém chladiči. Urychlené zahřívání vysokým počtem otáček není dovoleno.

Spotřebu pohonných hmot pro činnost zvláštních zařízení vozidla, při níž se nepoužije motoru vozidla (např. vytápění vozidla, jeřáb atp.), určuje držitel vozidla s přihlédnutím k technickým normám výrobce zařízení. K této spotřebě se nepřihlíží při stanovení normované spotřeby pohonných hmot pro celkovou činnost vozidla, nýbrž se stanoví samostatně.

Část II

Směrnice pro přepočet ujetých kilometrů na základní kilometry a pro výpočet spotřeby pohonných hmot (normované spotřeby)

Oddíl 1

Přepočet ujetých km na základní kilometry

1. Ujeté kilometry se přepočítávají

- s použitím přírážky na provozní poměry v %,
- s použitím traťové přírážky na provozní poměry v %,
- s použitím oblastní přírážky na provozní poměry v %.

2. Pro přepočet ujetých kilometrů a pro výpočet normované spotřeby pohonných hmot při jízdě vozidla zjišťují se ujeté kilometry pomocí tachometru, tachografu (po přepočítání příslušné úchyly přístrojů) nebo podle silničních map.

3. Ujeté kilometry se přepočítávají na základní kilometry podle vzorce základní km =

$$= \text{ujeté km} \left(1 + \frac{\text{přirážka v \% na provozní poměry}}{100} \right)$$

Příklad:

Silnice mezi obcemi A—B měří 60 km. Ze sklonitosti silnice a povrchu silnice vyplývají provozní poměry K I, na něž připadá 10% přírážka.

Přepočet:

$$60 \cdot \left(1 + \frac{10}{100} \right) = 60 \cdot (1 + 0,10) = 60 \cdot 1,10 = 66$$

60 km ujetých mezi obcemi A a B = 66 základních kilometrů.

4. Má-li silnice, po které vozidlo jezdí, několik úseků s rozdílnými provozními poměry, provede se přepočet ujetých kilometrů na základní kilometry pro každý úsek samostatně.

Příklad:

silnice mezi obcemi C až D měří 180 km,
z toho je 48 km v provozních poměrech RI,
tj. 0 % na provozní poměry
62 km v provozních poměrech KI,
tj. 10 % na provozní poměry
70 km v provozních poměrech RIII,
tj. 25 % na provozní poměry.

Přepočet:

$$48 \cdot \left(1 + \frac{0}{100} \right) = 48 \cdot (1 + 0) = 48 \cdot 1,0 = 48$$

$$62 \cdot \left(1 + \frac{10}{100} \right) = 62 \cdot (1 + 0,10) = 62 \cdot 1,10 = 68,2$$

$$70 \cdot \left(1 + \frac{25}{100} \right) = 70 \cdot (1 + 0,25) = 70 \cdot 1,25 = 87,5$$

203,7

zaokrouhleno 204

180 ujetých kilometrů = 204 základních kilometrů.

Při opakujících se jízdách vozidly téhož držitele z místa A do místa B (např. pravidelná autobusová linka, pravidelný svoz nebo rozvoz mléka atp.), použije držitel základní kilometry, vypočtené pro takový úsek podle předešlých odstavců pro všechny další jízdy vozidel.

Oddíl 2

Výpočet normované spotřeby pohonných hmot

1. Normovaná spotřeba pohonných hmot určuje přiměřenou a hospodárnou spotřebu pro jízdu určitého vozidla.

2. Normovaná spotřeba pro jízdu vozidla, při které se nevyskytují některé z provozních podmínek, pro něž jsou stanoveny přírážky a sračky, se vypočte ze základních kilometrů a ze základní normy spotřeby pohonných hmot podle vzorce normovaná spotřeba pro jízdu =

$$= \text{základní km} \frac{\text{základní norma}}{100}$$

3. Normovaná spotřeba pro jízdu vozidla, při které se vyskytují některé z provozních podmínek, pro něž jsou stanoveny přírážky a srážky, se vypočte podle vzorce

$$\text{normovaná spotřeba pro jízdu} = \frac{\text{základní km. normovaná spotřeba na 100 km}}{100}$$

Ve vzorci uvedená normovaná spotřeba na 100 km se vypočte ze základní normy spotřeby pohonných hmot zvýšené o součet přírážek a srážek na provozní podmínky podle vzorce

$$\text{normovaná spotřeba na 100 km} = \frac{\text{základní norma} \cdot \left(1 + \frac{\text{součet přírážek a srážek na provozní podmínky}}{100} \right)}{100}$$

4. Normovaná spotřeba pohonných hmot pro zvláštní činnost vozidla, která je nezávislá na počtu ujetých kilometrů, se vypočte ze základní normy spotřeby pohonných hmot zvýšené o přírážky na zvláštní činnost vozidla a z počtu úkonů podle vzorce

$$\text{normovaná spotřeba na zvláštní činnost} =$$

$$= \frac{\text{základní norma} \cdot \frac{\text{přírážka pro jeden úkol zvláštní činnosti}}{100} \cdot \text{počet úkonů}}{100}$$

5. Normovanou spotřebu pohonných hmot pro celou činnost vozidla tvoří součet normované spotřeby pohonných hmot pro jízdu vozidla a pro zvláštní činnost vozidla.

Plánovaná údržba vozidel v provozu a údržba vozidel odstavců 1 až 4 do provozní zálohy

Část I

Všeobecná ustanovení

Složitá konstrukce motorových vozidel a značná citlivost jejich ústrojí vyžadují pečlivou obsluhu vozidel a kontrolu všech jejich skupin, podskupin, dílců a součástí (údržba vozidla) a to tak často, aby bylo možno rozeznat opotřebení nebo vadu ještě v době, kdy lze zabránit vzniku poruchy, nebo alespoň oddálit nutnost opravy pouhým seřízením ústrojí, namazáním, vyčištěním, odstraněním nesprávné vůle součástí. Udržování prováděné podle plánu pravidelně, po ujetí určitého počtu kilometrů nebo po určité době (plánovaná údržba) má proto povahu preventivní, ochrannou a je účelnější a hospodárnější než udržování neplánovité, živelné, prováděné teprve při vzniku poruchy nebo vady. Tím slouží co nejdelšímu uchování vozidla v řádném technickém stavu. Odstranění vzniklých poruch na vozidle se již nezahrnuje do prací plánované údržby; tyto poruchy se odstraňují opravou (viz přílohu 4).

1. Plánovaná údržba obsahuje v cyklu všechny práce (technické operace) potřebné k uchování maximální provozní schopnosti vozidla při největším výkonu. Práce a úkony, uvedené v části II této přílohy je nutno rozšířit o případné další práce, které stanoví v technologických postupech výrobce vozidla.

2. Plánovaná údržba se vztahuje na všechny druhy vozidel; u motocyklů, silničních traktorů, speciálních vozidel, motorových tříkolek, motorových vozidel pro invalidy a u přívěsů a návěsů se předepsaný rozsah plánované údržby vztahuje jen na skupiny, podskupiny, dílce a součásti shodné s automobily; pro ostatní skupiny, podskupiny, dílce a součásti těchto vozidel stanoví rozsah údržby (jednotlivé práce a lhůty) držitel vozidla nebo osoba odpovědná za jeho provoz.

3. Plánovaná údržba musí být prováděna pravidelně po ujetí normovaného výkonu vozidla v základních kilometrech neb v určité době podle podrobného plánu údržby, který určuje provedení jed-

notlivých stupňů údržby pro každé vozidlo. Plán údržby pro jednotlivý měsíc dopředu musí být zpracován tak, aby jednotlivé druhy prací časově na sebe navazovaly a nedocházelo k předčasnému, popřípadě opožděnému provedení jednotlivých prací. Prodlužovat normy výkonu pro provádění jednotlivých prací a stupňů plánované údržby, vynechat některé stupně nebo práce a nahrazovat je běžnými opravami je nepřípustné.

4. Technické podmínky pro provoz vozidel stanovené vyhláškou ministerstva dopravy č. 145/1958 Ú. l., o podmínkách provozu vozidel na silnicích, musí být při provádění plánované údržby zachovány, a to i tehdy, jsou-li v pokynech výrobce uvedeny údaje jiné.

5. K zajištění řádné plánované údržby a ke zlepšení vztahu řidičů k vozidlům je nutno, aby vozidla byla trvale svěřována jednomu řidiči nebo jedné četě řidičů; úkoly řidičů a vozidel musí být plánovány a stanoveny rovnoměrně tak, aby nedocházelo při jejich plnění v některém dnu k nadměrnému přepětí řidiče nebo vozidla.

6. Socialistické organizace vedou o provádění plánované údržby pro každé vozidlo záznam podle vzoru uveřejněného v částce 29 Úředního listu z roku 1955.

Část II

Plánovaná údržba

Práce plánované údržby se provádějí v těchto stupních:

- ošetřování vozidla (O),
- technická prohlídka 1. stupně (P 1),
- technická prohlídka 2. stupně (P 2),
- příprava vozidla pro zimní nebo letní provoz.

Oddíl 1

Ošetřování vozidla (O)

Ošetřování vozidla tvoří

- a) denní obsluha (DO),
- b) mytí vozidla (M),

- c) mazání vozidla {Mz},
- d) výměna oleje v motoru {V}.

Denní obsluhu tvoří

- A. kontrola vozidla před započítím jízdy a na počátku jízdy,
- B. kontrola vozidla za jízdy,
- C. obsluha a kontrola vozidla po ukončeném denním výkonu.

Kontrola v rámci denní obsluhy nevyžaduje zásadně rozebrání kontrolovaného ústrojí.

A. Kontrola vozidla před započítím jízdy a na počátku jízdy

Řidič je povinen kontrolovat:

1. stav a čistotu státních poznávacích značek, odrazových skel a čistotu všech skel, světlometů a svítilen,
2. chod ohřátého motoru odposloucháním, neozývají-li se neobvyklé zvuky (klepání ventilů, ložisek nebo pístních čepů, hučení rozvodů apod.),
3. množství oleje v motoru a těsnost klikové skříně,
4. množství vody v chladiči a těsnost chladič soustavy,
5. množství paliva v nádržích a těsnost palivového potrubí,
6. činnost všech světel, ukazatelů směrů, stírače oken a signálního zařízení,
7. činnost řízení, vůli volantu, stav a spojení táhel a pák řízení,
8. upevnění disků kol a náhradních kol,
9. činnost brzd (stálost tlaku vzduchu u vzduchové brzdy, stav a těsnost brzdových hadic a trubek u ostatních brzd), stav lan, lanovodů, táhel, pák a čepů brzdové soustavy,
10. těsnost hlavního brzdového válce a vyrovnávací nádržky, množství brzdové kapaliny ve vyrovnávací nádrži a její těsnost,
11. stav per, nejsou-li prasklé listy, svorníky, spony a třmeny,
12. činnost a těsnost sklápěcího zařízení,
13. stav a nahuštění pneumatik včetně záložní pneumatiky,
14. vnější technický stav vozidla, zejména není-li vozidlo poškozeno,
15. stav a správné zapojení přívěsů, zejména zajištění závěrného čepu závěsu, správné zapojení

brzdové hadice a kabelu pro elektrické spojení přívěsu s tažným vozem,

- 16. úplnost a stav normální a zvláštní výstroje,
- 17. činnost mechanismu nebo speciální nástavby.

Práce uvedené pod č. 1, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 16 a 17 není řidič povinen před jízdou opakovat, jde-li o vozidlo obsluhované týmě řidičem a garážuje-li vozidlo jednotlivě v uzavřené garáži nebo uzamčené na střeženém prostranství (tyto práce jsou obsaženy v pracích, jež jsou předepsány v obsluze a kontrole vozidla po ukončení denního výkonu).

B. Kontrola vozidla za jízdy nebo při zastávkách během denního výkonu vozidla

Řidič je povinen kontrolovat:

1. kontrolní přístroje, chod a teplotu motoru, hlučnost ústrojí a činnost řízení,
 2. zda hlavy kol, brzdové bubny, převodové, redukční a rozvodové skříně jsou normálně zahřátý,
 3. zda neuniká palivo, voda, olej, brzdová kapalina a zda neuchází vzduch v místě spojů vzduchotlakové brzdy,
 4. tlak vzduchu v pneumatikách a jejich stav (zvýší-li se tlak vzduchu zahřátím pneumatik, není dovoleno jej během denního výkonu vozidla snižovat),
 5. stav mechanismu-nebo speciální nástavby.
- Závady ohrožující bezpečnost provozu musí být ihned odstraněny.

C. Obsluha a kontrola vozidla po ukončení denního výkonu

Obsluha a kontrola vozidla po ukončení denního výkonu zahrnuje tyto pracovní úkony:

1. vyčištění vnitřku vozidla a ložného prostoru,
2. očištění státních poznávacích značek, odrazových skel, skel světlometů a svítilen a okenních skel,
3. doplnění oleje do motoru a vstřikovacího čerpadla,
4. doplnění vody do chladiče a kontrola, zda voda neuniká z chladič soustavy (v zimním období případné vypuštění vody z chladiče),
5. doplnění pohonné látky a kontrola těsnosti nádrže a palivového potrubí,
6. kontrola činnosti všech světel, ukazatelů směru, stírače skel a signálního zařízení,

7. kontrola stavu a spojení táhel a pák řízení, vůle volantu a kulových čepů,
8. kontrola činnosti brzd (stálosti tlaku vzduchu a vzduchové brzdy, stavu a těsnosti brzdových hadic a trubek u ostatních brzd), stavu lan, lanovodů, táhel, pák a čepů brzdové soustavy,
9. kontrola množství brzdové kapaliny ve vyrovnávací nádrži a její doplnění,
10. kontrola stavu per, nejsou-li prasklé nebo uvolněné listy, svorníky, spony a těmeny,
11. kontrola stavu a činnosti mechanismu nebo speciální nastavby, doplnění oleje do hydraulických systémů a kontrola jejich těsnosti,
12. kontrola pneumatik, zda nejsou poškozeny nebo nad dovolenou míru opotřebené, neobjevují-li se na nich vyboulená místa; odstranění vtisknutých předmětů z pneumatik, přezkoušení zadních dvojitých pneumatik, zda se netřou o sebe, přezkoušení tlaku pneumatik, popřípadě jejich dohuštění,
13. kontrola upevnění disků kol a náhradních kol.

Tyto úkony provede řidič nebo zvláště určený zaměstnanec. Odstavuje-li se vozidlo k provedení technické prohlídky 1. a 2. stupně, provede se po skončení denního výkonu vozidla pouze doplnění nádrže pohonnými hmotami. Ostatní úkony jsou zahrnuty v technických prohlídkách.

Mytí vozidla (M)

- a) Mytí I. stupně — umytí karosérie osobního automobilu, autobusu a autobusového přívěsu.
- b) Mytí II. stupně — umytí celého vozidla, tj. karosérie, motoru a podvozku. Umytí ložné plochy, u vozidel se skříňovou karosérií očištění vnitřního prostoru karosérie. Uklízení a očištění budky řidiče. Očištění sedadel a vnitřního prostoru autobusu. Po umytí celého vozidla se nakonzervuje podvozek, spodní plochy blatníků a ochranných plechů vhodnými konzervačními prostředky.

Mazání vozidla (Mz)

tvoří očištění maznic a promazání

- a) kulových čepů řízení, čepů táhel řízení, sloupku řízení;
- b) svislých čepů přední nápravy;
- c) čepů, výkyvných polonáprav;
- d) čepů per;
- e) ložisek a drážkového hřídele kloubového a spojovacího hřídele;

- f) čepů, táhel a pák brzd;
- g) lanovodů;
- h) kloubů předního pohonu kol;
- i) závěsu pro přívěs;
- j) ložisek a ucpávky vodního čerpadla a větráků.

U vozidel s centrálním mazáním podvozku se provede doplnění nádrží olejem.

Dále se promazí maznice mechanismů a speciální nastavby.

Výměnu oleje v motoru (V)

tvoří tyto práce:

- a) vypuštění starého oleje;
- b) vypuštění usazenin z čističe oleje, vypláchnutí čističe a vymytí vložky v technickém benzínu, případně výměna vložky;
- c) očištění magnetu vypouštěcí zátky;
- d) vypláchnutí motoru vyplachovacím olejem po dobu 10 až 15 minut;
- e) naplnění nového oleje;
- f) u motorů, které mají oddělenou olejovou nádrž kompresoru, provést výměnu oleje v kompresoru.

Oddíl 2

Technická prohlídka 1. stupně (P 1)

1. Technická prohlídka 1. stupně pozůstává z umytí, očištění a uklízení vozidla v rozsahu mytí II. stupně, z promazání vozidla v rozsahu mazání vozidla (Mz), z technické kontroly, seřízení vozidla a dotažení jeho volných spojů.

2. Před přistavením vozidla k provedení technické prohlídky 1. stupně není řidič povinen provádět úkony, obsažené v obsluze a kontrole vozidla po ukončení denního výkonu, je však povinen provést doplnění pohonné látky.

3. Technická kontrola, seřízení a promazání vozidla a dotažení jeho volných spojů se provádí takto:

a) u motoru:

1. kontrolovat chod ohřátého motoru odposloucháním a překontrolovat tlak oleje a činnost mazací soustavy;
2. kontrolovat těsnost hlav válců, sacího a výfukového potrubí;
3. vypustit usazeniny z čističe oleje, čistič a vložku vymýt, případně vyměnit, dotáhnout všechny spoje olejového potrubí;

4. kontrolovat množství oleje v motoru, doplnit olej, případně vyměnit olejovou náplň (V), kontrolovat těsnost klikové skříňe a dotáhnout její šrouby;
5. vymýt a navlhčit olejem vložku čističe vzduchu, vyměnit olejovou náplň čističe vzduchu, dotáhnout spoje připevňující čistič vzduchu;
6. kontrolovat připevnění motoru k rámu;

b) u chladicí soustavy:

1. kontrolovat těsnost a připevnění vodního čerpadla, dotáhnout ucpávku, překontrolovat vůli ložisek;
2. kontrolovat vzdálenost větráku od chladiče, kontrolovat stav a napnutí řemenů, kontrolovat stav ložisek a upevnění větráku;
3. kontrolovat stav, těsnost a připevnění chladiče, očistit lamely z vnějšku, doplnit chladič vodou;
4. kontrolovat stav a těsnost pryžových spojek, podle potřeby dotáhnout utahovací pásky, kontrolovat těsnost vypouštěcích kohoutů a činnost teploměru;
5. kontrolovat činnost žaluzií nebo rolety před chladičem a ovládací zařízení promazat;
6. u vzduchem chlazených motorů překontrolovat činnost větráků, očistit plochy oběžného i rozváděcího kola ventilátoru, včetně kanálků pro vedení vzduchu, žebrovaní na hlavách i válcích motoru, ložiska oběžného kola větráku se nesmějí přemazat;

c) u palivové soustavy:

1. vyčistit přívod paliva, kontrolovat těsnost karburátoru, namazat hřídel škrtící klapky a táhlo s klouby ovládání karburátoru, dotáhnout spoje, kontrolovat a případně seřídít běh naprázdno, v případě vysoké spotřeby seřídít karburátor;
2. kontrolovat upevnění a těsnost vstřikovacího čerpadla a vstřikovacích ventilů, překontrolovat pohon vstřikovacího čerpadla, doplnit olej ve skříni čerpadla a promazat ovládací zařízení čerpadla;
3. kontrolovat upevnění, těsnost a správnou činnost dopravního čerpadla, vyčistit čistič paliva;

4. kontrolovat upevnění jemného čističe paliva, vypustit usazeniny, vymýt, případně vyměnit vložky čističe;
5. kontrolovat upevnění a těsnost palivové nádrže a palivového potrubí, odvzdušnit palivovou soustavu;
6. u vznětových motorů změřit stupeň kouřivosti motoru;

d) u elektrického zařízení:

1. kontrolovat neporušenost izolace, připojení a upevnění všech vodičů, dotáhnout svorky;
2. kontrolovat upevnění a činnost dynama, regulátoru nabíjení a spouštěče;
3. kontrolovat stav akumulátorů, odstranit nečistoty, dotáhnout a natřít svorky tukem, akumulátor doplnit destilovanou vodou, přeměřit napětí článků a hustotu elektrolytu;
4. kontrolovat upevnění rozdělovače, očistit víko vně i uvnitř, raménko a kontakty u přerušovače, kontrolovat uhlíkový kontakt a činnost regulátoru předstihu, namazat hřídel rozdělovače a pístěnou vložku, kontrolovat seřízení předstihu zapalování a úhel otevření kontaktů, kontrolovat upevnění kabelů a neporušenost koncovek;
5. očistit zapalovací svíčky, seřídít vzdálenost elektrod, svíčky přezkoušet;
6. kontrolovat žhavicí okruh u vznětových motorů;
7. kontrolovat upevnění a správnou činnost hlavních a pomocných světlometů, všech ostatních svítilen, světelných signalizačních zařízení, kontrolních svítilen, kontrolovat seřízení hlavních světlometů;
8. kontrolovat upevnění a správnou činnost všech elektrických spotřebičů;
9. kontrolovat stav pojistek v pojistkové skříňce;

e) u spojky:

1. kontrolovat a případně seřídít volný chod pedálu spojky, kontrolovat vysouvání a záběr spojky;
2. promazat ložisko spojky;

f) u přední nápravy a řízení:

1. kontrolovat stav přední nápravy a vůli svislých čepů;

2. kontrolovat stav spojení táhel, tyčí a pák řízení, stav a vůli kulových čepů, upevnění volantu, sloupků řízení a převodky řízení, kontrolovat vůli volantu;
 3. doplnit převodku řízení olejem;
 4. u předního pohonu kontrolovat stav a těsnost kloubů;
 5. kontrolovat sbíhavost předních kol;
 6. kontrolovat, zda kola při maximálním natočení nenarážejí o některou pevnou část vozidla;
 7. kontrolovat těsnost a vůli ložisek kol, doplnit mazivo v ložiskách kol;
 8. kontrolovat upevnění kol;
 9. kontrolovat činnost, stav a spoje posilovače řízení;
- g) u převodovky a přídatných převodů:
1. kontrolovat upevnění a těsnost skříně převodovky, případně přídatných převodů;
 2. kontrolovat činnost zasouvacího ústrojí převodovky, případně přídatných převodů;
 3. doplnit olej ve skříní převodovky, případně přídatných převodů;
 4. kontrolovat stav pohonu rychloměru, případně tachografu, neporušenost plomb, promazat ohebný hřídel;
- h) u spojovacího a kloubového hřídele:
1. kontrolovat stav kloubů spojovacího a kloubového hřídele, dotáhnout spoje kloubů, kontrolovat stav drážkového hřídele;
 2. kontrolovat připevnění ložiska spojovacího hřídele k rámu;
- i) u zadní nápravy:
1. kontrolovat stav rozvodovky, dotáhnout spoje zadní nápravy;
 2. kontrolovat těsnost rozvodovky a doplnit olej;
 3. promazat čepy výkyvných polonáprav;
 4. kontrolovat těsnost a vůli ložisek kol, doplnit mazivo v ložiskách kol;
 5. kontrolovat upevnění kol;
- j) u brzdové soustavy:
1. kontrolovat stav lan, lanovodů, táhel, pák a čepů a dotáhnout spoje pomocné brzdy;
 2. kontrolovat stav, těsnost a připevnění hlavního brzdového válce a vyrovnávací nádržky, doplnit kapalinu, kontrolovat stav a těsnost brzdových hadic, upevnění brzdového potrubí, zda není deformováno nebo nemá prudký ohyb zhoršující průchod kapaliny, dotáhnout spoje;
 3. kontrolovat volný chod pedálu kapalinové brzdy, kontrolovat, zda v soustavě není vzduch, kontrolovat volný chod pomocné brzdy;
 4. kontrolovat stav, činnost a připevnění hlavního brzdíče, těsnost brzdové soustavy, stav spojů brzdových trubek a hadic, kontrolovat stav a těsnost brzdových hadic, upevnění brzdového potrubí, zda není deformováno nebo nemá prudký ohyb zhoršující průchod vzduchu, činnost, upevnění a seřízení brzdových válců, činnost a připevnění ovládacích ventilů, vyfukovacích ventilů, píníče pneumatik, vyrovnávací tlaku a brzdíče přívěsu;
 5. kontrolovat připevnění a činnost kompresoru, stav a napnutí řemenů, vyčistit a navlhčit čistič vzduchu kompresoru;
 6. kontrolovat seřízení regulátoru tlaku vzduchu;
 7. vyčistit odlučovač oleje a vypustit usazeniny ze vzduchojemů, kontrolovat činnost protimrazové pumpy;
 8. kontrolovat účinnost a seřízení brzd;
 9. promazat čepy čelistí brzd a hřidelů klíčů brzd;
 10. kontrolovat stav a činnost motorové brzdy;
- k) u rámu a příslušenství podvozku:
1. kontrolovat rám, zda nemá trhliny nebo uvolněné spoje, uvolněné šrouby dotáhnout, kontrolovat neporušenost svárů;
 2. kontrolovat stav per, upevnění per a volné spoje dotáhnout;
 3. promazat odlehčená listová pera;
 4. kontrolovat stav, těsnost a upevnění tlumičů a stabilizátorů;
 5. kontrolovat správnou činnost, stav a upevnění závěsu pro přívěs, kontrolovat zajištění matice závěsu;
 6. kontrolovat upevnění a správnou činnost spojkové hlavice, vzduchotlakových brzd a elektrické zásuvky pro přívěs;
 7. kontrolovat stav, správnou činnost a upevnění držáků náhradního kola;

8. kontrolovat stav a těsnost výfukového potrubí, dotáhnout volné spoje a překontrolovat, nedotýká-li se hořlavých částí karosérie;

1) u karosérie:

1. kontrolovat připevnění karosérie k rámu, kontrolovat stav a spoje roštu karosérie;
2. kontrolovat stav a upevnění blatníků a gumových zástěrek, kapoty, masky chladiče, stupaček, nárazníků, žebříků, zahrádky pro zavazadla, skříněk, tabulek a držáků tabulek;
3. kontrolovat stav závěsů dveří, dvířek a závěsů bočnic, závěsy promazat, kontrolovat a promazat zámky všech dveří a dvířek, zařízení pro otevírání oken, posuvné střechy a větracích klapek;
4. kontrolovat celkový stav karosérie, její těsnost, kontrolovat upevnění krytů v podlaze, v případě zatékání zjistit rozsah poškození;
5. kontrolovat stav a upevnění sedadel, opěradel, držadel, polic pro zavazadla, sluneční clony a přístrojové desky;
6. kontrolovat správnou činnost; regulaci a upevnění topení;
7. kontrolovat činnost a stav sklápěcího zařízení, přepouštěcího ventilu, pojistného ventilu, teleskopického zvedáku, kontrolovat těsnost soustavy a upevnění jednotlivých orgánů, doplnit olej;

m) u výbavy vozidla:

1. kontrolovat upevnění a neporušenost plomby hasičského přístroje, kontrolovat stav a úplnost zdravotnických prostředků;
2. kontrolovat stav, úplnost a uložení nářadí, nepoškozenost a úplnost náhradních součástí;
3. kontrolovat stav plachty, plachtových oblouků, nástavců bočnic, dečky chladiče;
4. kontrolovat stav a činnost přidavného mechanizačního zařízení nebo navijáku;

n) u pneumatik:

1. kontrolovat huštění pneumatik;
2. kontrolovat stav pneumatik, vhodnost pneumatik k protektorování, z pneumatik vyjmout cizí tělesa;

3. kontrolovat montáž pneumatik, zjistit zda se zadní dvojité pneumatiky při jízdě nedotýkají;

o) u speciálních nástaveb provést prohlídku podle pokynů výrobce nástavby.

Oddíl 3

Technická prohlídka 2. stupně (P 2)

1. Technická prohlídka druhého stupně (P 2) pozůstává z uklízení, čištění, mytí, technické kontroly, seřízení a mazání vozidla a dotažení jeho volných spojů v rozsahu technické prohlídky 1. stupně, rozšířené o tyto úkony:

a) u motoru:

1. změřit kompresní tlak v jednotlivých válcích nebo jejich těsnost;
2. dotáhnout hlavy válců, příruby sacího a výfukového potrubí, dotáhnout vahadla ventilů, kontrolovat ventilová pera a seřadit ventily;

b) u chladicí soustavy:

1. překontrolovat činnost termostatu, případně jiného zařízení pro regulaci chlazení, překontrolovat činnost teploměru;
2. odstranit vodní kámen z chladiče;

c) u palivové soustavy:

1. vyčistit karburátor, překontrolovat jeho seřízení a správnou funkci všech ústrojí, seřadit běh naprázdno;
2. kontrolovat a seřadit vstřikovací čerpadlo na zkušebním zařízení, seřadit předvstřík, dávkování a vyměnit olejovou náplň;
3. očistit a seřadit vstřikovací ventily a trysky;

d) u elektrického zařízení:

1. kontrolovat opotřebení kolektorů a uhlíků dynama a spouštěče, kolektory očistit, promazat ložiska, dynamo a regulátor přezkoušet a seřadit na zkušebním přístroji;
2. kontrolovat a seřadit zapalování motoru na zkušebních přístrojích (např. Paltest);
3. kontrolovat neporušenost odrušovacích elementů a jejich úplnost;

e) u řízení a přední nápravy:

1. překontrolovat rovnoběžnost náprav a geometrii přední nápravy;

2. vyměnit olejovou náplň v převodce řízení;
3. vyměnit mazivo v ložiskách hlavy kol;

f) u převodovky a přidavných převodů:

1. vyměnit olej v převodovce a v přidavných převodech, skříň propláchnout proplachovacím olejem;
2. po demontáži víka převodovky kontrolovat správný záběr, neporušenost a opotřebení ozubených kol, stav ložisek;

g) u zadní nápravy:

1. vyměnit olej v rozvodovce a skříň propláchnout proplachovacím olejem;
2. vyměnit mazivo v ložiskách kol;

h) u brzdové soustavy:

1. kontrolovat stav brzdových bubnů;
2. kontrolovat opotřebení obložení brzdových čelistí, obložení odmastit a zdrsnit;
3. kontrolovat stav vratných pružin brzdových čelistí a vůli v kolových mechanismech;
4. provést zkoušku účinnosti provozní, pomocné a motorové brzdy;

i) u rámu a příslušenství podvozku:

1. doplnit kapalinu do tlumičů pérování;
2. překontrolovat ochranný nátěr podvozku, rezavá místa očistit, poškozená místa opravit a ochranný nátěr obnovit;

j) u karosérie:

1. překontrolovat ochranný nátěr podlahy, spodní části karosérie, blatníků a podběhů, rezavá místa očistit, poškozená opravit a ochranný nátěr obnovit;
2. provést dezinfekci;

k) u pneumatik:

po demontáži kol z vozidla provést celkovou prohlídku pneumatik včetně disků, případně vyvážení a kola namontovat na vozidlo s ohledem na stav a opotřebení pneumatik.

1.—15. října a po skončení zimního období, tj. od 15.—30. dubna každého roku, současně s technickou prohlídkou 1. nebo 2. stupně.

2. Obsahuje tyto pracovní úkony:

a) před začátkem zimního období:

1. výměnu oleje v motoru, převodovce, rozvodovce, převodce řízení a ve sklápěcím zařízení za olej zimní, nepoužívá-li se univerzálního oleje;
2. propláchnutí chladicí soustavy proudem vody a případné naplnění nemrznoucí směsí;
3. výměnu akumulátorů za dostatečně nabitě s hustotou elektrolytu odpovídající zimnímu období;
4. doplnění vozidla zimní výstrojí, zejména příkryvkou na chladič, základacími klíny, lopatou a řetězy;
5. montáž a kontrolu činnosti zařízení pro zahřívání předních okenních skel;
6. zapojení, případně montáž zařízení pro vytápění vozidla a kontrolu jeho činnosti [též z hlediska zabránění požáru];

b) po skončení zimního období:

1. výměnu oleje v motoru, převodovce, rozvodovce, převodce řízení a ve sklápěcím zařízení za olej letní, nepoužívá-li se univerzálního oleje;
2. propláchnutí chladicí soustavy proudem vody a naplnění vodou;
3. uložení zimní výstroje do skladu a nakonzervování;
4. odmontování zařízení pro zahřívání předních okenních skel, odstranění závad a uložení do skladu;
5. odpojení zařízení pro vytápění vozidel, případně jeho odmontování a uložení do skladu.

Část III

Normy výkonů vozidel pro jednotlivé práce a stupně plánované údržby

1. Normy výkonů jsou vyjádřeny v základních kilometrech (§ 3 vyhlášky),

2. Pro jednotlivé práce a stupně plánované údržby se stanoví tyto závazné normy výkonů:

Oddíl 4

Příprava vozidla pro zimní nebo letní provoz

1. Příprava vozidla pro zimní nebo letní provoz se provádí před začátkem zimního období, tj. od

Druh vozidla	Denní obsluha	Ošetřování		Výměna oleje v motoru	Technické prohlídky	
		Mytí II. st.	Mazání podvozku		P 1	P 2
Osobní, dodávkové, nákladní automobily a autobusy, speciální automobily	denně	1 000	1 000	4 000	2 000	20 000
Traktory a tahače	denně	750	750	3 000	1 500	15 000
Přívěsy a návěsy nákladní a osobní	denně	1 000	1 000	—	2 000	—
Přívěsy těžké	denně	1 000	500	—	1 000	—
Motocykly	denně	1 000	1 000	4 000	1 000	10 000

3. Mytí 1. stupně se provádí u osobních automobilů, autobusů a osobních přívěsů pokud možno denně s ohledem na znečištění vozidel.

4. U vozidel s nízkým výkonem se technická prohlídka 1. stupně provádí nejméně za 10 týdnů a technická prohlídka 2. stupně nejméně za 12 měsíců.

5. Po jízdě za deštivého počasí, na rozmoklém sněhu nebo po brodění (mazivo je vyplachováno) je nutno provést mazání podvozku ihned bez ohledu na počet kilometrů, stanovených v odstavci 2.

6. Pro výměnu oleje v motoru a převodech při záběhu vozidla, případně motoru, se stanoví tyto závazné normy výkonů:

	Výměna oleje v motoru		Výměna oleje v převodech	
	VM1	VM2	VP1	VP2
Osobní, dodávkové a nákladní automobily, autobusy a motocykly,				
speciální automobily	500	1 500	4 000	16 000
Traktory a tahače	300	1 200	3 000	12 000

Část IV

Údržba vozidel před odstavením do provozní zálohy a uložených v této záloze

1. Držitelé vozidel jsou povinni plně využívat v provozu vozidel starších (neběžných) a cizích typů, především vozidel spadajících do skupiny B a C. Při dočasném poklesu nároku na přepravu jsou povinni odstavovat do provozní zálohy vozidla novějších typů nebo vozidla po generální opravě. Vozidla se odstavují do provozní zálohy teprve po provedeném záběhu a po ujetí záruční lhůty.

2. U vozidel odstavovaných do provozní zálohy nepřesahující dobu 14 dnů se provedou tyto práce:

- práce zahrnuté do obsluhy a kontroly vozidla po ukončení denního výkonu,
- mytí celého vozidla, tj. karosérie, motoru a podvozku,
- konzervování podvozku vozidla vhodným konzervačním prostředkem,
- vypodložení vozidla vhodnými podpěrami tak, aby byla odlehčena nosná pera a pneumatiky se slabě dotýkaly podlahy.

3. U vozidel odstavených do provozní zálohy delší 14 dnů, ale nepřesahující dobu 2 měsíců, se provedou tyto práce:

- práce zahrnuté do technické prohlídky 1. stupně, pokud podle počtu ujetých kilometrů není třeba provést technickou prohlídku 2. stupně,
- vypustí se pohonné látky z nádrže na palivo a ze záložních nádob (kanýstrů); u naftových motorů se vypustí pohonné látky též ze vstřikovacího čerpadla a výtlačného potrubí,
- u vodou chlazených motorů se vypustí voda a důkladně propláchnou celý chladicí okruh, vypustné kohouty se nechají otevřené, plnicí otvor chladiče se uzavře, na chladič se umístí na dobře viditelném místě tabulka s nápisem „bez vody“,
- vyjme se akumulátor a uloží se v oddělené místnosti, kde se udržuje podle platných směrnic,
- vyšroubují se svíčky nebo držáky s tryskami z motoru; nalije se do každého válce cca 50 g nepoužitého oleje toho druhu, který je v tom kterém ročním období pro mazání motoru určen a motor se protočí (asi 15—20 otáček); svíčky nebo držáky s tryskami se opět zamontují do motoru,
- sníží se tlak vzduchu v pneumatikách na cca polovinu předepsaného tlaku,

- g) postaví se řadicí páka do neutrální polohy a páka ruční brzdy se povolí,
- h) překontrolují se nástroje, nářadí a předepsané zásoby náhradních součástí podle platných vyhlášek a řádně se očistí, nakonzervují a doplní se chybějící; drobné součásti se zabalí do naolejovaného papíru,
- ch) překontrolují se hasicí přístroje a obsah lékárníčky; chybějící obsah lékárníčky se doplní,
- i) vozidla se uloží na kovových nebo dřevěných podpěrách tak, aby se pneumatiky nedotýkaly země, zajistí se proti spadnutí z podpěr, odlehčí se pera vozidla vložním dřevěným špalíčkem mezi pero a rám nebo podložením rámu (podle toho, jak to konstrukce vozidla vyžaduje),
- j) po jednoměsíčním uložení se zkontroluje stav konzervace vozidla a v případě potřeby se konzervace obnoví,
- k) při odstavení nutno splnit tyto další povinnosti:
 budka řidiče nesmí být uzamčena, klíče od spínací skřínky, budky řidiče a schránky je třeba spojit na jednom kroužku a kroužek opatřit štítkem, kde na jedné straně je uvedena státní poznávací značka vozidla a na druhé straně značka a typ vozidla, kroužek se štítkem a klíči je třeba uložit na bezpečném a v každé době dosažitelném místě, vozidlo musí být uloženo tak, aby bylo zabezpečeno proti požáru, povětrnostním vlivům, poškození nebo odcizení, pneumatiky musí být chráněny před slunečními paprsky.
- 4. U vozidel, odstavovaných do provozní zálohy, přesahující dobu 2 měsíců se provedou tyto práce:
 a) práce zahrnuté do technické prohlídky 2. stupně a práce uvedené v předcházejícím odstavci,
 b) převáže se plnicí otvor klikové skříně, čističe

vzduchu a ústí výfukové roury naolejovaným papírem, aby do nich nevnikala vlhkost a prach,

- c) řádně se očistí, osuší a nakonzervují všechny lesklé části vozidla,
- d) u dlouhodobě uložených vozidel se provede kontrola jejich pohotovosti zkušební jízdou dvakrát ročně, zpravidla na jaře a na podzim; s vozidlem se provede zkušební jízda na trati dlouhé 15—20 km; po zkušební jízdě, jejíž výsledek se zaznamená do dokladu o vozidle, se provedou všechny úkony a opatření na vozidle podle bodů a) až e) odstavce 3.

Část V

Ošetřování akumulátorů

1. Kontrola akumulátorů se provádí pravidelně při technických prohlídkách 1. a 2. stupně. Akumulátory, které nejsou použity v provozu vozidla, se kontrolují v létě přibližně jednou za 14 dnů, v zimě za 28 dnů.

2. Akumulátor je nutno udržovat čistý a suchý. Kovové součásti musí být lehce natřeny tukem; tuk nesmí přijít do styku s elektrolytem.

3. Sníží-li se vypařením hladina elektrolytu v akumulátoru méně než 15 mm nad hořejší okraj desek, doplní se destilovanou vodou. Zmenší-li se množství elektrolytu jiným způsobem než vypařením, např. vylitím, doplní se upraveným elektrolytem.

4. K úpravě elektrolytu použije se chemicky čisté kyseliny sírové a destilované vody, a to v takovém poměru, aby odpovídal hustotě elektrolytu obsaženého v akumulátoru. Pro úpravu elektrolytu se použije skleněné nebo pryžové nádoby; nalévá se vždy kyselina do destilované vody (opačný způsob je velmi nebezpečný) za stálého míchání skleněnou tyčinkou.

Opravy vozidel

1. Práce spojené s odstraněním závad vzniklých opotřebením nebo poškozením vozidla pokud nejsou zahrnuty do plánované údržby, tvoří náplň běžných, středních a generálních oprav.

2. Jednotlivé druhy oprav se vymezují takto:

- a) Běžná oprava se provádí podle potřeby; odstraňují se jí poruchy vyplývající z technických prohlídek nebo vzniklé při provozu vozidla.
- b) Střední oprava se provádí po ujetí nejméně poloviční normy výkonu vozidla do generální opravy. Střední oprava se provede výjimečně dříve, vyžaduje-li to naléhavě technický stav vozidla, je-li další jeho používání z tohoto důvodu již nevhodné, zejména vyžaduje-li motor celkovou opravu, přičemž je účelné odstranit závady i na ostatních skupinách vozidla.

Výměna motoru za celkově opravený, jestliže nebyly práce u ostatních skupin v rozsahu střední opravy provedeny, se považuje za běžnou opravu.

- c) Generální oprava se provádí po ujetí nejméně normy výkonu do generální opravy; vyžaduje-li toho technický stav vozidla, provede se generální oprava výjimečně dříve
 - aa) je-li spolehlivost ústrojí narušena a celkový technický stav vozidla ohrožuje bezpečnost provozu,
 - bb) vyžaduje-li většina skupin vozidla celkové opravy,
 - cc) je-li další používání vozidla následkem celkového nedostatečného technického stavu v provozu nevhodné.

3. V rámci běžných a středních oprav vozidel se provádějí celkové opravy jednotlivých skupin (podskupin) a opravy, popřípadě obnovení jednotlivých dílců a součástí.

Celková oprava skupiny se provádí nejdříve po ujetí normy výkonu, a to

- u motoru, přední nápravy a řízení do střední opravy vozidla,
- u ostatních skupin do generální opravy vozidla.

4. Překročení normy výkonu stanovené pro provedení střední nebo generální opravy je možné pouze tehdy, připouští-li to dobrý technický stav vozidla. V takovém případě se provede příslušný druh opravy později. Osoba odpovědná za provoz vozidla musí na základě technické prohlídky 2. stupně určit počet základních kilometrů, které mají být ujety do provedení střední nebo generální opravy; tento počet činí maximálně součet základních kilometrů za dvě období technických prohlídek 2. stupně. Po ujetí takto určených kilometrů provede se opět prověrka technického stavu vozidla, při níž se určí další počet kilometrů do nové technické prověrky vozidla, popřípadě termín odevzdání vozidla do střední nebo generální opravy.

5. Uplatňování požadavků na provádění všech generálních oprav vozidel a celkových oprav motorů a na provádění ostatních oprav dodavatelským způsobem se řídí zvláštními předpisy ministerstva všeobecného strojírenství. Seznam typů vozidel, u nichž se provádějí jednotlivé druhy oprav (perlustrace) stanoví pro příslušné období zvláštním opatřením ministerstvo dopravy a spojů po projednání se Státní plánovací komisí a ministerstvem všeobecného strojírenství.

Záběh nových vozidel a vozidel po generální opravě

Do ujetí prvních 2500 km s novým vozidlem nebo s vozidlem po generální opravě, popř. střední opravě, při níž byla provedena celková oprava motoru (záběh vozidla), musí držitelé vozidel zajistit dodržování těchto směrnic:

- a) během záběhu musí být s vozidlem šetrně zacházeno, zejména nesmí být použito k jízdě v terénu,
- b) záběh vozidla je třeba svěřit jen zkušeným řidičům, kteří musí být o těchto směrnicích řádně poučeni. Není správné v době záběhu měnit řidiče na vozidle,
- c) během záběhu je řidič povinen: pečlivě sledovat tlak, popř. teplotu oleje a teplotu vody v motoru. Při poklesu tlaku oleje na 1 atm. nebo stoupnutí teploty vody nad $+95^{\circ}\text{C}$ (pokud chladiče nejsou opatřeny přetlakovou zátkou), zastaví řidič ihned vozidlo a nechá motor běžet na volný chod, popř. jej zastaví a vyčká až vychladne. Dále je povinen přezkoumat funkci olejového čerpadla a chladičského okruhu. Během záběhu kontroluje řidič pravidelně teplotu hlav kol a brzdových bubnů,
- d) v době záběhu vozidla se provede výměna olejů v motoru a ostatních skupinách ve zkrácených lhůtách uvedených v části III. přílohy

čís. 3. Při výměně brzdové kapaliny, zejména původní náplně u dovezených vozidel ze zahraničí, je třeba celou soustavu propláchnout denaturovaným lihem. Proplachování brzdové soustavy se doporučuje ve všech případech, když v ní byly zjištěny nečistoty,

- e) během záběhu benzínových motorů nutno do benzínu přidávat olej, a to u čtyřdobých motorů v poměru cca 1:400, u dvoudobých motorů dle předpisu výrobce motorů,
- f) záběh vozidel s pohonem na zkapalněný nebo stlačený plyn se provádí zásadně s pohonem na benzín. Teprve po záběhu vozidla je možno používat náhradního paliva,
- g) při záběhu vozidla nemá vozidlo při přímém záběru překročit rychlost stanovenou výrobcem pro příslušný typ vozidla. Při používání ostatních převodových (rychlostních) stupňů musí být rychlost vozidla přiměřeně snížena,
- h) vozidlo v záběhu musí být opatřeno štítkem s nápisem „V záběhu“ umístěným tak, aby nápis byl dobře čitelný ze vzdálenosti 20 m,
- ch) při záběhu zemědělských traktorů se traktorista řídí směrnicemi vydanými ministerstvem zemědělství, lesního a vodního hospodářství,

Hospodaření s pláštěmi a dušemi a záruční podmínky pláštěů**Část I****Hospodaření s pláštěmi a dušemi****Oddíl 1****Všeobecná ustanovení**

1. Pláště a duše namontované na kolech vozidla dodaného výrobcem nebo získaného od jiného držitele, včetně namontovaných pláštěů a duší na náhradních kolech takového vozidla, se považují za součást základního prostředku. Pláště a duše smontované z kol vozidla a převzaté skladem, jakož i pláště a duše zakoupené z provozních prostředků jsou materiálovou zásobou a vedou se v evidenci jako materiálové zásoby.

2. Náklady na opravy pláštěů a duší a náklady na montáž a demontáž vyměňovaných pláštěů a duší se zahrnují do nákladů na běžné opravy vozidel. Výměny pláštěů se rovněž účtují jako náklady na běžné opravy vozidel, a to odděleně jako jejich zvláštní druh nákladů, položka účetní evidence „Výměny pryžových obručí“.

Oddíl 2**Oceňování pláštěů a duší**

1. Předpokladem správného hospodaření s pláštěmi a přesného výpočtu premii za snížení nákladů za pláště je hodnota jednotlivého pláště, zachycená ve skladní evidenci. Hodnota pláště se stanoví při prvním i při každém dalším přijetí do skladu, jakož i při každém protektorování pláště. Hodnota pláště se vyjadřuje procentem pořizovací ceny (nebo plánované pořizovací ceny) se zřetelem na jeho opotřebení. Zjištění výše opotřebení pláště vyžaduje odbornou prohlídku povrchu i vnitřku pláště.

2. Podle výše opotřebení pláště zjištěného odbornou prohlídkou se stanoví tyto skupiny pláštěů a jejich ocenění:

Skupina:	Ocenění pláště:
I pláště nový, nepoužitý	pořizovací cena nového pláště
II pláště s ojetým běhounem v rozpětí 0—35 %	75 % pořizovací ceny nového pláště

III pláště s ojetým běhounem v rozpětí 35—65 %	50 % pořizovací ceny nového pláště
IV pláště s ojetým běhounem v rozpětí 65—80 %	25 % pořizovací ceny nového pláště
V pláště s ojetým běhounem v rozpětí 80—95 % a pláště protektorované	20 % pořizovací ceny nového pláště
VI pláště s ojetým běhounem určený k protektorování nebo k trvalému vyřazení	cena staré pryže

Provedením opravy pláště se jeho hodnota nemění. Rovněž u pláště s jedním nebo dvěma průrazy se jeho hodnota nemění; při třech a více průrazech se zařadí pláště do nejbližší nižší skupiny uvedené v tomto odstavci.

3. Duše se oceňují pro operativní skladní evidenci, pouze jde-li o nové nepoužité duše, a to podle jejich pořizovací (podnikové plánované) ceny.

Příklady:

- Smontovaný pláště má běhoun ojetý o 40 %. Pláště se ocení podle skupiny III, tj. 50 % z pořizovací ceny, jelikož se ojetí pohybuje v rozpětí 35 až 65 %.
- Smontovaný pláště má běhoun ojetý o 70 %; měl by být oceněn podle skupiny IV. Pláště má však dva průrazy opravené a jeden dosud neopravený; hodnota se sníží o jednu skupinu, tj. na V a ocenění se provede 20 % pořizovací ceny nového pláště.
- Smontovaný pláště má ojetý běhoun a je určen k protektorování. Hodnota pláště se rovná ceně staré pryže (skupina VI). Po provedeném protektorování se ocení podle skupiny V, tj. 20 % z pořizovací ceny nového pláště.

Oddíl 3**Roztřídění pláštěů**

Pro tvorbu norem nákladů a pro účely zaručených norem nových protektorovaných pláštěů se roztřídí pláště takto:

- a) motocyklové,
- b) pro osobní a dodávkové automobily do nosnosti 900 kg,
- c) lehké do rozměrů 7,50×20 mimo pláště uvedené v bodě a) a b),
- d) střední do rozměrů 9,00×20,
- e) těžké do rozměrů 11,00×20,
- f) obří do rozměrů 12,00×20 a větší,
- g) traktorové.

Oddíl 4

Skládání pláště a duší

1. Pláště se skladují v regálech stojmo v jedné, popřípadě ve více vrstvách nad sebou. Malé a lehké pláště se mohou krátkodobě (nejdéle jeden měsíc) uskláňovat též ležmo na sebe do tzv. komínů. Bezdušové pláště se mohou uskláňovat pouze stojmo vedle sebe v jedné vrstvě. Doporučuje se pláště skladované stojmo jednou za měsíc pootočit, aby se zmenšila možnost jejich trvalé deformace.

2. Duše se uskláňují složené v lepenkových krabicích. Z duše se vytlačí vzduch, na ventil se našroubuje kovová čepička s ochranným pryžovým krytem neb prašníkem a duše se 3 až 4krát přeloží. Přechodně se duše také uskláňuje mírně nahuštěná a zavěšená na věšáku s půlkruhovým průřezem ramena.

3. Dlouhodobé skladování pneumatik namontovaných na ráfcích není dovoleno, neboť pnutí je příčinou trhlin na povrchu pryžové části pláště.

4. Sklad musí být tmavý, chladný, mírně vlhký, bezprašný s dobrým větráním avšak bez průvanu, neboť pohybující vzduch urychluje stárnutí pryže. Teplota ve skladě nemá přesáhnout + 25° C, vzdálenost uskladněných pláště a duší od topných těles musí být alespoň 1 m a topné těleso, jakož i potrubí musí být stíněné, neboť i sálavé teplo škodí pryžovým výrobkům. Okna a světlíky nutno opatřit roletami a okenní tabule natřít červenou nebo oranžovou barvou. Podlaha musí být vždy čistá, bez

skvrn od olejů, organických rozpustidel a kyselin. Ve skladu nesmějí být uskladněny kyseliny, chemikálie, rozpouštědla, motorová paliva apod. V prostorech skladovaných pneumatik nesmějí být v provozu jiskřící elektrické stroje, neboť vznikající ozón silně narušuje povrch pryže.

5. Pláště a duše se zásadně nesmějí uskláňovat na volném prostranství. Jsou-li pláště a duše výjimečně na krátkou a přechodnou dobu skladovány na volném prostranství — buď volně nebo na vozidlech — musí být čisté a suché. Před povětrnostními vlivy nutno je chránit nepromokavými a neprůsvitnými obaly neb příkrývkami.

6. V operativně technické skladní evidenci se pláště sledují na samostatných skladních kartách zvlášť pro každý rozměr v tomto členění:

- a) pláště nové,
- b) pláště opotřebené, schopné okamžitého použití,
- c) pláště vyžadující běžné opravy nebo určené k reklamaci a pláště odeslané do běžné opravy nebo reklamace,
- d) pláště vyžadující protektor nebo odeslané k protektorování,
- e) pláště připravené k vyřazení.

7. Vyřazené pláště a dosud neoddevzdané pláště jsou evidovány na společném skladním listě.

8. Při příjmu pláště uvedených v odstavci 6 na sklad nebo při jejich výdeji ze skladu zaznamenávají se na skladních kartách, příjemkách i výdejkách kromě příslušných záznamů též výrobní čísla pláště.

9. Duše se vedou v evidenci podle rozměrů a kromě toho podle kusů a pořizovací ceny, jde-li o nové duše, a podle kusů, jde-li o opotřebené duše.

Oddíl 5

Huštění a únosnost pneumatik

1. Tlak huštění a únosnost pneumatik se stanoví takto:

I. Pláště pro motocykly a skútry

Rozměr pneumatiky	Počet vložek	Rozměr ráfku	Tlak huštění v atmosférách	Únosnost pneumatiky v kg	Maximální rychlost km/hod
2,50—16	2	1,50A×16	1,9	125	40
3,00—16	2—4	1,85B×16	1,9	165	80
3,25—16	2—4	1,85B×16	1,9	185	80
3,50—16	4	2,15B×16	1,9	205	80
2,75—19	2—4	1,60×19	1,9	160	80

Rozměr pneumatiky	Počet vložek	Rozměr rátku	Tlak huštění v atmosférách	Únosnost pneumatiky v kg	Maximální rychlost km/hod
3,00—19	2—4	1,35 X 19	1,9	130	80
3,25—19	2—4	1,35B X 19	1,9	200	80
3,50—19	4	2,15B X 19	1,9	215	80
4,00—19	4	2,15B X 19	1,9	260	80
2,50—19	2	1,50A X 19	1,9	145	80

II. Pláště pro osobní automobily

4,00—15	4	2,50C X 15	1,7	210	80
4,50—15	4	3,00D X 15	1,7	245	80
5,00—15	4	3,00D X 15	1,7	315	80
5,50—15	4	3,50D X 15	1,7	350	80
6,00—15	4—6	4,50E X 15	1,7	440	80
6,50—15	6	4,50E X 15	2,—	515	80
7,00—15	6	5,00F X 15	2,2	575	80
4,75—16	4	3,00D X 16	1,7	310	80
5,00—16	4	3,00D X 16	1,7	330	80
5,25—16	4	3,00D X 16	1,7	355	80
5,50—16	4	3,50D X 16	1,7	365	80
5,75—16	4	3,50D X 16	1,7	405	80
6,00—16	6	4,00E X 16	2,—	460	80
6,50—16	6	4,50E X 16	2,—	530	80
7,00—16	6	5,00F X 16	2,2	600	80
7,50—16	6	5,50F X 16	2,2	650	80

III. Pláště lehká

6,00—19	6	3,75P—18	3,5	650	60
6,50—18	8	3,75P—18	3,5	700	60
7,00—18	8	4,33R—18	4,—	850	60
7,50—18	10	5,00S—18	4,—	1000	60
6,00—20	6	3,75P—20	3,5	700	80
HD		3,75P—20	3,5	500	80
6,50—20	8	4,33R—20	3,5	835	60
7,00—20	8	5,00S—20	4,—	940	60
HD		5,00S—20	4,—	790	80
7,50—20	10	5,00S—20	4,5	1050	60
HD		5,00S—20	4,2	930	80
eHD		6,00 —20	5,25	1350	100

IV. Pláště střední

8,25—20	10	6,00T—20	4,5	1340	60
	12	6,00T—20	5,—	1400	60
HD		6,00T—20	4,5	1140	80
eHD	10	6,5 —20	5,25	1525	100
	12	6,5 —20	5,75	1625	100
9,00—20	10	6,00T—20	4,5	1500	60
	12	6,00T—20	5,—	1740	60
HD		6,00T—20	4,5	1350	80
eHD	10	7,0 —20	5,50	1800	100
	12	7,0 —20	6,50	2000	100

V. Pláště těžké

Rozměr pneumatiky	Počet vložek	Rozměr ráfku	Tlak huštění v atmosférách	Únosnost pneumatiky v kg	Maximální rychlost km/hod
10,50—16	12	7,00 —16	5,—	1520	80
9,75—20	12	6,00T—20	5,25	1890	60
10,00—20	12	7,33V—20	5,25	1890	60
HD		7,33V—20	5,—	1550	80
eHD	12	7,5 —20	5,75	2075	100
10,50—20	14	7,33V—20	5,5	2050	60
11,00—20	14	7,33V—20	5,5	2150	60
	16	7,33V—20	6,5	2400	60
HD		7,33V—20	5,25	1810	80
eHD	14	8,0 —20	6,50	2550	80
	16	8,0 —20	6,50	2600	80

VI. Pláště obří

12,00—20	14	7,33V—20	5,5	2500	60
HD		7,37V—20	5,5	2040	80
eHD	14	8,5 —20	6,—	2725	80
	16	8,5 —20	6,75	3000	70
13,00—20 HD		8,37V—20	5,5	2440	80
14,00—20 HD		10,00V—20	5,75	2920	80
12,00—22	14	7,33V—22	5,5	2670	60
HD		7,33V—22	5,5	2210	80
eHD		8,5 —22	6,50	3125	70

VII. Pláště pro traktory

Rozměr pneumatiky	Rozměr ráfku	Tlak huštění v atmosférách	Únosnost pneumatiky v kg
5,50—16	3,50D×16	1,75	300
6,00—20	3,75P—20	2,75	550
8,00—20	6,00S×20	2,50	600
9,00—24	6,00S×24	2,50	850
11,25—24	8,00T×24	2,50	1000
12,75—28	8,00T×28	2,50	1300
13,00—28	8,00T×28	2,50	1550
9,00—36	6,00S×36	2,50	700

2. Předepsané tlaky huštění pneumatik je nutno dodržovat, i když vozidlo jede nižší rychlostí, než pro kterou jsou tlaky uvedeny nebo i když není zatížením vozidla využita únosnost pneumatiky. Nižší tlaky než předepsané nebudou výjimečně v provozu pozastavovány, jen nepřesahují-li:

- a) 10 % u vozidel, u nichž není trvale využito dovolené zatížení alespoň o $\frac{1}{4}$, nebo u vozidel určených k přepravě nemocných,
- b) 5 % u vozidel ostatních.

3. Únosnost pneumatik je udána váhou, jakou smí být pneumatika nejvýše zatížena; vozidlo může být proto zatíženo nákladem jen tak, aby část jeho celkové váhy připadající na jednu jeho pneumatiku nebyla vyšší než je udaná únosnost pneumatiky.

4. Zatížení pneumatik nesmí být zvětšováno huštěním nad maximální hodnoty uvedené v tabulkách.

5. Větší zařízení vozidla, než odpovídá stanovené únosnosti pneumatiky, nebude v provozu po-

zastavováno jen u autobusů, není-li tím ohroženo jejich bezpečné řízení a je-li snížena jejich rychlost; o tom platí zvláštní směrnice ministerstva dopravy a spojů.

6. Únosnost pneumatik při jiné rychlosti v hodině, než je uvedena v odstavci 1, udávají Československé státní normy.

Oddíl 6

Správné zacházení s pneumatikami v provozu

1. V provozu mohou být používány pouze nepoškozené pláště, u nichž je vzorek běhounu znatelný i na nejvíce ojeté ploše pláště; tyto pláště je držitel povinen předat k protektorování podniku provádějícímu výkup a distribuci plášťů a a poškozených plášťů je povinen zajistit před jejich dalším použitím odbornou opravu.

2. Pneumatiky musí být huštěny podle předepsaného tlaku huštění v oddíle 5.

3. Při montáži pneumatik musí být používány rozměry ráfků, předepsané v oddílu 5 pro příslušný rozměr pláště.

4. Ráfky před montáží musí být prohlédnuty, zda nejsou poškozeny, dále musí být zbaveny rzi a natřeny barvou.

5. Při montáži pneumatik na ráfek se vnitřní pláště a dosedací plocha ráfku posype klouzkem. Používání pohonných hmot, petroleje nebo jakýchkoliv mazadel je zakázáno.

6. Pneumatiky na určité vozidlo mají být zásadně stejného rozměru; u vozidel s dvojitou montáží musí být bezpodmínečně pneumatiky stejného rozměru.

7. Rozdíl výšky pneumatik na kolech s dvojitou montáží může činit toliko 10 mm. Mezi jednotlivými pneumatikami musí být dostatečná mezera, aby při jízdě naloženého vozidla se nedotýkaly.

8. Pláště jednostranně ojížděné musí být včas přemontovány, aby jejich ojíždění bylo stejnoměrné.

9. Váha přepravovaného zboží na vozidle musí být rozložena na celou jeho ložnou plochu, aby jednotlivé pneumatiky nebyly přetěžovány.

10. Sněhové řetězy mohou být používány pouze při jízdě vozidla na zasněžené vozovce.

Oddíl 7

Opravy plášťů a jejich protektorování

1. Pláště ojeté, proražené nebo jinak poškozené se opravují a protektují, aby bylo dosaženo

úspor nového materiálu a vyšší hospodárnosti provozu. Podnik provádějící opravy a podnik provádějící výkup a distribuci plášťů je povinen zákazníka upozornit na nejhospodárnější způsob opravy a protektorování.

2. Do opravy se přijímají pláště čisté vně i uvnitř, jejichž kordová vrstva i vnějšík mají jen taková poškození a opotřebení, která je možno spolehlivě opravit. Oprava se provede jen tehdy, je-li záruka, že opravený plášť splní účel z hlediska hospodárnosti a bezpečnosti.

3. Podnik provádějící protektorování nesmí provést protektorování plášťů, jejichž kostra je tak poškozena nebo celkový stav takový (separace mezi kordovými vrstvami, prolámaní kostry pod parkou s většími průrazy, pláště s vyřezlým lankem nebo jinak poškozenou parkou a pláště se zřetelnými stopami stárnutí, kde je nebezpečí, že při vulkanizaci započne regenerační proces), že by provedení protektoru nebylo hospodárné nebo použití protektorovaného pláště pro další provoz bezpečné. Podnik provádějící protektorování může upustit od protektorování pláště, není-li běžného rozměru a neíše-li s jeho dalším využitím v provozu počítat.

4. Podle rozsahu protektorování plášťů rozlišují se druhy protektorů prováděné:

- a) úzkým pásem — obnovuje se sjetý střed běžné plochy pláště a okraje zůstávají v původním stavu,
- b) širokým pásem — obnovuje se běžná plocha při zachování bočních hran,
- c) od boku k boku — provádí se obnova tím způsobem, že se oddělí od kostry původní materiál běhounu, který zůstal po objetí běžné plochy až k místu, kde končí vzorek,
- d) od patky k patce — při tomto způsobu se od karkasy oddělí a nahradí materiál běhounu a bočnice až k patkám pláště.

5. Podniky provádějící protektorování plášťů jsou povinny tyto rozřadit, zařadit a označit podle těchto klasifikačních skupin:

- I — pláště, jejichž kostra je zcela neporušena a které jsou protektorovány poprvé. Takto označených plášťů může být použito jako plášťů nových pro původní provozní zatížení,
- II — pláště, jejichž kostra vyžaduje menší opravy (např. drobné defekty v koruně pláště), avšak bez průrazu, které je nutno opravit

méně kordovými vložkami. Dále sem patří pláště, jejichž kostra je neporušená, ale jsou protektorovány podruhé.

Pláště II. klasifikační skupiny lze použít na původní provozní zatížení, avšak výhradně na zadní nápravy vozidel,

III — pláště vyžadující větších oprav, avšak pouze s jedním průrazem a pláště podruhé protektorované, jejichž kostra vyžaduje menší opravy.

Pláště III. klasifikační skupiny lze výhradně použít na zadní nápravy vozidel, přičemž nesmí být překročena rychlost 60 km/hod.,

IV — pláště ostatní u nichž je předpoklad, že protektorování bude ještě hospodárné. Zpravidla jsou to pláště s větším poškozením a s více průrazy.

Těchto plášťů nelze běžně použít; jsou určeny výhradně pro těžké provozní poměry na zadní nápravy vozidel, při nichž nesmí být přesahována rychlost 50 km/hod.

Podnik provádějící protektorování musí na protektorovaném plášti mimo klasifikační skupinu oboustranně označit výrobce protektoru, rok a měsíc výroby a pořadové (evidenční číslo). Velikost (výška) čísel musí být minimálně 20 mm.

Oddíl 8

Vyřazování plášťů

1. Poškozené pláště, které nelze ani opravit ani protektorovat, určí podnik provádějící výkup a distribuci plášťů v dohodě s držitelem pláště k trvalému vyřazení. Vyřazené pláště, kterých lze použít na zpracování vložek vykoupí podnik, provádějící výkup a distribuci plášťů, ostatní vyřazené pláště určené na regenerát znehodnotí. Rozhodnutí o vyřazení provede jmenovaný podnik v místě odběratele, jestliže počet plášťů nákladních a traktorových zadních bude vyšší než 20 kusů, nebude-li mezi dodavatelem a odběratelem dohodnuto jinak.

2. Při vyřazování plášťů se zjišťují příčiny vyřazení. Vyřazení plášťů se provádí nejméně ve čtvrtletních lhůtách. Podnik provádějící sběr gumy smí odebrat od držitele pouze pláště, které podnik provádějící výkup a distribuci plášťů znehodnotil.

3. O vyřazení pláště vyhotoví jeho držitel protokol, který uschová po dobu nejméně 3 let.

Část II

Záruční podmínky plášťů

Oddíl 1

Záruka na nově vyrobené pláště

1. Výrobce plášťů přejímá záruku za jakost použitého materiálu, konstrukci pláště a bezvadnou dílenskou práci u nově vyrobených plášťů jakostní třídy A a B za těchto podmínek:

- a) pláště musí být namontovány na nepoškozených ráfcích rozměrů stanovených normou ČSN,
- b) do plášťů musí být montovány duše stejných nebo přípustných rozměrů podle norem ČSN,
- c) pneumatiky musí být huštěny a zatěžovány podle části I oddílu 5 této přílohy.

2. Výrobce ručí za předčasně vyřazené pláště, pokud jejich vyřazení nebylo zaviněno závadou v provozu nebo závadou vozidla.

3. Výrobce ručí za pláště do uplynutí 36 měsíců ode dne vyrobení pláště. Pro uplatnění nároků ze záruky je každý plášť opatřen datem výroby.

4. Při splnění podmínek uvedených v odstavcích 1 a 3 zaručuje výrobce tento minimální kilometrový výkon plášťů vyjádřený v základních kilometrech:

a) u motocyklového pláště	13 000 zkm
b) u osobního pláště	26 000 zkm
c) u lehkého pláště	33 000 zkm
d) u středního pláště	38 000 zkm
e) u těžkého pláště	44 000 zkm
f) u obřího pláště	50 000 zkm
g) u traktorového pláště	15 000 zkm

5. Výrobce neručí za jakost plášťů

- které byly používány v rozporu se stanovenými záručními podmínkami,
- jejichž boční stěny byly násilně poškozeny (uvolněnými součástkami vozidel, odřením o okraj chodníku apod.) nebo jejichž běžná plocha byla poškozena mechanickými vlivy, zejména najetím na ostrý nebo tupý předmět, následkem nesprávné sblíhavosti kol apod.; tím není dotčeno právo z odpovědnosti za výrobní vadu, která způsobila předčasné vyřazení pláště.
- jejichž kordová část byla zničena přetížením vozidla, podhuštěním nebo jízdou po nenahuštěném plášti,

- poškozených na bočních stěnách i běžné ploše chybně montovanými řetězy,
- poškozených neodbornou montáží, zejména nedostatečným odstupem při dvojmontáží a cizími tělesy, která se dostanou mezi pláště,
- zničených jinými vlivy jako při srážce, požáru vozidla apod.,
- poškozených neodborným provedením změny profilu ovrubováním a nafezáváním,
- huštěných jiným plynem než vzduchem,
- kterých je používáno při soutěžích a závodech jakéhokoliv druhu; výjimku tvoří speciální závodní pláště, pro něž však záruky vpředu uvedené neplatí,
- poškozených nevhodným skladováním nebo montáží neodpovídající směrnicím uvedeným v oddílu 5 této přílohy,
- jejichž některá část byla opravována, vyjma drobné opravy běžné plochy a opravy dohodnuté s výrobcem; nebudou však uznány vady, které vznikly dodatečně v opravovaném místě.

Oddíl 2

Způsob vyřizování záručních případů

1. Držitel pláště reklamuje všechny pláště, které neuvedou záruční kilometrický výkon a nejsou poškozeny nevhodným ošetřováním v provozu. Vyřizování provádí dodavatel, resp. výrobce v dohodě s reklamujícím držitelem.

2. Na uznanou reklamaci poskytuje dodavatel tuto náhradu:

- a) byl-li plášť uznán pro výrobní vadu za nezpůsobilý k jízdě, nahradí jej výrobce držiteli novým pláštěm a to — nebylo-li plášť dosud použito k jízdě — bezplatně, jinak za úhradu té části hodnoty pláště, která odpovídá počtu neujetých záručních kilometrů,
- b) byl-li plášť uznán pro výrobní vadu za vadný a je schopen opravy, je opraven na náklad výrobce a vrácen vyplaceně zpět držiteli; plášť zůstává dále v původní záruce, do které se nevztáhá doba od podání reklamace do vrácení pláště z opravy;

3. Náhradu za uznané reklamace pláště poskytné dodavatel nejpozději do šesti neděl po rozhodnutí reklamační komise a plášť odešle vyplaceně na adresu reklamujícího.

4. Reklamační nároky uplatňují:

- a) národní podniky Československá státní automobilová doprava, podniky městské dopravy, podnik zahraničního obchodu MOTOKOV, podnik zahraničního obchodu STROJEXPORT, ministerstvo národní obrany a ministerstvo vnitra přímo u ústřední reklamační komise ministerstva chemického průmyslu, ustavené u Odbytového sdružení gumárenského průmyslu Gottwaldov,
- b) ostatní odběratelé prostřednictvím příslušného dodavatele pláště u výrobního podniku.

5. Vyřizování reklamací se provádí zásadně v reklamačních komisích, jejichž počet a rozsah působnosti určuje ministerstvo chemického průmyslu v dohodě s příslušným resortem.

6. Veškeré došlé reklamace spotřebitelů uvedených v odstavci 4 písm. a) se vyřizují jednou měsíčně u ústřední reklamační komise ministerstva chemického průmyslu, ustavené u Odbytového sdružení gumárenského průmyslu Gottwaldov. Ostatní došlé reklamace vyřizují se přímo u výrobce, a to vždy během 10 dnů po obdržení pláště a příslušné dokumentace.

7. Reklamující je povinen zaslat reklamované pláště řádně očištěné s řádně vyplněným reklamačním dotazníkem podniku uvedenému v odstavci 4. Pláště nevyhovující těmto podmínkám nebudou k projednání reklamace převzaty a vrátí se na útraty reklamujícího zpět. Tím nejsou dotčena práva odběratele reklamovat, splní-li dodatečně tuto povinnost.

8. Reklamační komise je oprávněna přezkoumat údaje v dotazníku uvedené pověřenými zástupci; důvodem k zamítnutí reklamace je i provozní poškození prokazatelně zjištěné, i když bylo zatajeno nesprávným vyplněním dotazníku.

9. Reklamující obdrží písemné vyznění o výsledku provedené reklamace.

10. Reklamace vad včetně vymezení požadavků odběratele musí být podány písemně; ústní nebo telefonické reklamace jsou právně bezvýznamné.

11. Při zamítnutí reklamace se plášť na přání reklamujícího na jeho náklad vrátí, jinak se odevzdá bez náhrady do sběru.

12. Nesouhlasí-li reklamující s rozhodnutím reklamační komise, mohou odběratelé svá práva uplatnit u arbitráže a jde-li o práva občanů, u soudu.

Oddíl 3

Záruka na protektorované pláště

1. Podnik provádějící protektorování plášťů přejímá záruku za provedené obnovení běžné plochy I., II. a III. klasifikační skupiny těchto plášťů:

- a) které jsou montovány na nepoškozených ráfcích, rozměrů stanovených normou ČSN,
- b) do nichž jsou montovány duše stejných nebo přípustných rozměrů podle normy ČSN,
- c) které jsou huštěny a zatěžovány podle stanovených předpisů,

d) u kterých nebylo předčasné upotřebení běžné plochy zaviněno závadou vozidla,

e) u kterých jsou dodržovány maximální přípustné rychlosti vozidla podle platných předpisů.

2. Podnik provádějící protektorování plášťů ručí za protektorované pláště při splnění záručních podmínek uvedených v odstavci 1 osmáct měsíců ode dne vyrobení protektoru. Pro kontrolu vyrobeného protektoru je každý protektorovaný plášť označen stanovenými údaji.

3. Při splnění záručních podmínek uvedených v odstavci 1 zaručuje podnik provádějící protektorování tento minimální kilometrický výkon plášťů, vyjádřený v základních kilometrech:

	Klasifikační skupina		
	I.	II.	III.
a) osobní pneumatiky	16 000 zkm	13 000 zkm	10 000 zkm
b) lehké nákladní pneu	18 000 zkm	16 000 zkm	13 000 zkm
c) střední nákladní pneu	22 000 zkm	20 000 zkm	15 000 zkm
d) těžké nákladní pneu	25 000 zkm	20 000 zkm	15 000 zkm
e) obří nákladní pneu	30 000 zkm	25 000 zkm	18 000 zkm
f) zadní traktorové pneu	10 000 zkm	8 000 zkm	8 000 zkm

Poznámka:

Na úzké a široké pásy se poskytuje ve všech kategoriích 50% záručních kilometrů podle klasifikační skupiny I.

4. Výrobce neručí za jakost protektoru plášťů:

- u nichž byla obnovená běžná plocha ze záruky vyňata pro nesplnění stanovených záručních podmínek,
- jejichž obnovená běžná plocha byla poškozena mechanickými vlivy,
- poškozených průrazem kostry,
- které mají poškozené patky pláště,
- u kterých došlo k přetržení nebo poškození lanka,
- poškozených nedostatečným odstupem při dvojmontáži, případně cizími tělesy, která vnikla mezi pláště,
- poškozených montovanými řetězy,
- poškozených jinými vlivy, jako při srážce nebo požáru vozidla,
- poškozených následkem přetížení vozidla, podhuštěním, případně jízdou po nenahuštěném plášti.

Oddíl 4

Způsob vyřizování záručních případů protektorovaných plášťů

1. Protektorované pláště, které neujedou zárukou stanovený počet kilometrů a nejsou poškozeny nehospodárným ošetřováním v provozu, reklamují se u podniku, který protektor dodal.

2. Na uznané reklamace poskytuje dodavatel tuto náhradu:

- a) Byl-li protektor uznán pro výrobní vadu za nezpůsobilý k jízdě, nahradí jej dodavatel (výrobce) držiteli novým protektorem stejné rozměrové a klasifikační skupiny, a to pouze tehdy, neujel-li protektor více jak 50 % záručních kilometrů. Jinak za náhradu té části hodnoty protektorů, která odpovídá počtu neujetých záručních kilometrů.
- b) byl-li protektor uznán pro výrobní vadu za vadný a je schopen opravy, je opraven na náklad

výrobce a vrácen vyplaceně zpět držiteli; protektor zůstává dále v původní záruce, do které se nevčítá doba od podání reklamace do vrácení pláště z opravy,

c) náhradu za uznané reklamace poskytne dodavatel (výrobce) nejpozději do 6 týdnů po rozhodnutí reklamační komise a plášť odešle vyplaceně na adresu reklamujícího.

3. Reklamující je povinen zaslat reklamované pláště řádně očištěné s řádně vyplněným reklamačním dotazníkem. Pláště neodpovídající těmto podmínkám nebudou přijaty a vrátí se na náklad reklamujícího zpět. Tím nejsou dotčena práva odběratele reklamovat, spíná-li dodatečně tuto povinnost.

4. Výrobce protektoru je oprávněn přezkoumat

údaje v dotazníku. Důvodem k zamítnutí reklamace je i provozní poškození prokazatelně zjištěné, i když bylo zatajeno nesprávným vyplněním dotazníku.

5. Reklamující obdrží písemné vyrozumění o výsledku provedené reklamace.

6. Reklamace vad včetně vymezení požadavku odběratele musí být podány písemně; ústní nebo telefonické reklamace jsou právně bez významu.

7. Nesouhlasí-li reklamující s výsledkem reklamačního řízení, má právo podat námitky u vývojové skupiny opravářských služeb místního hospodářství v Gottwaldově-Malenovicích. Tím nejsou dotčena práva odběratele uplatnit svá práva u arbitráže a jde-li o práva občanů, u soudu.

Odpisy vozidel

1. Normy odpisů slouží k odpisu pořizovací hodnoty vozidla a k vytvoření zdrojů na úhradu nákladů za generální opravy.

2. Normy odpisů stanoví pro jednotlivé druhy, značky a typy vozidel celkovou odpisovou sazbu v korunách. V normách je zvlášť uvedeno, kolik procent z celkové odpisové sazby připadá na vytvoření zdroje na úhradu nákladů za generální opravy.

3. Odpisové sazby u vozidla v provozu se zásadně nemění, i když překročilo normu celkové upotřebitelnosti. Výjimečně u autobusů a nákladních automobilů, jejichž účetní zůstatková hodnota se rovná nule a jejichž typy již nepodléhají režimu generálních oprav, se výše procenta připadající z celkové odpisové sazby na úhradu nákladů za generální opravy snižuje na polovinu; o částku vyplývající z této výjimečné úpravy se snižuje celková odpisová sazba. Provede-li se generální oprava autobusu s namontováním karosérie, a to zpravidla po splnění normy celkové upotřebitelnosti, nemění se celková odpisová sazba.

4. Norma odpisů je stanovena na podkladě pořizovací ceny vozidla, nákladů na dvě generální opravy a normy celkové upotřebitelnosti, podle tohoto vzorce:

$$Ov = \frac{P + 2 GO}{Uv}$$

Ov = celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních km

P = pořizovací cena vozidla v Kčs

2 GO = náklady na dvě generální opravy v Kčs

Uv = norma celkové upotřebitelnosti vozidla v 1000 základních kilometrech.

Podle tohoto vzorce se vypočtou i odpisové sazby u neuvedených ostatních typů speciálních automobilů, tahačů a u speciálních přívěsů.

Podle téhož vzorce vypočte držitel vozidla odpisové sazby i pro nové typy vozidel zařazené do provozu po vydání této vyhlášky. Nemě-li v době zařazení vozidla do provozu ještě vyhlášena cena generální opravy, stanoví se pro tento účel hod-

notou nejvýše 60 % z pořizovací ceny nového vozidla.

5. Bude-li držitel automobilů, nesloužících k přepravě nákladů, výjimečně povoleno příslušným nadřízeným orgánem provádění časových odpisů, vypočte se časová odpisová sazba z těchto hodnot:

(Vysvětlivka: Doba upotřebitelnosti a odpisová sazba automobilů nesloužících k přepravě nákladů platí pouze pro vlastní automobil. Vnitřní vybavení pojízdných prodejen, knihoven, zdravotnických vozidel, přenosových vozidel apod. je třeba považovat za samostatné inventární předměty, které nutno odpisovat zvlášť podle platných norem odpisů. Naopak automobilový jeřáb, rýpadlo, vrtná souprava, zařízení požárních automobilů, zametacích a kropících automobilů apod. jsou nedílnou součástí vlastního automobilu a tvoří s tímto jediný inventární předmět.)

a) pro osobní automobily, které jsou používány jen příležitostně,

doba upotřebitelnosti v letech	12 let
celková roční odpisová sazba v %	13,5 %
z toho výše procenta připadající na GO	55 %

b) pro speciální automobily a automobily nesloužící k přepravě nákladů, pro traktory kolové, pro přívěsy osobní a nákladní

doba upotřebitelnosti v letech	10 let
celková roční odpisová sazba v %	20 %
z toho výše procenta připadající na GO	50 %

c) pro motocykly

doba upotřebitelnosti v letech	10 let
celková roční odpisová sazba v %	13 %
z toho výše procenta připadající na GO	45 %

Celková roční odpisová sazba v Kčs je pak součinem pořizovací ceny vozidla a celkové roční odpisové sazby v procentech děleným stem. Z celkové

roční odpisové sazby v Kčs se vypočte celková měsíční odpisová sazba v Kčs.

6. Vypočtené odpisové sazby jsou sestaveny do tabulek podle druhu vozidel. Vpředu každé tabulky jsou uváděny odpisové sazby vozidel pro hromadné typy. Odpisové sazby vozidel pro ostatní typy je nutno vyhledat v další části tabulky podle příslušné technické měrné jednotky (užitečného zatížení, obsahu válců, počtu míst obsaditelnosti apod.).

7. Z důvodu jednoduchosti je v normách stanovena jediná odpisová sazba pro typy vozidel vyráběné před 1. lednu 1958; je stanovena podle cen běžného provedení, platných od 1. ledna 1958.

Případná účetní zůstatková hodnota likvidovaného vozidla bude zdůvodněna také zavedením této jednotné odpisové sazby.

8. Má-li vozidlo zvláštní vybavení, které dosud bylo vedeno jako samostatný základní prostředek nebo přesáhne-li pořizovací cena nového vozidla o 5 % cenu běžného provedení, uvedenou v ceníku dodavatele nebo dojde-li v důsledku přestavby, či jiné úpravy vozidla ke zvýšení pořizovací hodnoty vozidla, která přesáhne 5 % jeho hodnoty, zvýší se úměrně částka odpisů určená k odpisu pořizovací hodnoty vozidla, popřípadě k vytvoření zdroje na úhradu nákladů za generální opravy tak, aby při normě celkové nebo zbývajcí upotřebitelnosti vozidla byly odepsány náklady na toto zvláštní vybavení, vyšší pořizovací cena a náklady na úpravy. Výpočet zvýšení celkové odpisové sazby se provede podle tohoto vzorce:

$$Ov_1 = \frac{P_1 + GO_1}{Uv_1}$$

Ov_1 = částka odpisů v Kčs, o kterou se zvýší celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů

P_1 = náklady na zvláštní vybavení, náklady na zvýšení pořizovací hodnoty vozidla v důsledku zvýšení pořizovací ceny nebo úpravy vozidla v Kčs

GO_1 = zvýšení nákladů na generální opravy v Kčs, pokud by přišly v úvahu během celkové nebo zbývajcí upotřebitelnosti vozidla

Uv_1 = norma celkové nebo zbývajcí upotřebitelnosti vozidla v 1000 základních kilometrech.

Součet celkové odpisové sazby v Kčs podle tabulek, uvedených v odstavci 10 a tohoto zvýšení tvoří tak novou celkovou odpisovou sazbu v Kčs pro celkovou nebo zbývajcí upotřebitelnost vozidla, přičemž výše procenta připadající na generální opravy podle tabulek zůstává nezměněna.

9. Odpisové sazby nákladních automobilů, popřípadě i přívěsů jsou stanoveny pro vozidlo bez plachty. Pokud nákladní automobil nebo jiné vozidlo je vybaveno plachtou, je tato považována za samostatný inventární předmět — základní prostředek

s dobou upotřebitelnosti v letech . 3 roky,
s roční odpisovou sazbou v % . . 33 %.

10. Normy odpisů se stanoví takto:

I. Osobní, dodávkové a kombinované automobily

a) Hromadné typy:

Poř. čís.	Značka a typ	Osobní		Dodávkové		Kombi- nované	Z celkové odpisové sazby připadá na GO
		uzavřené	Z celkové odpisové sazby případů na GO	uzavřené	otevřené		
				Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základ. km			
a	b	11	21	12	13	14	22
1	Škoda 1101, 1102	274	40	169		296	50
2	Škoda 1200, 1201	210	55	147		242	45
3	Škoda 1201, Pick Up				147		60
4	Škoda 1202			153			60
						290	50
5	Škoda 440, Octavia	212	55				
6	Škoda Octavia-Super	250	50				
7	Tatra 87	390	35				
8	Tatra 600 Tatraplan	287	35				
9	Tatra 603	438	40				
10	Moskvič M 407	241	60				
11	Poběda M 20, Varšava	221	60				
12	Volga M 21	295	50				
13	Barkas V 901,2	204	60	170	153	186	60
14	Nysa Mikrobús	166	55				
15	Nysa			144			55
16	Žuk				133		55

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle obsahu válců v cm³ uvedeného v technickém prů-
kazu vozidla.

a	b	11	21	12	13	14	22
1	do 750	264	40	180		254	45
							50
2	751—1000	309	45	207		294	50
							55
3	1001—2000	384	40	215		307	55
4	2001—3000	464	35	223		322	55
							60
5	nad 3000	437	40	230		329	55
							60

Poznámka k odstavci a) a b): U automobilů trvale zařazených v půjčovnách bez řidiče se normy
odpisů zvyšují o 60 %.

II. Autobusy a autokary

a) hromadné typy

Pořadové číslo	Značka, typ a druh	Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních km	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
a	b	11	21
1	Škoda 706 RO	337	50
2	Škoda 706 RO Lux	464	40
3	Škoda 706 RTO	410	45
4	Škoda 706 RTO Mex	435	40
5	Škoda 706 RTO Lux	467	40
6	Karosa HB 5	952	45
7	Praga RND	346	40
8	Ikarus 30	465	55
9	Ikarus 55	586	45
10	Ikarus 630	506	45
11	Garant 30 K	331	55
12	Robur	394	55

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle míst obsaditelnosti uvedených v technickém průkazu vozidla.

Pořad. číslo	Počet míst obsaditelnosti	Benzín a ostatní	Nafta	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
		celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních km		
a	b	11	12	21
1	do 30	287		55
			357	45
2	31—70	436		50
			505	45
3	nad 70	484		50
			565	45

III. Nákladní automobily

a) hromadné typy:

Pořad. číslo	Značka, typ a druh	Valníkové	Sklápěcí	Skříňové	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
		celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů			
a	b	11	12	13	21
1	Škoda 706 R, RS	269	294		50
2	Škoda 706 RO			335	50
3	Škoda 706 RT, RTS	305	315		50
	Škoda 806 RS		295		50
5	Škoda 906 R	291			50
6	Tatra 138 S 3		557		50
7	Tatra 111 R	345			55
8	Tatra 111 NR s navijákem	368			50
9	Tatra 111 S s dřevěnou korbou		371		55
10	Tatra 111 S s kovovou korbou		400		50
11	Tatra 114, 115	245	253		50
12	Tatra 128	257			60
				314	55
13	Tatra 128 s navijákem	282			55
14	Tatra 805	326		363	45
15	Praga A 150	227			50
16	Praga A 150 s dřevěnou korbou			299	55
17	Praga A 150 s kovovou korbou			270	50
18	Praga RN	221			50
19	Praga RN s dřevěnou korbou			366	55
20	Praga RN s kovovou korbou			315	50
21	Praga RND	222	239		50
22	Praga RND s dřevěnou korbou			365	55
23	Praga RND s kovovou korbou			320	50
24	Praga V3S	404	475	464	50
25	Praga V3S s navijákem	432			50
26	Praga S5T	280	325		50
27	Csepel D 350	238	263		60
28	Csepel D 352	266	293		55
29	Csepel D 420		306		50
30	Garant 30 K	198			60
				244	65
31	Garant 32	216			40
				262	65
32	Robur	236			55
				312	60

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle užitečného zatížení v tunách uvedeného v technickém průkazu vozidla.

Poř. čís.	Užitečné zatížení v tunách	Počet náprav	Valníkové		Skřápečí		Z celkové odpisové sazby připadá na ČO %
			benzín a ostatní	nafta	benzín a ostatní	nafta	
			celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů				
a	b	c	11	12	13	14	2
1	0,900—1,500	2	164	182	39		50
2	1,501—2,500	2	215	241	241	205	45
3	2,501—3,500	2	251		279	267	50
4	3,501—5,500	2	292	287		315	55
5		3	352	351	325	384	55
6	5,501—7,500	2		414		447	45
7		3	401	435	377	471	45
8	7,501—10,000	2		495		532	40
9		3		564		603	35
10	nad 10,000	2		625		669	40
11	10,000	3	viz poznámka				35

Poznámka: Pro všechny druhy vozidel užitečného zatížení 10,000 t a více se použije odpisových sazeb udaných pro užitečné zatížení 7,501—10,000 t, k nimž se za každou další tunu užitečného zatížení připočte 10 % odpisové sazby v Kčs.

IV. Speciální automobily

a) hromadné typy:

Pořad. číslo	Značka, typ a druh	Sanitní	Cistern.	Popelové	Fekální	Volné ložený cement	Ostatní	Z celkové odpisové sazby připadá, na GO %
		Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů						
a	b	11	12	13	14	15	16	21
1	Škoda 1101, 1201	206						50
2	Škoda 1200, 1201	169						60
	Škoda 1202	172						60
3	Škoda 706 ROK			524				50
4	Škoda 706 RTK			596				50
5	Škoda 706 R kropicí						564	40
6	Škoda 706 RT kropicí						542	50
7	Škoda 706 R		543					45
8	Škoda 706 RO stěhovací						423	50
9	Tatra 111 C		473					50
10	Tatra 111 VLC					463		50
11	Praga V3S				555			50
12	Garant 30 K poštovní kombinovaný skříňový						336	55
13	Garant 32 poštovní kom- binovaný skříňový						355	55
14	Robur poštovní kombi- novaný skříňový						445	55

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle ustanovení bodu 4.

V. Tahače

a) hromadné typy

Pořad. číslo	Značka a typ	Tahače přívěsů	Tahače návěsů	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
		celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů		
a	b	11	12	21
1	Tatra 141 B s navijákem	795		45
2	Praga S5T TN*)			
3	Škoda 706 RTTN		417	50
4	Tatra 138 NT*)			

*) Bude stanoveno dodatečně.

p) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle ustanovení v bodu 4.

VI. Traktory kolové

a) hromadné typy:

Pořad. číslo	Značka a typ	Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základ- ních kilometrů	Z celkové odpisové sazby připadá na 60 %
a	b	11	21
1	Zetor 25 A	287	45
2	Zetor 35 Super	474	50
3	Zetor 50	417	50
4	Škoda 30	415	45

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle užitečného výkonu v „k“ uvedeného v technic-
kém průkaze vozidla.

Pořad. číslo	Užitečný výkon v „k“	Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základ- ních kilometrů	Z celkové odpisové sazby připadá na 60 %
a	b	11	21
1	do 15	277	45
2	16— 35	423	50
3	36— 50	497	55
4	51— 60	587	50
5	61— 80	576	55
6	81—100	608	55
7	nad 100	700	50

Normy odpisů v tabulce uvedené platí pouze pro traktory dopravní s pohonem na nářtu jezdící převážně po vozovkách. Normy odpisů pro traktory zemědělské jsou stanoveny směrnicemi ministerstva zemědělství, lesního a vodního hospodářství. Traktory pásové se nepovažují za traktory dopravní a platí pro ně normy odpisů platné pro zemědělské traktory.

VII. Přívěsy osobní

a) hromadné typy:

Pořad. číslo	Značka a typ	Celková odpisová sazba v Kčs	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
a	b	11	21
1	R P A	225	45
2	P R K 6	201	50
3	D M 4	200	35
4	D 4	207	35
5	B 40	177	35

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle míst obsaditelnosti uvedené v technickém průkazu vozidla.

1	do 30	189	40
2	nad 30	267	40

VIII. Přívěsy nákladní

a) hromadné typy:

Poř. čís.	Značka, typ a druh	Valníkové	Sklápečí	Skříňové	Speciální	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
		Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů				
a	b	11	12	13	14	21
1	A 1,5	81				45
2	A 3	90				55
3	A 3 C 3000 l cisterna			170	203	50
4	A 5	108				40
5	A 5 P, PO		146			55
6	A 5 S stěhovací				234	55
7	A 10	209				45
8	T 3,5	66				65
9	T 3,5 P		83			65
10	T 5 P		108			65
11	DA 5 na dlouhé dříví				201	55
12	DA 6,5 na dlouhé dříví				268	55
13	DT 5 na dlouhé dříví				209	55
14	DT 7 na dlouhé dříví				254	50

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle užitečného zatížení v tunách uvedeného v technickém průkazu vozidla.

Pořad. číslo	Užitečné zatížení v tunách	Počet náprav	Valníkové	Sklápečí	Sklářové	Speciální	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
			celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů				
a	b	c	11	12	13	14	21
aa) jednonápravové							
1	do 2,000	1	49		68	153	50
2	2,001—7,500	1				200	50
3	nad 7,500	1				246	50
bb) dvou- a vícenápravové							
1	do 1,500	2	79	93			45
					131		35
2	1,501—2,500	2	90	105			45
					156		35
3	2,501—3,500	2	99	118			50
					180		40
4	3,501—5,500	2	113	139			50
					210		40
5	5,501—7,500	2	131	162			55
					298		35
6		3	147	181			50
					348		35
7	7,501—10,000	2	153	195			60
					351		40
8		3	177	217			55
					408		35
9	nad 10,000	2	viz poznámku				
10		3					

Poznámka: Pro dvou- a vícenápravové přívěsy o užitečném zatížení 10,000 t a více se použije odpisových sazeb udaných pro užitečné zatížení 7,501—10,000 t, k nimž se připočte za každou další tunu užitečného zatížení 10 % celkové odpisové sazby v Kčs.

Pořad. číslo	Užitečné zatížení v tunách	Počet náprav	Valníkové	Sklápečí	Sklářové	Speciální	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
			celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů				
a	b	c	11	12	13	14	21
cc) těžké na pneumatikách							
1	do 15					391	45
2	16—20					940	40
3	21—30					1 122	45
4	31—40					1 200	45
5	41—60					1 513	45
6	nad 60					1 969	45

Pořad. číslo	Užitečné zatížení v tunách	Počet náprav	Valníkové	Sklápěcí	Skrťňové	Speciální	Z celkové odpisové sazby připadlá na GO %
			celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů				
a	b	c	11	12	13	14	21
dd) Těžké na plných obručích							
1	do 20					1 532	45
2	21—40					2 708	45
3	41—60					2 827	45
4	61—80					3 902	45
5	nad 80					5 270	45

IX. Návěsy osobní

Pořad. číslo	Značka a typ	Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základ- ních kilometrů	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
a	b	11	21
1	Karosa NO S0*)		

X. Návěsy nákladní

Pořad. číslo	Užitečné zatížení v tunách	Valníkové		Skrňové	Z celkové odpisové sazby připadá na GO %
		celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základních kilometrů			
a	b	11	12	21	
1	do 10,000	*)			55
2	do 14,000	335			
3	nad 14,000	*)			

*) Bude stanoveno dodatečně

XI. Motocykly

a) hromadné typy:

Pořad. číslo	Značka a typ	Celková odpisová sazba v Kčs na 1000 základ- ních kilometrů	Z celkové odpisové sazby připadá na 60 %
a	b	11	21
1	ČZ 125	131	60
2	ČZ 150	161	55
3	Jawa ČZ 125	174	55
4	Jawa ČZ 150	184	55
5	Jawa ČZ 175	200	50
6	Jawa ČZ 250	166	45
7	Jawa ČZ 350	184	45
8	Jawa 250	148	45
9	Jawa 350	166	45
10	Jawa 500	165	40

b) ostatní typy neuvedené pod písmenem a):

Pro tato vozidla se stanoví normy odpisů podle obsahu válců v cm³ uvedeného v technickém průkaze vozidla.

1	do 150	170	55
2	151—250	149	50
3	251—350	166	45
4	351—500	162	40
5	501 a více	154	40

Vydavatel: Ministerstvo spravedlnosti. — Redakce: Praha 1-Malá Strana, Tržiště 9, Telefon 5338-41 až 49. — Administrace: Statistické a evidenční vydavatelství tiskopisů Praha, n. p., Praha 1-Malá Strana, Tržiště 9, Telefon 5338-41 až 49. — Vychází podle potřeby. — Předplatné na celý rok Kčs 60.—, na půl roku Kčs 30.—, na čtvrt roku Kčs 15.—. Předplácet lze na dobu nejméně čtvrt roku, vždy jen k 1. dni každého kalendářního čtvrtletí. — Zrušení odběru se uznává jen ke konci každého kalendářního čtvrtletí, nejpozději 10 dní před stanoveným datem. — Frankované reklamy se uznávají jen, doroučí do 15 dnů po vydání reklamované částky. — Účet 53CS Praha 1, č. ú. 321-9062. — Novinová sazba povolena poštovním řádem Praha 322, číslo 313-348 Be-55. — Tiskne: Knihkisk 1, národní podnik v Praze 1-Malá Strana, Karmentická 3. Dohledací ústřední úřad Praha 37.