Ročník 1984

Sbírka zákonů

Československá socialistická republika

ČESKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA	SLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA

Částka 9 **Vydána dne 30. května 1984**

OBSAH:

41. Vyhláška federálního ministerstva dopravy o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

42. Vyhláška federálního ministerstva dopravy, kterou se mění vlečkové podmínky

43. Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení doplňovací volby do Východočeského krajského národního výboru ve volebním obvodu č. 75

44. Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení doplňovací volby do Východočeského krajského národního výboru ve volebním obvodu č. 103

45. Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení doplňovací volby do Národního výboru hlavního města Prahy ve volebním obvodu č. 25

46. Uznesenie Predsedníctva Slovenskej národnej rady o vyhlásení doplňovacích volieb do Slovenskej národnej rady vo volebnom obvode č. 57 — Jaslovské Bohunice

47. Redakční sdělení o opravě tiskové chyby

Oznámení o vydání obecně závazných právních předpisů.

41

VYHLÁŠKA

federálního ministerstva dopravy

ze dne 30. března 1984

o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Federální ministerstvo dopravy stanoví v dohodě se zúčastněnými ústředními orgány podle § 16 odst. 1 písm. b) vládního nařízení č. 54/1953 Sb., o provozu na silnicích, ve znění zákonného opatření předsednictva Národního shromáždění č. 13/1956 Sb.:

ČÁST PRVNÍ

Základní podmínky provozu vozidel

§ 1

Všeobecná ustanovení

(1) Na pozemních komunikacích[1]) se smí používat jen vozidel, která svou konstrukcí, provedením a technickým stavem splňují požadavky bezpečného a plynulého provozu, neohrožují bezpečnost a zdraví osob, neznečišťují a nepoškozují pozemní komunikace a nad míru přípustnou podle jednotlivých ustanovení této vyhlášky neznehodnocují životní prostředí.

(2) Podmínky, které musí vozidlo splňovat z hlediska konstrukce a provedení, jsou uvedeny v části druhé až páté této vyhlášky. Přitom není rozhodující, zda vozidlo je zapsáno v evidenci vozidel a opatřeno státní poznávací značkou, či nikoliv.

(3) Silničním vozidlem (motorovým nebo nemotorovým) se pro účely této vyhlášky rozumí vozidlo, které splňuje podmínky uvedené

[1]) § 1 odst. 2 zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon).

v odstavcích 1 a 2 a je vyrobené a určené k provozu na pozemních komunikacích.

(4) Zvláštním vozidlem (motorovým nebo nemotorovým) se pro účely této vyhlášky rozumí vozidlo vyrobené a určené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, po nichž se pohybuje pouze ve výjimečných případech. Je to např. zemědělský a lesnický traktor, jednonápravový kultivační traktor a jeho přívěs, samojízdný zemědělský a lesnický stroj, pojízdný pracovní stroj a jeho souprava a motorový ruční vozík. Pojízdným pracovním strojem není vozidlo, které je postaveno na kompletním podvozku automobilu nebo jeho přívěsu a návěsu.

(5) Základní rozdělení a druhy vozidel uvádí zvláštní předpis.[2])

(6) Ustanovení této vyhlášky platná pro autobusy platí, pokud není stanoveno jinak, též pro trolejbusy.

(7) Pro tramvaje platí § 11 odst. 1 písm. a) až c), § 12 odst. 2, § 21 odst. 1 věta prvá a odst. 2, 3 a 7, § 22 odst. 1, 2, 6 a 8, § 23 odst. 1, § 27 odst. 1 věta prvá a odst. 2, § 28 odst. 1 věta prvá a odst. 2, § 31 odst. 10, § 33 odst. 1, 4 až 7, § 41 odst. 1 a 2, § 43 odst. 3 věta prvá a odst. 5, 7 a 8, § 44 odst. 1, 2, 4 a přiměřeně 5, § 46 odst. 2, § 47 odst. 1, 2 a 4, § 48 odst. 1, 2, 4 a 6, § 49 odst. 1 a 3, § 50 odst. 1 věta prvá a čtvrtá, odst. 3 a 4, § 53 odst. 1 s výjimkou druhé aliney, odst. 2 a odst. 3 věta prvá, druhá a čtvrtá, § 54 odst. 1 věta prvá, § 55 odst. 1 věta prvá a odst. 2, § 57 odst. 3 a 6.

(8) Ustanovení této vyhlášky platná pro nákladní automobily (kategorie N) a jejich přípojná vozidla platí i pro speciální automobily[2]) a jejich přípojná vozidla, a pokud není stanoveno jinak, též pro silniční tahače.

(9) Ustanovení této vyhlášky se nevztahují na vozidla ozbrojených sil a ozbrojených sborů, která určí příslušná ministerstva, a na vozidla Lidových milicí Československé socialistické republiky; pro tato vozidla mohou příslušné orgány stanovit zvláštní podmínky.

§ 2

Způsobilost vozidel k provozu

(1) V provozu na pozemních komunikacích se smí užívat jen vozidel,

a) která se shodují se schváleným typem (§ 3) nebo byla-li schválena jejich technická způsobilost k provozu,

b) byla-li pro ně přidělena státní poznávací značka, pokud této povinnosti podléhají.

(2) Na pozemních komunikacích se smí užívat pásových vozidel, jen jsou-li opatřena pryžovými pásy nebo ocelovými pásy s pryžovými polštáři na opěrných plochách; nosné kladky musí být samostatně odpruženy a opatřeny pryžovými obručemi o výšce nejméně 40 mm.

(3) Pro vozidla v mezinárodním provozu se použije ustanovení této vyhlášky, jen pokud nestanoví něco jiného mezinárodní smlouva, kterou je Československá socialistická republika vázána.[3]) Vozidlem v mezinárodním provozu se rozumí vozidlo, které

a) náleží osobě nebo organizaci, která má trvalý pobyt (sídlo) mimo území Československé socialistické republiky,

b) není evidováno v Československé socialistické republice a

c) je na území Československé socialistické republiky dočasně dovezeno; za dočasně dovezené se nepovažuje vozidlo, které je na území Československé socialistické republiky déle než jeden rok bez přerušení trvajícího déle než tři měsíce.

(4) Jízdní souprava vozidel je v mezinárodním provozu, splňuje-li alespoň jedno její vozidlo podmínky odstavce 3.

§ 3

Schvalování technické způsobilosti typů vozidel

(1) Technickou způsobilost typů vozidel, která mají být hromadně (podle typu) vyráběna nebo která mají být dovezena prostřednictvím organizace oprávněné k zahraničně obchodní činnosti[4]) (dále jen „dovozce"), schvaluje na žádost výrobce nebo dovozce ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy České socialistické republiky[5]) nebo ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy Slovenské socialistické republiky[6]) (dále jen „příslušný orgán republiky"), a to podle konečného provedení prototypu nebo vozidla z ověřovací série nebo dovezených vzorkových vozidel a příslušné technické dokumentace. Jednou z podmínek schválení typu je důsledné zabezpečení výroby (dovozu), dodávek a distribuce náhradních dílů a celků pro daný typ a provedení vozidla, jakož i zabezpečení kompletních oprav a servisních služeb nejméně po dobu 10 let po dokončení jeho výroby (dovozu). Pro dovážená jednotlivá vozidla může být tato doba při schvalování technické způsobilosti stanovena

[2]) ČSN 30 0024.

[3]) Úmluva o silničním provozu (Vídeň, 1968).

[4]) § 7 zákona č. 42/1980 Sb., o hospodářských stycích se zahraničím.

[5]) Zákon České národní rady č. 58/1971 Sb., o určení ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy.

[6]) Zákon Slovenské národní rady č. 33/1971 Sb., o stanovení ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy v působnosti Slovenské socialistické republiky.

v závislosti na určené době životnosti vozidla. Hromadnou výrobou se rozumí výroba více než 5 vozidel stejného typu a provedení celkem.

(2) Ke schválení technické způsobilosti typu vozidla se vyžaduje schválení vozidla nebo jeho výstroje a součástí podle předpisů o homologaci (ověřování shodnosti)[7]) z hledisek stanovených v části druhé a třetí této vyhlášky; schvalování provádí federální ministerstvo dopravy, potřebné zkoušky provádějí a protokoly o nich vystavují organizace,[8]) které tím pověří federální ministerstvo dopravy po projednání s jejich nadřízeným ústředním orgánem. Není-li stanoven způsob zkoušení typu vozidla, jeho výstroje a součástí předpisy uvedenými ve větě první, provádějí se zkoušky podle jednotných podmínek stanovených federálním ministerstvem dopravy. Nestanoví-li zvláštní předpis[7]) povinnost ověřovat, zda jsou v průběhu sériové výroby typu vozidla, jeho výstroje a součástí plněny podmínky schválené homologace, musí tak příslušné organizace[8]) učinit nejméně jednou za rok, a to na náklad výrobce (dovozce).

(3) Výrobce nebo dovozce je povinen k žádosti o schválení technické způsobilosti typu vozidla předložit zejména

a) celkový technický popis vozidla s typovým listem,

b) výkres s uvedením vnějších a vnitřních rozměrů, pohotovostní a celkové hmotnosti a jejího rozdělení na jednotlivé nápravy,

c) výkres vnějšího a vnitřního osvětlení včetně vyznačení úhlů geometrické viditelnosti, typů svítidel a jejich charakteristiky,

d) výkres s uvedením úhlů výhledu řidiče,

e) schéma řízení vozidla s uvedením geometrie a ovládací síly,

f) schéma brzdových zařízení s uvedením činnosti a ovládací síly,

g) schéma elektrické instalace včetně uvedení typu zařízení nebo přístrojů,

h) charakteristiku doporučených pneumatik a jejich huštění a charakteristiku ráfků s potvrzením výrobců (§ 25 odst. 2),

i) seznam výbavy a výstroje vozidla,

j) návod k obsluze a údržbě, údaj o počtu ujetých kilometrů do jednotlivých druhů oprav vozidla, dobu (počet ujetých km), po kterou nebudou při předepsaném seřízení motoru a palivové soustavy překročeny přípustné emise škodlivin, seznam náhradních dílů a dílenskou příručku (popřípadě další obchodně technickou dokumentaci dodávanou s vozidlem),

k) protokoly o zkoušce vozidla a jeho částí a homologační protokoly,

l) technické údaje pro kontrolu a seřízení vozidla a jeho částí (diagnostické údaje) včetně zvláštních upozornění pro potřebu stanic technické kontroly,

m) prohlášení o tom, že vozidlo splňuje podmínky stanovené touto vyhláškou, nebo seznam požadovaných výjimek se zdůvodněním.

(4) Příslušný orgán republiky může předepsat předložení další technické dokumentace, zejména podrobných výkresů a výpočtů, stanoviska orgánu hygienické služby, protipožární ochrany apod., uložit provedení úplných provozních zkoušek typu vozidla, popřípadě dalších zkoušek, a stanovit podmínky pro tyto zkoušky.

(5) Výrobce nebo dovozce je povinen na požádání zapůjčit příslušnému orgánu republiky na přiměřenou dobu vozidlo, jehož typ má být nebo je schválen k ověření v provozu včetně soupravy dílů k zabezpečení dobrého technického stavu a provozuschopnosti během zkoušek.

(6) Příslušný orgán republiky při schválení technické způsobilosti typu vozidla se souhlasem federálního ministerstva vnitra stanoví, zda vozidlo bude vzhledem ke své konstrukci a jízdním vlastnostem evidováno a opatřeno státní poznávací značkou nebo zda se připouští k provozu bez státní poznávací značky. Vyžaduje-li to konstrukce nebo předpokládaný způsob používání vozidla, stanoví další, popřípadě zvláštní podmínky provozu. Pro typ, jehož technickou způsobilost schválí, vystaví „Osvědčení o technické způsobilosti typu vozidla" a „Základní technický popis schváleného typu vozidla" s omezenou platností, který je pro výrobce nebo dovozce podkladem k vyplnění technického průkazu pro vozidlo, které bude evidováno a opatřeno státní poznávací značkou, nebo technického osvědčení pro vozidlo, které nebude opatřeno státní poznávací značkou.

(7) Zkoušky typu vozidla podle odstavců 4 a 5 se provádějí na náklad výrobce, popřípadě dovozce vozidla.

(8) Výrobce je povinen předložit před zavedením do výroby příslušnému orgánu republiky ke schválení každou změnu, kterou hodlá provést

[7]) Předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (dále jen „EHK"), které tvoří přílohy Dohody o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel — Ženeva 1958 (vyhláška ministra zahraničních věcí č. 176/1960 Sb.). České znění lze objednat jako informační materiál v Ústavu pro výzkum motorových vozidel, Praha. Výklad uvedených předpisů provádí federální ministerstvo dopravy ve spolupráci s příslušnou zkušebnou pověřenou homologací.

[8]) Elektrotechnický zkušební ústav, Praha-Trója (dále jen „EZÚ"), Ústav silniční a městské dopravy, Jánský vršek 13, Praha 1 (dále jen „ÚSMD"), Ústav pro výzkum motorových vozidel, Lihovarská 12, Praha 9 (dále jen „ÚVMV"), Výzkumný ústav gumárenské a plastikářské technologie, Gottwaldov (dále jen „VÚGPT").

na typu již schváleném a která by se odlišovala od údajů v podkladech požadovaných v odstavci 3 nebo údajů v „Základním technickém popisu schváleného typu vozidla". Dovozce je povinen předložit ke schválení tyto změny ještě před dovozem upravených vozidel.

(9) Schválení technické způsobilosti typu vozidla platí pro všechna vyrobená nebo dovezená vozidla, která svým provedením a výbavou plně odpovídají schválenému typu.

(10) Schválení technické způsobilosti typů není třeba pro vozidla vyrobená nebo dovezená před 1. 7. 1972, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 15 $km.h^{-1}$; toto ustanovení se nevztahuje na kolové a pásové traktory.

§ 4

Schvalování technické způsobilosti výstroje a součástí vozidel

(1) Technickou způsobilost výstroje a součástí důležitých pro bezpečnost silničního provozu, které jsou hromadně vyráběny nebo které jsou dovezeny prostřednictvím dovozce, schvaluje příslušný orgán republiky na základě předložených vzorků a příslušné dokumentace. U výstroje a součástí, které jsou schvalovány podle předpisů o homologaci, schválí příslušný orgán republiky pouze jejich použití na typu vozidla.

(2) Pro schválení typů hasicích přístrojů (§ 78) platí zvláštní předpisy.[9])

§ 5

(1) Zjistí-li se po schválení technické způsobilosti typu vozidla, popřípadě jeho výstroje a součástí, konstrukční nebo výrobní závady, uloží příslušný orgán republiky výrobci nebo dovozci jejich odstranění a určí k tomu přiměřenou lhůtu. Za tím účelem může uložit provedení provozních zkoušek, popřípadě zapůjčení vozidla k jejich provedení. Podle závažnosti závad může také výrobci nebo dovozci zakázat uvádění vozidel do provozu, popřípadě zakázat další provoz vozidel do provozu již uvedených. Náklady spojené s odstraněním závad a provedením provozních zkoušek hradí výrobce, popřípadě dovozce.

(2) Příslušné orgány republik mohou u výrobce, dovozce, prodejní organizace, popřípadě v opravně kdykoli ověřit, zda vozidla, jejich součásti a výstroj odpovídají schválenému typu a zda jsou dodrženy podmínky stanovené při schválení technické způsobilosti. Federální ministerstvo dopravy sleduje, jak se ve výrobě i dovozu uplatňují, dodržují a osvědčují ustanovení této vyhlášky. Výrobci, dovozci, prodejní organizace a opravny jsou povinni těmto orgánům kontrolu umožnit.

(3) V zájmu jednotné technické politiky v dopravě zabezpečuje federální ministerstvo dopravy vzájemnou součinnost a koordinaci příslušných orgánů republik. K tomu využívá podkladů poskytovaných příslušnými orgány republik, zejména stejnopisů opatření vydaných v souvislosti se schvalováním technické způsobilosti typů vozidel, součástí a výstroje a v souvislosti s udělováním souhlasu k hromadným stavbám a přestavbám vozidel.

§ 6

Stavba jednotlivého vozidla[10])

(1) Souhlas ke stavbě jednotlivého vozidla se udělí, jen jestliže stavěné vozidlo je odlišné od vozidel hromadně vyráběných nebo dovážených prostřednictvím dovozce a jde-li o

a) speciální vozidlo určené k plnění důležitých speciálních přepravních úkolů nebo k odstranění hygienicky závadných, namáhavých nebo nebezpečných ručních prací při nakládce a vykládce,

b) sportovní vozidlo a motoristická organizace žádost doporučí; stavba sportovního vozidla se však nepovolí, je-li z přiložené dokumentace zřejmé, že úpravy, jimiž se vozidlo bude lišit od vozidel hromadně vyráběných nebo dovážených prostřednictvím dovozce, jsou takového druhu, že zamýšleného cíle lze výhodněji dosáhnout úpravou vozidla,

c) stavbu vozidla s novými konstrukčními prvky; za nové konstrukční prvky nelze pokládat takové úpravy a změny, které je možné provést a vyzkoušet na hromadně vyráběných vozidlech nebo které se vyskytují na vozidlech zahraniční výroby,

d) stavbu vozidla (vozíku) pro tělesně postižené osoby, jejichž tělesný stav neumožňuje použít vozidla hromadně vyráběného nebo dováženého prostřednictvím dovozce,

e) stavbu elektromobilu, jestliže žadatel předloží vyjádření Svazu pro spolupráci s armádou.

(2) Souhlas ke stavbě jednotlivého přípojného vozidla se udělí jen, jde-li o přípojné vozidlo

[9]) Typy hasicích přístrojů (§ 78) schvaluje ministerstvo vnitra ČSR — Hlavní správa požární ochrany nebo ministerstvo vnitra SSR — Hlavní správa požární ochrany podle předpisů o požární ochraně. Tento orgán stanoví také podrobnější podmínky týkající se provedení, upevnění ve vozidle a kontroly hasicích přístrojů.

[10]) Stavbu jednotlivého vozidla povoluje podle § 75 vyhlášky ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.), o provozu na silnicích, dopravní inspektorát VB. Souhlas národního výboru je jen jedním z podkladů pro rozhodnutí dopravního inspektorátu VB.

a) k tažnému vozidlu kategorie M1, byly-li ke stavbě použity základní díly (např. úplné nápravy, popřípadě hlavy kol, kola, brzdová ústrojí) používané u některého schváleného motorového nebo přípojného vozidla,

b) k tažnému vozidlu kategorie M1 stavěné podle dokumentace, která byla schválená pro účely jednotlivých staveb určitých provedení těchto přípojných vozidel,

c) k vozidlu kategorie N, jestliže stavěné vozidlo je odlišné od vozidel hromadně vyráběných nebo dovážených prostřednictvím dovozce.

(3) Hromadnou stavbou se rozumí stavba více než 5 vozidel stejného provedení u jednoho provozovatele nebo podle jednotné dokumentace.

§ 7

Přestavba jednotlivého vozidla[11])

(1) Souhlas k přestavbě jednotlivého vozidla se neudělí, jde-li o

a) přestavbu vozidla na autobus, s výjimkou speciálních vozidel s autobusovým podvozkem nebo autobusovou karosérií,

b) přestavbu na vozidlo shodné s jiným současně vyráběným (dováženým) schváleným typem, s výjimkou přestavby nákladního automobilu na speciální,

c) změnu paliva k pohonu motoru,

d) přestavbu vozidla na elektromobil bez stanoviska Svazu pro spolupráci s armádou.

(2) Změna druhu paliva k pohonu motoru se nepovažuje za přestavbu, umožňuje-li tuto změnu u téhož typu vozidla výrobce.

(3) Hromadnou přestavbou se rozumí přestavba více než 5 vozidel stejného provedení u jednoho provozovatele nebo podle jednotné dokumentace.

§ 8

Údržba vozidel

Socialistické organizace jsou povinny pečovat o to, aby vozidla, která provozují, byla udržována v dobrém technickém i vzhledovém stavu; přitom postupují podle návodu k obsluze a údržbě, který jsou výrobci i dovozci povinni dodat ke každému vozidlu, a podle zvláštních předpisů.[12])

§ 9

Schvalování technické způsobilosti trolejbusů a tramvají

Schvalování technické způsobilosti typů trolejbusů a tramvají se řídí předpisy platnými pro drážní vozidla.[13])

§ 10

Kategorie vozidel

(1) Vozidla se pro účely této vyhlášky dělí do těchto kategorií:

a) silniční motorová vozidla, která mají dvě kola nebo mají tři kola a jejich celková hmotnost nepřevyšuje 1 t (kategorie L),

b) silniční motorová vozidla určená pro dopravu osob, která mají tři kola a jejich celková hmotnost převyšuje 1 t nebo mají nejméně čtyři kola (kategorie M),

c) silniční motorová vozidla určená pro dopravu věcí, která mají tři kola a jejich celková hmotnost převyšuje 1 t nebo mají nejméně čtyři kola (kategorie N),

d) přípojná vozidla (kategorie O),

e) zvláštní vozidla uvedená v části třetí,

f) vozidla uvedená v části čtvrté.

(2) Do kategorie L patří motorová vozidla

a) se dvěma koly, šlapátky a objemem válců nepřesahujícím 50 cm^3 (kategorie L_1 — mopedy),

b) se třemi koly a objemem válců nepřesahujícím 50 cm^3 (kategorie L_2),

c) se dvěma koly a pevnými stupačkami (kategorie L_3 — skútry a motocykly),

d) se třemi koly umístěnými nesouměrně k podélné střední rovině vozidla a objemem válců přesahujícím 50 cm^3 (kategorie L_4),

e) se třemi koly umístěnými souměrně k podélné střední rovině vozidla a objemem válců přesahujícím 50 cm^3 (kategorie L_5).

(3) Do kategorie M patří motorová vozidla,

a) která jsou určená pro dopravu jen sedících osob v počtu nejvýše devět včetně řidiče a celkovou hmotností nepřevyšující 3,5 t (kategorie M_1 — osobní automobily); do této kategorie se zahrnují též vozidla

[11]) Přestavbu silničního motorového vozidla povoluje podle § 77 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.) dopravní inspektorát VB. Souhlas národního výboru je jen jedním z podkladů pro rozhodnutí dopravního inspektorátu VB.

[12]) Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 60/1981 Sb., o hospodárnosti provozu silničních vozidel pro motorovou dopravu, ve znění vyhlášky č. 104/1982 Sb.

[13]) § 26 a 27 zákona č. 51/1964 Sb., o dráhách.
§ 36 a 37 vyhlášky ministerstva dopravy č. 52/1964 Sb., kterou se provádí zákon o dráhách.
Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 18/1981 Sb., o schvalování drážních vozidel a zvláštních drážních mechanizačních zařízení.

— konstruovaná především pro dopravu osob, která mohou být za sedadlem řidiče upravena pro přepravu věcí,

— konstruovaná především pro dopravu věcí, která mohou být za sedadlem řidiče snadno upravena[14]) pro dopravu více než tří osob,

— která mohou být upravena jako obytná;

b) která mají více než devět míst k sezení včetně řidiče a celkovou hmotnost nepřevyšující 5 t (kategorie M_2 — autobusy),

c) která mají více než devět míst k sezení včetně řidiče a celkovou hmotnost převyšující 5 t (kategorie M_3 — autobusy).

(4) Do kategorie N patří nákladní automobily

a) s celkovou hmotností nepřevyšující 3,5 t (kategorie N_1),

b) s celkovou hmotností převyšující 3,5 t, avšak nepřevyšující 12 t (kategorie N_2),

c) s celkovou hmotností převyšující 12 t (kategorie N_3).

(5) Přípojná vozidla se zařazují do kategorie O a dělí se na

a) jednonápravové přívěsy s celkovou hmotností nepřevyšující 0,75 t (kategorie O_1),

b) přípojná vozidla s celkovou hmotností nepřevyšující 3,5 t, pokud nepatří do kategorie O_1, (kategorie O_2),

c) přípojná vozidla s celkovou hmotností převyšující 3,5 t, avšak nepřevyšující 10 t (kategorie O_3),

d) přípojná vozidla s celkovou hmotností převyšující 10 t (kategorie O_4).

ČÁST DRUHÁ

Podmínky konstrukce a provedení vozidel

§ 11

Rozměry vozidel a jízdních souprav

(1) Největší přípustné rozměry vozidel a jízdních souprav (dále jen „souprava") včetně nákladu jsou

a) celková šířka . . . . . 2,50 m,

— přípojného vozidla za osobní automobil . . . . . 2,30 m,

— přívěsného vozíku za jednostopé motorové vozidlo . . . . . 1,00 m,

— samojízdných zemědělských a lesnických strojů a pojízdných pracovních strojů . . . . . 3,00 m,

— tramvají . . . . . 2,65 m;

b) celková výška (včetně sběračů tramvají a trolejbusů v nejnižší pracovní poloze) . . . . . 4,00 m,

— přípojného vozidla za osobní automobil ne větší než 1,8 násobek rozchodu jeho kol, nejvýše však . . . . . 3,00 m;

c) celková délka

— jednotlivého vozidla (sólo) s výjimkou návěsu . . . . . 12,00 m,

— kloubového autobusu a trolejbusu . . . . . 18,00 m,

— soupravy motorového vozidla s návěsem . . . . . 15,50 m,

— soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem . . . . . 18,00 m,

— soupravy motorového vozidla se dvěma přívěsy nebo s návěsem a jedním přívěsem . . . . 22,00 m,

— přípojného vozidla za osobní automobil (včetně oje) . . . . 8,00 m,

— tramvaje (sólo) včetně spřáhel 18,00 m,

— soupravy tramvají a kloubové tramvaje včetně spřáhel . . . 40,00 m;

d) délka přívěsného vozíku za jednostopé motorové vozidlo nesmí být větší než délka tažného vozidla, nejvýše však smí činit 2,50 m;

e) délka převisu u autobusů a trolejbusů nesmí být větší než 1/3 celkové délky, nejvýše však smí činit 3,50 m.

(2) Pevné části vozidla — s výjimkou vozidel se skříňovou karosérií a autobusů — nesmějí překročit obrys ložné míry stanovený zvláštními předpisy pro přepravu po železnici.[15])

(3) Největší šířku vozidla smějí přesahovat dopředu i dozadu sklopné nebo snadno poddajné části zpětných zrcátek, pneumatiky v blízkosti styku s vozovkou, řetězy nebo jim podobná zařízení namontovaná na kolech vozidla; boční směrové svítilny nesmějí největší šířku vozidla přesahovat více než o několik málo centimetrů.

(4) Vozidla a soupravy — s výjimkou tramvají a jejich souprav — smějí při projíždění kruhové zatáčky o 360° s vnějším poloměrem 12 m zabírat obrysově nejvýše 6,7 m šířky vozovky; při nájezdu z přímé jízdy do uvedené zatáčky nesmí žádná část vozidla nebo soupravy přesahovat o více než 0,8 m, u kloubových autobusů, kloubových trolejbusů a souprav trolejbusů se speciálním spojovacím zařízením o více než 1,2 m tečnu vnějšího kruhu zatáčky. Hodnota vnějších stopových průměrů zatáčení jednotlivé-

[14]) Beze změny podstatné části podle § 77 odst. 2 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.).
[15]) ČSN 28 0312.

ho vozidla při zatáčení doleva nebo doprava smí být nejvýše 20 m.[16])

(5) Pro používání vozidel, která včetně nákladu přesahují stanovené rozměry, na pozemních komunikacích, platí zvláštní předpisy.[17])

(6) Ustanovení odstavce 4 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 12

Vyznačení obrysů vozidel a jejich souprav

(1) Nákladní automobily a autobusy kapotového nebo polokapotového provedení o celkové hmotnosti nejméně 5,5 t musí mít vpředu v zorném poli řidiče zařízení (tykadla) pro vyznačení největší šířky vozidla nebo soupravy. Toto zařízení musí být alespoň ve směru jízdy vozidla snadno poddajné nebo poddajně upevněné na vozidle.[18]) Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

(2) Vozidla, jejichž šířka je větší než 2,50 m, popřípadě 2,65 m u tramvají, samojízdné zemědělské a lesnické stroje (§ 69), pojízdné pracovní stroje (§ 70) a pracovní stroje a speciální automobily vykonávající práci za jízdy nebo za stání v jízdní dráze [§ 52 odst. 1 písm. d)] musí být na předních a zadních čelních plochách co nejblíže k dolním a bočním obrysům vozidla označena červenými a bílými pruhy, stejně širokými, směřujícími od podélné střední roviny vozidla pod úhlem 45° dolů. Šířka barevného pruhu musí být 70 až 80 mm. Minimální plocha tohoto označení musí být 0,10 m^2, přičemž tato plocha musí mít tvar pravoúhelníka o délce strany nejméně 250 mm. V případech, kdy konstrukce vozidla nedovoluje vyznačení výstražných barevných pruhů na pevné části vozidla, je možno označení provést na odnímatelných štítech, které musí být při přepravě na pozemních komunikacích na vozidle připevněny.

(3) Volný konec antény, která je delší než 1,40 m — s výjimkou výsuvných antén — musí být připevněn k vozidlu tak, aby anténa nepřesahovala půdorysný obrys vozidla. Nosiče zavazadel a lyží, reklamní tabule, směrové tabulky, označení vozidel taxislužby a jiná příslušenství vozidel musí být spolehlivě přichyceny k vozidlu, nesmějí s výjimkou jejich uchycení, přesahovat půdorysný obrys střechy vozidla a nesmějí mít žádné hroty ani ostré hrany; vnější části včetně připevňovacích částí musí mít poloměr zakřivení nejméně 2,5 mm. Nosiče zavazadel a lyží musí umožňovat spolehlivé upevnění přepravovaných předmětů.

§ 13

Hmotnost připadající na nápravu, celková hmotnost vozidla[19]) a hmotnost připadající na kladku u pásového vozidla

(1) Hmotnost vozidla — s výjimkou vozidel uvedených v § 69 a 70 — nesená koly jednotlivých náprav a vyplývající z okamžité hmotnosti vozidla musí být rovnoměrně rozložena. U vozidel v provozu se připouští nerovnoměrnost rozložení hmotnosti vozidla na kola jednotlivých náprav mezi pravou a levou polovinou, pokud to dovoluje konstrukce pneumatiky, nejvýše však 15 % hmotnosti připadající na nápravu. Hmotnost připadající na jednotlivé řízené nápravy motorového vozidla (včetně kloubového autobusu) — měřeno při stání na vodorovné vozovce — nesmí poklesnout pod 20 % a u ostatních autobusů pod 25 % okamžité hmotnosti vozidla. Pro zemědělské a lesnické traktory platí ustanovení § 67 odst. 4.

(2) Hmotnost připadající na nápravu motorových a jejich přípojných vozidel opatřených koly s pneumatikami nesmí překročit

a) u jednoduché nápravy 10 t a plošné měrné zatížení tvrdé vozovky na ploše styku s pneumatikou hodnotu 1000 kPa,

b) u jednoduché hnací nápravy 11 t a plošné měrné zatížení tvrdé vozovky na ploše styku s pneumatikou hodnotu 800 kPa,

c) u dvounápravy s dílčím rozvorem

od 1,0 m do 1,1 m	11,5 t,
přes 1,1 m do 1,2 m	13 t,
přes 1,2 m do 1,3 m	14,5 t,
přes 1,3 m do 1,4 m	16 t,
přes 1,4 m do 2,0 m	18 t,

přitom však hmotnost připadající na jednu nápravu nesmí překročit 10 t,

d) u trojnápravy s rozvorem krajních náprav

nepřesahujícím 2,3 m	22 t,
nepřesahujícím 2,8 m	24 t.

U jednoduché nápravy, na kterou připadá hmotnost menší než 10 t nesmí být ekvivalent plošného měrného zatížení větší, než je uvedeno v písmeně a). Dvounápravou se rozumí dvě za sebou umístěné jednoduché nápravy, jejichž středy jsou při pří-

[16]) ČSN 30 0552.

[17]) § 11 odst. 1 písm. a) vyhlášky federálního ministerstva dopravy č. 35/1984 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon).

[18]) Poddajností se rozumí možnost vychýlení zařízení silou 45 N působící na volný konec tykadla.

[19]) Celková hmotnost vozidla v provozu může být z důvodů znečistění (bláto, sníh, voda apod.) překročena o 3 %.

pustné hmotnosti od sebe vzdáleny (dílčí rozvor) alespoň 1 m, nejvýše však 2 m; je-li dílčí rozvor dvounápravy menší než 1 m, je považována za jednoduchou nápravu. Trojnápravou se rozumí tři za sebou umístěné jednoduché nápravy, jejichž odpružení má vzájemnou vazbu.

(3) Celková hmotnost smí být nejvýše

a) u motorových vozidel se dvěma nápravami . . . . . 16 t,

b) u motorových vozidel se dvěma nápravami, u nichž na hnací nápravu připadá hmotnost 11 t, za podmínky stanovené v odst. 2 písm. b) . . . . . 17 t,

c) u přívěsů se dvěma nápravami . . . . 20 t,

d) u motorových vozidel a přívěsů se třemi nápravami . . . . . 24 t,

e) u motorových vozidel a přívěsů se čtyřmi a více nápravami . . . . . 32 t,

f) u kloubových autobusů . . . . . 28 t,

g) u souprav . . . . . 48 t,

h) u pásových vozidel . . . . . 18 t.

(4) Jestliže má vozidlo kola, která nejsou opatřena pneumatikami (např. plné pryžové obruče nebo obruče pružností jim rovnocenné), nesmí být hmotnost vozidla připadající na jednu nápravu větší než 4 t.

(5) Pro používání vozidel a souprav, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje přípustnou celkonou hmotnost stanovenou v odstavci 3 nebo u nichž hmotnost připadající na nápravu přesahuje hmotnost uvedenou v odstavci 2, platí zvláštní předpisy.[20])

(6) U vozidel, pohybujících se zčásti nebo zcela na pryžových pásech, nesmí hmotnost připadající na jednu vodící kladku, na rovné vozovce překročit 1,5 t. U vozidel o celkové hmotnosti vyšší než 8 t musí být vodící kladky umístěny tak, aby u stojícího vozidla hmotnost připadající na vodící kladku zvednutou o 60 mm nebyla vyšší než dvojnásobek hmotnosti přípustné pro vodící kladku na rovné vozovce.

(7) Pásové vozidlo smí působit svou hmotností na vozovku mezi první a poslední vodící kladkou nejvýše 4 t na 1 m vozovky. Je-li hmotnost rozdělena na dva za sebou běžící páry pásů nebo na jednu nápravu a jeden pár pásů a je-li vzdálenost mezi středy přední a zadní dosedací plochy alespoň 3 m, může dosahovat 6 t na 1 m vozovky.

(8) Zapojení vozidel a provoz souprav je dovolen jen za těchto podmínek:

— okamžitá hmotnost přívěsu nebo návěsu, popřípadě dvou přívěsů nebo návěsu s přívěsem činí u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí do 25 km . h^{-1} nejvýše 2,5 násobku okamžité hmotnosti tahače; celková hmotnost jednonápravového přívěsu[21]) však smí činit nejvýše trojnásobek celkové hmotnosti tažného vozidla,

— okamžitá hmotnost přívěsu nebo návěsu, popřípadě dvou přívěsů nebo návěsu s přívěsem činí u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 25 km . h^{-1} nejvýše 1,4 násobku okamžité hmotnosti tahače,

— prostřední vozidlo soupravy musí mít vyšší nebo stejnou okamžitou hmotnost jako poslední vozidlo soupravy,

— náklad v jednotlivých vozidlech soupravy musí být rovnoměrně rozložen a řádně zajištěn,

— vozidla kategorie O$_1$, která nejsou vybavena zařízením pro provozní brzdění, mohou být zapojována jen za vozidla, jejichž pohotovostní hmotnost je nejméně dvojnásobkem okamžité hmotnosti připojovaného vozidla, pokud při schválení technické způsobilosti tažného vozidla nebylo stanoveno jinak.

Brzdy vozidel

§ 14

(1) Není-li dále stanoveno jinak, musí být každé vozidlo vybaveno nejméně dvěma na sobě nezávislými brzdovými zařízeními, z nichž jedno umožňuje dostatečně jemné odstupňovatelné ovládání pohybu vozidla a jeho účinné a spolehlivé zastavení (provozní brzdění), druhé zajišťuje udržení stojícího vozidla (parkovací brzdění). Brzdová zařízení na vozidlech kategorie M a N musí být taková, aby v případě poruchy soustavy pro provozní brzdění umožňovala zastavit vozidlo nouzovým brzděním. Vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985 musí z hlediska brzdění splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[22]) a musí být podle nich schválena.

(2) Soustava provozního brzdění musí umožnit ovládání pohybu vozidla a jeho spolehlivé, rychlé a účinné zastavení při jakékoli rychlosti a při každé okamžité hmotnosti a na všech svazích (ve stoupání i klesání), které při provozu vozidla přicházejí v úvahu. Účinek provozního

[20]) Vyhláška č. 35/1984 Sb.

[21]) Jde o jednonápravové přívěsy určené pro práce v zemědělství, lesnictví a stavebnictví; v terminologii používané v uvedených odvětvích jsou nazývány návěsy.

[22]) Předpis EHK č. 13; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV. Výnos federálního ministerstva dopravy čj. 10 729 ze dne 30. března 1984 o podmínkách, které musí z hlediska brzdění splňovat některé druhy vozidel a souprav.

brzdění musí být odstupňovatelný.[23]) Řidič musí mít možnost ovládat orgán pro provozní brzdění beze změny polohy trupu ze svého sedadla, aniž by sejmul obě ruce z řízení vozidla.[24])

(3) Nouzové brzdění musí umožnit zastavit vozidlo při poruše provozního brzdění. Musí být odstupňovatelné a musí působit nejméně na jedno kolo z každé strany vozidla podél jeho podélné střední roviny. Řidič musí mít možnost ovládat nouzové brzdění ze svého sedadla beze změny polohy trupu, přičemž musí ovládat řízení vozidla nejméně jednou rukou.

(4) Parkovací brzdění musí umožnit udržení stojícího vozidla nebo soupravy nebo přípojného vozidla odpojeného od tažného vozidla na svahu (ve stoupání i klesání) i za nepřítomnosti řidiče. Činné elementy vlastního brzdového ústrojí pro parkovací brzdění musí být přitom udržovány v zabrzděné poloze výhradně mechanickými částmi. Brzdění musí působit nejméně na jedno kolo z každé strany vozidla podél jeho podélné střední roviny. Řidič musí mít možnost ovládat parkovací brzdění ze svého sedadla beze změny polohy trupu, u přípojných vozidel musí být umožněno ovládání z pravé strany nebo ze zádi vozidla osobou stojící na zemi. U přívěsů určených pro dopravu osob musí být ovládání parkovacího brzdění uvnitř vozidla.

(5) Pro nájezdové brzdění se využívá sil, které vyvolává přiblížení přívěsu k tažnému vozidlu.

(6) Odlehčovací brzdění musí umožnit omezení rychlosti vozidla nebo její udržení při sjíždění svahu, aniž se použije provozního, nouzového nebo parkovacího brzdění motorového vozidla. Jeho úkolem není zastavit vozidlo. Řidič musí mít možnost ovládat toto brzdění ze svého sedadla beze změny polohy trupu, přičemž musí ovládat řízení vozidla nejméně jednou rukou.

(7) Průběžné brzdění je brzdění vozidel spojených do jízdní soupravy, při kterém

a) brzdové zařízení má jediný ovládací orgán, kterým může řidič jediným pohybem ze svého místa odstupňovatelně řídit brzdění soupravy,

b) energie, kterou se brzdí souprava, je dodávána jedním a týmž zdrojem, kterým může být i svalová síla řidiče,

c) je zajištěno současné nebo přiměřeně časově odstupňované brzdění jednotlivých vozidel nezávisle na jejich vzájemném umístění v soupravě.

(8) Poloprůběžné brzdění je brzdění vozidel spojených do jízdní soupravy, při kterém

a) brzdové zařízení má jediný ovládací orgán, kterým může řidič jediným pohybem ze svého místa odstupňovatelně řídit brzdění soupravy,

b) energie, kterou se brzdí souprava, je dodávána dvěma různými zdroji, z nichž jedním může být svalová síla řidiče,

c) je zajištěno současné nebo přiměřeně časově odstupňované brzdění jednotlivých vozidel nezávisle na jejich vzájemném umístění v soupravě.

(9) Samočinné brzdění je brzdění, které musí automaticky zastavit přípojné vozidlo (vozidla) při oddělení vozidel, která byla spřažena do jízdní soupravy, včetně přetržení spojovacího zařízení, aniž by zbytek jízdní soupravy přestal být brzděn.

(10) Předepsaný brzdný účinek musí být dosažen bez blokování kol a aniž by vozidlo vybočovalo ze směru jízdy. Účinek provozního brzdění musí působit na kola téže nápravy souměrně k podélné střední rovině vozidla. U vozidel kategorie M, N, O_3 a O_4 musí být účinek provozního brzdění rozdělen na jednotlivé nápravy v mezích předepsaných z hlediska bezpečnosti při jakékoliv okamžité hmotnosti vozidla a za různých adhezních podmínek.

(11) Mechanické části brzdového zařízení, zejména pedál a jeho uchycení, hlavní válce a jejich písty (pro kapalinové soustavy), brzdič (pro vzduchotlakové soustavy), spojení mezi pedálem a hlavním válcem nebo brzdičem, brzdové válce a jejich písty (pro kapalinové nebo vzduchotlakové soustavy) a klíče brzdového ústrojí s pákami klíčů musí být dostatečně dimenzovány, snadno přístupné pro údržbu a musí dávat nejméně takové záruky bezpečnosti, jako se požadují na ostatních podstatných částech vozidla (například mechanismu řízení); za těchto podmínek se mechanické části brzdového zařízení považují za neporušitelné. Pokud by porucha jediné z těchto částí znemožnila brzdění vozidla

---

[23]) Brzdění se pokládá za odstupňovatelné, pokud v normálním rozsahu činnosti zařízení, a to jak při brzdění, tak i při odbrzďování
— řidič může v každém okamžiku zvětšit nebo zmenšit brzdnou sílu působením na ovládací orgán;
— brzdná síla se mění ve stejném smyslu jako působení na ovládací orgán;
— je možné snadno regulovat dostatečně jemně brzdnou sílu.

[24]) Termín „ovládat beze změny polohy trupu" vychází z podmínky, že řidič je v sedadle upoután tříbodovým bezpečnostním pásem. U jednostopých motorových vozidel a u vozidel, při jejichž řízení řidič stojí, se tímto termínem rozumí, že jednotlivé orgány jsou řidiči snadno dosažitelné a že při jejich ovládání nemusí odvracet pozornost od jízdní dráhy ani sejmout obě ruce z řízení vozidla.

s účinkem předepsaným pro nouzové brzdění, musí být tato část z kovu nebo z materiálu ekvivalentních vlastností a nesmí se podstatněji deformovat při normální činnosti brzdové soustavy.

(12) Vůle brzd vzniklá jejich opotřebením musí být snadno vymezitelná ručně nebo spolehlivým samočinným zařízením; kromě toho musí ovládací orgán, převod a vlastní brzdy vykazovat takovou rezervu zdvihu, aby po ohřátí brzd nebo při určitém opotřebení brzdového obložení odpovídajícím hodnotě seřízení předepsané výrobcem vozidla byl zajištěn brzdný účinek, aniž by bylo nutno provést ihned seřízení. U vozidel o celkové hmotnosti nejméně 5,5 t musí být možná kontrola tloušťky brzdového obložení bez demontáže brzdových bubnů a celých štítů.

(13) Spojení vzduchotlakových nebo smíšených brzdových systémů vozidel v soupravách musí být pro zajištění vzájemné zaměnitelnosti v soupravách provedeno vzduchotlakovým dvouhadicovým propojovacím systémem s předepsanými spojkovými hlavicemi.[25]) Hadice musí být opleteny měkkým pozinkovaným drátem nebo musí být provedeny ve dvou různobarevných vrstvách a musí být vyřazeny, jsou-li tak poškozeny, že je přerušena souvislost opletení nebo odkryta spodní vrstva. Jsou přípustné hadice z jednobarevných plastických materiálů určených pro tento účel (například ve tvaru šroubovice).

(14) Bez souhlasu výrobce vozidla nesmějí být u vozidel v provozu prováděny zásahy do brzdových systémů, včetně případného odebírání energie pro vedlejší spotřebiče. V žádném případě nesmějí ostatní spotřebiče pro svou činnost odebírat energii z okruhů pružinové brzdy a dále nesmějí odebírat energii ani z ostatních částí brzdového systému tak, aby hladina energie v něm poklesla pod předepsanou hodnotu.

(15) Na dostatečném počtu zásobníků energie vzduchotlakových a vzduchokapalinových brzd musí být zařízení pro vypouštění kondenzátu. Vypouštěcí zařízení musí být na nejnižším místě zásobníků a musí směřovat dolů k vozovce. Pokud zařízení není automatické, musí být provedeno tak, aby vypouštěný kondenzát nepotřísnil obsluhu. U autobusů a osobních autobusových přívěsů musí být toto zařízení, pokud není automatické, konstruováno tak, aby bylo snadno ovladatelné z boku vozidla nebo z místa řidiče bez jakéhokoli nářadí.

(16) Brzdové soustavy musí být těsné. Vzduchotlakové brzdové soustavy musí být opatřeny přípojkami[26]) pro kontrolní měření tlaku v soustavě. Přípojky musí být snadno přístupné.

§ 15

Brzdy vozidel kategorie M a N

(1) U vozidel kategorie M a N mohou mít soustavy zajišťující provozní, nouzové a parkovací, popřípadě odlehčovací brzdění společné části, přičemž musí mít nejméně dva na sobě nezávislé ovládací orgány. Ovládací orgány provozního a parkovacího brzdění musí být vždy nezávislé.

(2) Pokud se účinku předepsaného pro provozní brzdění dosáhne pouze energií ze zásobníku, řidičem jen řízenou, musí být na vozidle nejméně dva na sobě nezávislé zásobníky energie a odpovídající počet na sobě nezávislých převodů brzdového zařízení.

(3) V případě poruchy částí brzdových zařízení, s výjimkou částí, které se pokládají za neporušitelné, musí být schopna soustava pro nouzové brzdění nebo neporušená část soustavy pro provozní brzdění zastavit vozidlo s účinkem předepsaným pro nouzové brzdění, přičemž síla na ovládacím orgánu nesmí překročit předepsanou mezní hodnotu (§ 21). V případě poruchy v části brzdového zařízení musí být zajištěno doplňování energie do neporušených částí, pokud je to nutné k dosažení účinku předepsaného pro nouzové brzdění.

(4) Soustava pro provozní brzdění musí být, ať již je kombinována se soustavou pro nouzové brzdění či nikoli, provedena tak, aby při poruše v části jejího převodu byla brzděna ještě část kol při působení na ovládací orgán pro provozní brzdění. Zbývající brzdný účinek musí přitom dosahovat nejméně 30 % účinku předepsaného pro provozní brzdění. Porucha v části hydraulického nebo pneumatického převodu brzdového zařízení musí být signalizována řidiči.

(5) U vozidel určených k tažení přípojných vozidel, jejichž brzdy ovládá řidič motorového vozidla, musí být zajištěno, aby motorové vozidlo mohlo být zabrzděno ještě s účinkem předepsaným pro nouzové brzdění, jestliže brzdy přípojného vozidla selžou nebo se přeruší spojení mezi vozidly. Vstupuje-li v činnost nouzové brzdění motorového vozidla, musí být brzděno odstupňovatelně rovněž přípojné vozidlo kategorie O_3 a O_4.

(6) Motorová vozidla s brzdami s hydraulickým převodem a motorová vozidla s brzdovými soustavami uváděnými v činnost energií ze zásobníku musí být vybavena výstražným zařízením. Poruchu některé části hydraulického převodu signalizuje optické výstražné zařízení, jež vstupuje v činnost nejpozději při sešlapování brzdového pedálu. Je přípustné, aby místo tohoto požadavku optické zařízení signalizovalo, že hladina v nádržce brzdové kapaliny poklesla pod předepsanou

[25]) ČSN 30 3558.
[26]) ISO 3583.

hodnotu. U soustav uváděných v činnost energií ze zásobníku musí optické nebo akustické výstražné zařízení signalizovat, že hladina energie v kterékoli části soustavy poklesla pod předepsanou hodnotu. Optické výstražné zařízení musí být umístěno v zorném poli řidiče a musí vydávat signální světlo červené barvy viditelné i za denního světla; musí být provedeno tak, aby řidič mohl snadno zkontrolovat, zda žárovka signálního světla je schopna provozu. Akustický signál musí jednoznačně a výrazně změnit spektrum vnitřního hluku ve vozidle v místě řidiče při jinak nejvyšší hladině tohoto hluku.

§ 16

Brzdy přípojných vozidel

(1) Přípojná vozidla kategorie O_1, pokud musí být vybavena soustavou pro provozní brzdění (§ 13 odst. 8), mohou mít tuto soustavu průběžného, poloprůběžného nebo nájezdového typu. Přípojná vozidla kategorie O_2 musí mít soustavu pro provozní brzdění, a to průběžného, poloprůběžného nebo nájezdového typu. Přípojná vozidla kategorie O_3 a O_4 musí mít soustavu pro provozní brzdění průběžného nebo poloprůběžného typu. Nájezdové brzdění není přípustné pro návěsy a přípojná vozidla kategorie O_3 a O_4.

(2) Přípojná vozidla, která mají soustavu pro provozní brzdění, musí mít také soustavu, která zajišťuje parkovací brzdění.

(3) Brzdové soustavy průběžného a poloprůběžného typu musí být vybaveny zařízením, které zajišťuje za jízdy samočinné zastavení přípojných vozidel v případě jejich odpojení nebo utržení od motorového vozidla.

(4) Přípojná vozidla kategorie O_3 a O_4 musí mít soustavu pro provozní brzdění takovou, aby v případě poruchy v jejím převodu bylo ještě možno brzdit část kol s účinkem rovnajícím se nejméně 30 % účinku předepsaného pro provozní brzdění. Do nepoškozené části se musí i nadále dodávat energie pro brzdění.

§ 17

Brzdy vozidel kategorie L

(1) Vozidla kategorie L musí mít dvě brzdové soustavy navzájem nezávislé, s nezávislými ovládacími orgány. Nejméně jedna z brzdových soustav musí působit na brzdné plochy připojené ke kolům přímo nebo částmi dostatečně robustní konstrukce. U vozidel kategorie L_1 až L_4 musí jedna z brzdových soustav působit na přední kolo nebo kola a druhá na zadní kolo nebo kola. Každá brzdová soustava u vozidel kategorie L_5 musí uvádět v činnost brzdy všech kol.

(2) Vozidla kategorie L_5 musí mít zařízení pro parkovací brzdění, přičemž tomuto účelu může sloužit jedna z brzdových soustav uvedených v odstavci 1.

§ 18

Účinek brzd

(1) V rozsahu od pohotovostní do celkové hmotnosti vozidla musí být brzdy vždy schopny zastavit vozidlo nejméně na vzdálenost[27]) uvedenou v následujících tabulkách, aniž by byla překročena nejvyšší přípustná ovládací síla (§ 21).

a) Vozidla kategorie L

Brzdění brzdou	Hmotnost vozidla	Vzorec	Jmenovitá počáteční rychlost (V_0) v km.h^{-1}	Nejdelší jmenovitá brzdná dráha (s) v m
L_1				
zadní	řidič	$s \leq \frac{V_0^2}{55}$	40	29,1
zadní	řidič a spolujezdec	$s \leq \frac{V_0^2}{75}$	40	21,3
zadní a přední současně	řidič	$s \leq \frac{V_0^2}{110}$	40	14,6

[27]) Vzdáleností se rozumí brzdná dráha, kterou vozidlo ujede od okamžiku, kdy řidič začne působit na ovládací orgán, až do okamžiku, kdy se vozidlo zastaví. Počáteční rychlost je skutečná rychlost v okamžiku, kdy řidič začne působit na ovládací orgán brzd. Ve vzorcích pro měření účinnosti brzd se symboly rozumí
s — brzdná dráha v metrech
V_0 — skutečná počáteční rychlost v km.h^{-1}; nedosahuje-li vozidlo rychlosti uvedené v tabulce, pak V_0 = nejvyšší dosažitelné rychlosti vozidla.

Brzdění brzdou	Hmotnost vozidla	Vzorec	Jmenovitá počáteční rychlost (V_0) v km . h^{-1}	Nejdelší jmenovitá brzdná dráha (s) v m
L_2				
přední a zadní současně	postupně řidič až celková hmotnost vozidla	$s \leqq \frac{V_0^2}{110}$	40	14,6 (souměrné vozidlo)
přední a zadní současně	postupně řidič až celková hmotnost vozidla	$s \leqq \frac{V_0^2}{100}$	40	16,0 (nesouměrné vozidlo)
zvlášť přední a zadní	postupně řidič až celková hmotnost vozidla	$s \leqq \frac{V_0^2}{45}$	40	35,5
L_3				
přední	řidič	$s \leqq \frac{V_0^2}{100}$	40	16,0
zadní	řidič	$s \leqq \frac{V_0^2}{80}$	40	20,0
přední a zadní současně	řidič	$s \leqq \frac{V_0^2}{130}$	60	27,7
zadní	řidič a spolujezdec	$s \leqq \frac{V_0^2}{95}$	40	16,8
L_4				
přední a zadní současně	postupně řidič až celková hmotnost vozidla	$s \leqq \frac{V_0^2}{120}$	60	30,0
L_5				
přední a zadní současně	postupně řidič až celková hmotnost vozidla	$s \leqq \frac{V_0^2}{120}$	60	30,0
zvlášť přední a zadní	postupně řidič až celková hmotnost vozidla	$s \leqq \frac{V_0^2}{50}$	40	32,0

b) Vozidla kategorie M

Brzdění brzdou	Vzorec	Jmenovitá počáteční rychlost (V_0) v km . h^{-1}	Nejdelší jmenovitá brzdná dráha (s) v m
M_1			
provozní	$s \leqq 0{,}1\ V_0 + \frac{V_0^2}{150}$	80	50,7
nouzovou	$s \leqq 0{,}1\ V_0 + 2\ \frac{V_0^2}{150}$	80	93,4

Brzdění brzdou	Vzorec	Jmenovitá počáteční rychlost (V_0) v km . h^{-1}	Nejdelší jmenovitá brzdná dráha (s) v m
M_2 a M_3			
provozní	$s \leqq 0{,}15V_0 + \frac{V_0^2}{130}$	60	36,7
nouzovou	$s \leqq 0{,}15V_0 + 2\,\frac{V_0^2}{130}$	60	64,4

c) Vozidla kategorie N

Brzdění brzdou	Vzorec	Jmenovitá počáteční rychlost (V_0) v km . h^{-1}	Nejdelší jmenovitá brzdná dráha (s) v m
N_1			
provozní	$s \leqq 0{,}15\,V_0 + \frac{V_0^2}{115}$	70	53,1
nouzovou	$s \leqq 0{,}15V_0 + 2\,\frac{V_0^2}{115}$	70	95,7
N_2			
provozní	$s \leqq 0{,}15\,V_0 + \frac{V_0^2}{115}$	50	29,2
nouzovou	$s \leqq 0{,}15V_0 + 2\,\frac{V_0^2}{115}$	50	51,0
N_3			
provozní	$s \leqq 0{,}15\,V_0 + \frac{V_0^2}{115}$	40	19,9
nouzovou	$s \leqq 0{,}15V_0 + 2\,\frac{V_2^0}{115}$	40	33,8

d) Vozidla kategorie O

Provozní brzdění

aa) průběžné nebo poloprůběžné

součet brzdových sil na obvodu brzděných kol se musí rovnat nejméně 45 % síly tíže vozidla naloženého na celkovou hmotnost,

bb) nájezdové

při suvné síle ve spoji vozidel nepřesahující 6 % součtu největších sil, kterými působí kola přívěsu na vozovku; součet brzdových účinků na obvodu kol musí být nejméně 45 % síly tíže vozidla naloženého na celkovou hmotnost.

(2) Souprava, v níž je alespoň jedno vozidlo určené pro hromadnou dopravu osob, musí splňovat podmínky stanovené pro vozidla kategorie M_2 a M_3.

(3) Soupravy složené z motocyklu a přívěsného vozíku musí splňovat podmínky stanovené pro tažné vozidlo.

(4) Parkovací brzdění musí být schopno spolehlivě zabránit protáčení kol vozidla při jeho celkové hmotnosti na svahu (ve stoupání i klesání):

a) u vozidel kategorie L — nejméně 16 %,

b) u vozidel kategorie M_1 — nejméně 18 %,

c) u vozidel kategorie M_2, M_3 a N bez použití vypojitelného pohonu náprav — nejméně 18 % u jednotlivého vozidla a nejméně 12 % u souprav,

d) u vozidel kategorie O odpojených od tažného vozidla — nejméně 18 %.

Přitom nesmí být překročena nejvyšší přípustná ovládací síla (§ 21).

§ 19

Motor a výkon motoru

(1) Motor musí být pro každý typ vozidla konstruován tak, aby při výkonu potřebném pro dosažení předepsaných jízdních vlastností vozidla nebo soupravy byl jeho chod v celém pracovním režimu rovnoměrný, klidný a zajišťoval hospodárný provoz; motor musí být schválen.[28])

(2) Motor, jeho díly a příslušenství musí být konstrukčně provedeny a sestaveny tak, aby

a) byl umožněn snadný přístup ke všem místům běžné obsluhy a údržby,

b) byla snadná demontáž příslušenství a jednotlivých dílů pro běžné opravy, bez demontáže motoru z vozidla.

(3) Motory vozidel kategorií M, N a L5 musí být konstruovány a provedeny tak, aby bez pomoci cizího zdroje energie byly snadno, spolehlivě a v době co nejkratší uvedeny do chodu po stání vozidla trvajícím nejméně 14 hodin, při teplotě oleje, elektrolytu akumulátorů (§ 41 odst. 3) a nasávaného vzduchu —15 °C, za podmínek a postupů stanovených výrobcem vozidla a za použití výrobcem předepsaných provozních hmot běžné obchodní jakosti a běžně dosažitelných na tuzemském trhu.

(4) Výkon motoru vozidel musí činit nejméně 4,4 kW na 1 t celkové hmotnosti jednotlivého vozidla nebo soupravy. U vozidel kategorie M a N, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1973, s výjimkou vozidel speciálních nebo se skříňovou karosérií, musí výkon motoru činit[29]) nejméně 5,15 kW na 1 t celkové hmotnosti jednotlivého vozidla nebo soupravy; výkon motoru vozidel určených pro mezinárodní dopravu musí činit nejméně 5,9 kW na 1 t celkové hmotnosti jednotlivého vozidla nebo soupravy; u těžkých silničních tahačů[30]) musí činit výkon motoru nejméně 2,2 kW na 1 t celkové hmotnosti soupravy.

(5) Motory vozidel kategorie L1 nesmějí mít objem válců větší než 50 cm^3.[31])

(6) Motory vozidel kategorie L1 musí být na snadno přístupném místě označeny znakem sestávajícím z písmen CM a číslic vyjadřujících zdvihový objem válců. Označení musí být lehce čitelné, nesnímatelné a odlité nebo vyražené (např. CM — 48 cm^3).[32])

(7) Ustanovení tohoto paragrafu, s výjimkou odstavce 5, neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

(8) Ustanovení odstavců 3 až 6 se netýkají vozidel poháněných elektrickou energií.

§ 20

Řízení vozidel

(1) Motorová a přípojná vozidla s výjimkou vozidel kategorie L musí z hlediska řízení splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[33]) a musí být podle nich schválena. Řízení musí být konstruováno tak, aby byla stále zaručena snadná, rychlá a bezpečná ovladatelnost vozidla.[34]) Mechanismus řiditelné nápravy (náprav) a geometrie řízení musí být konstruovány a provedeny tak, aby nevznikaly kmity (shimmy) a rázy v řízení. Šroubové spoje musí být bezpečně zajištěny.

(2) Motorová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 25 $km \cdot h^{-1}$ — s výjimkou vozidel kategorie L — musí mít konstruováno řízení

---

[28]) Podkladem schválení je protokol o dlouhodobé zkoušce motoru, který předloží výrobce, popřípadě dovozce. Protokol o dlouhodobé zkoušce motoru u vozidel kategorie M, N a L vyráběných v ČSSR vystaví ÚVMV.

[29]) Výkon se měří a udává podle metody uvedené v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/78, Annex 1 (R.E.3), popřípadě ISO 1585, ČSN 30 2008.
ISO 4164 — pro mopedy.
ISO 4106 — pro motocykly.
ISO 2288 — pro zemědělské a lesnické traktory.

[30]) Těžkými silničními tahači se rozumějí speciální automobily zpravidla s tzv. mrtvou zátěží, uzpůsobené pro tažení těžkých nadlimitních přípojných vozidel, jako např. podvalníků, nízkoložných návěsů apod., kdy celková hmotnost soupravy je větší než 48 t.

[31]) Je nepřípustné montovat do jízdních kol [§ 73 odst. 6 písm. c)] motory s objemem válců přesahujícím 50 cm^3; stane-li se tak, je takové vozidlo považováno za motocykl.

[32]) Bližší určení velikosti a umístění označení se ponechává na vůli výrobce.

[33]) Homologační zkoušky provádí ÚVMV podle návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/GRRF/R.72.

[34]) V závislosti na zdroji energie nezbytné pro nastavení řízených kol rozlišuje se řídicí ústrojí
a) ruční řízení — síla pro změnu pohybu řídicího ústrojí je zabezpečována pouze svalovou silou řidiče,
b) řízení s posilovačem — síla pro změnu pohybu řídicího ústrojí je zabezpečována jak svalovou silou řidiče, tak speciálním zařízením s mechanickou zpětnou vazbou,
c) strojní řízení — síla pro změnu pohybu řídicího ústrojí je zabezpečována pouze speciálním zařízením bez mechanické zpětné vazby. Speciální zařízení zabezpečuje doplňující nebo nezávislou energii. Tato energie může být získána prostřednictvím mechanických, hydraulických, pneumatických nebo elektrických systémů nebo jejich kombinací.

tak, aby se řízená kola po projetí zatáčky samočinně vracela do přímého směru nebo aby k vracení kol do přímého směru byla potřebná podstatně menší síla než pro pohyb do zatáčky. Tato podmínka neplatí pro vozidla se strojním řízením.

(3) Řídicí ústrojí motorových vozidel při nastavení kol do přímého směru nesmí mít mechanickou vůli na volantu větší než 36° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 $km.h^{-1}$, větší než 27° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 100 $km.h^{-1}$ a větší než 18° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 100 $km.h^{-1}$.[35]) Tolerance axiální vůle u vozidel kategorie L s řídítky musí být udržována podle předpisu výrobce.

(4) Řízení motorových vozidel, pokud není vybaveno posilovacím zařízením, musí být konstruováno tak, aby počet otáček volantu nepřesáhl 5 z polohy odpovídající vychýlení vnitřního řízeného kola vozidla o 35° zprava do stejné polohy vlevo nebo z jedné krajní polohy do druhé, pokud není docíleno úhlu vychýlení řízeného kola 35°. Krajní vychýlení řídicích kol musí být omezeno dorazy.

(5) Motorová vozidla, u nichž hmotnost připadající na řízenou nápravu (nápravy) činí nejméně 3,5 t, musí mít řízení vybaveno posilovacím zařízením. Při selhání tohoto zařízení musí být možno řídit vozidlo (soupravu) svalovou silou řidiče, i když se značně vyšší ovládací silou (§ 21).

(6) Vozidla kategorie M_1 a N_1 — s výjimkou bezkapotových a polokapotových provedení, u nichž více než polovina délky motoru je za nejpřednějším bodem základny čelního skla nebo u nichž náboj volantu je v přední čtvrtině délky vozidla — musí z hlediska ochrany řidiče proti mechanismu řízení splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[36]) a musí být podle nich schválena.

(7) Vozidla určená k provozu na pozemních komunikacích nesmějí být vybavena strojním řízením. Samojízdné pracovní stroje a samojízdné zemědělské a lesnické stroje opatřené koly s pneumatikami, u kterých je jízda po pozemních komunikacích povolena pouze k přejetí z místa stanoviště na pracoviště a zpět, mohou být vybaveny strojním řízením, jestliže

a) v případě poruchy speciálního zařízení (zdroje energie) je zajištěno ovládání vozidla nejméně dvakrát z přímého směru do plného pravého a levého krajního vychýlení řídicích kol,

b) porucha speciálního zařízení je opticky nebo akusticky signalizována řidiči,

c) potrubí (hadice) odolává čtyřnásobku nejvyššího provozního tlaku udávaného výrobcem,

d) hadice jsou označeny údajem o nejvyšším provozním tlaku s datem výroby.

V technických podmínkách stroje musí být uveden časový rozvrh kontrol řízení a výměny hadic.

(8) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. První věta odstavce 1 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 21

Ovládací a kontrolní zařízení

(1) Zařízení, která slouží k ovládání motorového vozidla za jízdy, a ostatní zařízení obsluhovaná řidičem za jízdy musí být ve všech vozidlech umístěna v operačním dosahu řidiče[37]) tak, aby je řidič mohl snadno a bez nebezpečí záměny i ve tmě ze svého místa ovládat, aniž by musel měnit polohu trupu a odvracet pozornost od jízdní dráhy.

Jedná se zejména o

— řízení,
— brzdění provozní, nouzové, parkovací a odlehčovací,
— zařízení pro zvukovou signalizaci,
— akcelerační zařízení (plynový pedál, rukojeť),
— řazení,
— vypínání a zapínání spojky,
— zapalování,
— spouštěcí a zastavovací zařízení motoru (včetně žhavení),
— sytič, popřípadě přídavač (pokud je ruční), je-li umístěn v kabině řidiče,
— obrysová, dálková, potkávací a směrová světla, výstražná světla a světla do mlhy,
— světelné výstražné zařízení,
— vnitřní zpětné zrcátko,
— vnější zpětné zrcátko alespoň na levé straně vozidla, pokud je ovládáno zevnitř vozidla,
— systém stírání a ostřikování čelního, popřípadě zadního skla a světlometů,
— systém topení a větrání, zapínání, vypínání a regulace,
— systém odmlžování a odmrazování skel,
— clona proti slunci u řidiče,
— systém ovládání bočních oken na straně řidiče,

[35]) Hodnoty vůle řízení se měří při umístění řídicích kol vozidla na točnách s valivým uložením. Měří se při pohotovostní i celkové hmotnosti vozidla.

[36]) Předpis EHK č. 12; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[37]) Operační dosažitelnost ovladačů se zjišťuje podle ONA 30 0731.

— zapalovač cigaret pro řidiče,

— otvírání a zavírání dveří řidiče automobilu,

— rozhlasový přístroj a přehrávač kazet (nevztahuje se na dálkové autobusy s vícečlennou obsluhou vozidla),

— popelníček pro řidiče,

— osvětlení interiéru vozidla.

V osobním automobilu nesmí žádné z výše uvedených zařízení svým umístěním a tvarovým provedením bránit řidiči přemístit se ze svého sedadla za účelem vystoupení z vozidla na opačné straně, než kde sedí.

(2) Pedály brzdy, spojky a akcelerace musí být provedeny tak, aby z nich noha při jejich ovládání nesklouzávala a nebyla nadměrně unavována. Pedál akcelerace musí být umístěn tak, aby při jeho ovládání byla pata nohy podepřena.

(3) Motorové vozidlo musí mít ovladače zařízení obsluhovaných za jízdy řidičem a sdělovače označeny symboly stanovenými zvláštními předpisy[38]) a podle nich schválenými.

(4) Vozidla vybavená automatickými převodovkami musí mít polohy voliče označeny písmenným nebo číselným kódem (dále jen „symbol"). Výrobce (dovozce) musí v návodu k obsluze vozidla určit význam symbolů. Z použitých symbolů musí vždy znamenat P — parkování, R — zpětný chod, N — neutrál.[39]) Voliče automatických převodovek automobilů musí splňovat tyto podmínky:

a) je-li volič v poloze N, musí být možný běh motoru a jeho spouštění spouštěčem,

b) při poloze voliče pro jízdu vpřed a vzad musí být vyloučeno spouštění motoru spouštěčem,

c) je-li volič pákový, pod volantem a upevněn na sloupek řízení, musí být pohyb páky z polohy N do polohy pro jízdu vpřed ve směru pohybu hodinových ručiček (zleva doprava),

d) je-li v postupném řazení pákového voliče zahrnuta i poloha P pro parkování s mechanickým blokováním, musí být tato poloha na konci řazení za polohou pro jízdu vzad označenou písmenem R.

(5) Vozidlo vybavené automatickou převodovkou, která má více než jeden rychlostní stupeň pro jízdu vpřed, musí při poloze páky označené L, popřípadě 1 a 2, mít zajištěn větší účinek brzdění motorem.

(6) U automobilů musí mít řidič ve svém zorném poli trvale vyznačenou posloupnost řazení; poloha řadicí páky pro jízdu vzad musí být označena vždy písmenem R.

(7) Vozidla musí být vybavena kontrolními přístroji buď stupnicovými, které ukazují vzrůstající hodnoty stupnic stejným směrem (doprava nebo nahoru)[40]) nebo bezstupnicovými. Hodnoty stupnic musí být vyznačeny zřetelnými symboly, (písmeny, číslicemi, znaky, barevnými poli nebo jejich vzájemnými kombinacemi), provedenými výraznými kontrastními barvami; zásady pro čitelnost číslicových údajů platí i pro bezstupnicové tlačítkové kontrolní přístroje.

(8) Nejvyšší přípustné síly (N = newton) na ovládacím orgánu spojky nesmějí přesahovat u vozidel kategorie M1 — 150 N, u vozidel kategorie L — 80 N a u ostatních vozidel — 200 N.

(9) Ustanovení odstavců 1, 2, 5, 6, 7 a 8 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972; ustanovení odstavce 3 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 22

Výhled z místa řidiče a zpětná zrcátka

(1) Každé motorové vozidlo musí být konstruováno a vybaveno tak, aby byla zajištěna za všech provozních a povětrnostních podmínek největší možná viditelnost z místa řidiče všemi směry. Vozidla kategorie M musí z hlediska výhledu z místa řidiče splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[41]) a musí být podle nich schválena. Podmínky stanovené zvláštním předpisem pro výhled z místa řidiče autobusu platí přiměřeně i pro vozidla kategorie N, trolejbusy a tramvaje. Není-li u vozidel bezkapotového provedení splněna podmínka výhledu dolů těsně před vozidlo, musí být vozidlo vybaveno nejméně jedním zrcátkem, které zajistí viditelnost průsečnice dolní roviny vozidla s rovinou vozovky v celé šířce vozidla. Pokud konstrukce samojízdného pracovního stroje s pracovním zařízením umístěným v přední části stroje v přepravní poloze neumožňuje výhled z místa řidiče, musí být výhled

[38]) Ověřování provádí ÚVMV podle návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.1 Rev. 3 a ČSN 30 0110.

[39]) ČSN 30 0029.

[40]) U sdružených kruhových přístrojů, to znamená u kruhových stupnic, u nichž vertikální složka rozsahu stupnice převažuje nad horizontální nebo je jí rovná, platí pohyb směrem nahoru.

[41]) Ověřování provádí ÚVMV
— pro vozidla kategorie M1 podle návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.43;
— pro vozidla kategorie M2 a M3 podle návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.43;
— pro vozidla kategorie M a N podle metodiky ÚVMV č. D — 11.2.

umožněn pomocí zrcátek tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz vozidla.

(2) Na zasklené plochy vozidel lze připevňovat pouze průhledné barevné folie, které nemění ani nepohlcují barvu předmětů, návěstních světel a světelných signálů a jsou schváleny podle § 4. V zorném poli řidiče nesmí být umístěny žádné předměty (např. okrasné a upomínkové), které by omezovaly výhled řidiče, s výjimkou schválených označení určených k umístění na sklo vozidla.

(3) Každé motorové vozidlo musí být vybaveno zpětnými zrcátky pro sledování vozovky za vozidlem a vedle vozidla, a to

a) jednostopá motorová vozidla nejméně jedním zpětným zrcátkem na levé straně vozidla,

b) vozidla kategorie L_2, L_5 a M_1 jedním vnitřním zpětným zrcátkem a nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla; vozidla kategorie L_2 a L_5 v provedení s karosérií a vozidla kategorie M_1 vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1986 musí mít další vnější zpětné zrcátko na pravé straně vozidla,

c) vozidla kategorie M_2, M_3 a N vyrobená nebo dovezená po 1. 7. 1984 nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na každé straně vozidla,

d) zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla.

(4) Zpětná zrcátka musí

a) být plochá, opticky klidná, nezkreslující a se sníženou odrazivostí,

b) mít barevnou reprodukci obrazu takovou, aby byly jasně rozlišitelné dopravní světelné signály,

c) mít povrch účinné plochy odolný proti odírání a narušování vlivem čistění.

Jestliže by ploché zrcátko svou velikostí bylo neúměrné vnitřnímu prostoru vozidla nebo by přesahovalo nadměrně vnější celkový obrys vozidla, může být použito sféricky vypouklých zpětných zrcátek.

(5) Konstrukce a provedení zrcátek u souprav musí zajistit řidiči tažného vozidla stejnou viditelnost jako u jednotlivého vozidla, bez ohledu na šířku přípojných vozidel; pro stanovení viditelnosti se vychází z nejzazších vnějších okrajů nejširšího vozidla soupravy.

(6) Zpětná zrcátka musí být na vozidle, popřípadě ve vozidle umístěna tak, aby

— co nejméně bránila ve výhledu z místa řidiče,

— řidič viděl do vnějších zpětných zrcátek buď bočními okny nebo plochou čelního skla očišťovanou stírači,

— při provozu byla co nejméně znečisťována.

(7) Zpětná zrcátka určená pro vozidla kategorie M a N musí z hlediska vlastností a provedení a z hlediska umístění na vozidle splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[42]) a musí být podle nich schválena. Podmínky stanovené těmito předpisy platí přiměřeně i pro vozidla kategorie L. Při použití zrcátek sféricky vypouklých nesmí u vozidel kategorie L být poloměr zakřivení menší než 1000 mm a větší než 1200 mm.

(8) Hodnota koeficientu odrazivosti nesmí být

a) u jednopolohového zpětného zrcátka menší než 40 %,

b) u dvoupolohového zpětného zrcátka (denní a noční poloha) menší než 40 % v denní poloze a menší než 4 % v noční poloze.

(9) Vozidla kategorie M_2 a M_3 a vozidla kategorie N určená pro dálkovou a mezinárodní dopravu musí být vybavena zpětnými zrcátky s vyhřívacím zařízením.

(10) Ustanovení odstavce 1 s výjimkou první věty a ustanovení odstavce 7 neplatí pro zpětná zrcátka a vozidla, jejichž technická způsobilost je schválena před 1. 10. 1984. Ustanovení odstavce 9 neplatí pro vozidla vyrobená nebo dovezená před 1. 10. 1986.

§ 23

Zařízení pro zpětnou jízdu a zajištění vozidel proti samovolnému pohybu

(1) Každé motorové vozidlo — s výjimkou tříkolových motorových vozidel s koly souměrně umístěnými k podélné střední rovině vozidla, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 400 kg a jednostopých motorových vozidel — musí být opatřeno zařízením pro zpětnou jízdu (couvání), které je ovladatelné z místa řidiče.

(2) Motorová vozidla o celkové hmotnosti větší než 3,5 t a přípojná vozidla o celkové hmotnosti větší než 750 kg musí být vybavena nejméně jedním zakládacím klínem. Motorová a přípojná vozidla se třemi a více nápravami, jednonápravové přívěsy o celkové hmotnosti větší než 750 kg a návěsy musí být vybaveny nejméně dvěma zakládacími klíny. Tyto klíny musí být schopny účinně zajistit vozidlo proti samovolnému pohybu, musí být lehce přístupné obsluze a bezpečně uchopitelné.

[42]) Předpis EHK č. 46; prováděním homologačních zkoušek jsou pověřeny EZÚ z hlediska optických vlastností a rozměrů zrcadlové plochy a ÚVMV z hlediska rozmístění na vozidle, z hlediska výhledu z místa řidiče a z hlediska pasivní bezpečnosti.

(3) Ustanovení odstavce 1 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení odstavce 2 se nevztahuje na zemědělské a lesnické traktory, pásová vozidla a pojízdné pracovní stroje, které je možno zajistit proti samovolnému pohybu vlastní součástí stroje.

§ 24

Kryty kol a protiskluzové řetězy

(1) Vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 20 $km.h^{-1}$ musí mít všechna kola opatřena účinnými kryty (blatníky, podběhy) a alespoň u kol poslední nápravy i účinnými lapači nečistot, které v dostatečné míře zabrání rozstřiku nečistot dozadu za jedoucím vozidlem.

(2) Blatníky, podběhy a lapače nečistot vozidel uvedených v odstavci 1 musí překrývat šířku běhounu pneumatiky a vnější boční okraje blatníků musí být zaobleny; u předních řízených kol přívěsu může být za tyto kryty považována nástavba (karosérie přívěsu); u dvou a více náprav jdoucích bezprostředně za sebou, postačí společný kryt kol. U vozidel se sklápěcí karosérií postačí, jsou-li zadními kryty opatřena kola poslední nápravy na jejich zadní straně.

(3) Kryty kol a lapače nečistot musí splňovat tyto další podmínky:

a) při pohotovostní hmotnosti automobilů, přívěsů a návěsů musí kryty kol — s výjimkou zadních blatníků vozidel se sklápěcí karosérií — zakrývat kola tak, aby přední i zadní hrana krytu kola byla nejvýše 150 mm nad vodorovnou rovinou procházející středem kola,

b) zadní kryt na zadní straně u vozidel se sklápěcí karosérií musí být svou horní hranou nejméně tak vysoko, jako je nejvyšší bod pneumatiky při celkové hmotnosti vozidla, a spodní hranou tak nízko, aby byla vždy níže, než je střed kola vozidla při jeho pohotovostní hmotnosti,

c) při pohotovostní hmotnosti jednostopého a jeho přípojného vozidla musí být kryty kol provedeny tak, aby přední hrana byla před svislou rovinou procházející středem kola a zadní hrana nejvýše 150 mm nad vodorovnou rovinou procházející středem kola,

d) při pohotovostní hmotnosti zemědělského a lesnického traktoru, který je určen i k provozu na pozemních komunikacích, musí kryty kol zakrývat kola tak, aby přední hrana u přední nápravy byla před svislou rovinou procházející středem kola a aby zadní hrana u přední nápravy a přední a zadní hrana u zadní nápravy byla nejvýše jednu čtvrtinu výšky kol nad vodorovnou rovinou procházející středem kol,

e) lapače nečistot musí být spodní hranou tak nízko, aby rovina proložená teoretickým bodem styku pneumatiky při celkové hmotnosti vozidla a spodní hranou lapače svírala s rovinou vozovky úhel nejvýše 15°, u jednostopých motorových vozidel a u zemědělských a lesnických traktorů nejvýše 25°.

(4) U vozidel kategorie M_1 musí být možné namontovat protiskluzové řetězy na kola hnací nápravy. U vozidel kategorie M_2, M_3 a N musí být možné namontovat protiskluzový řetěz na kola zadní hnací nápravy (náprav); v případě použití protiskluzového řetězu ve dvojmontáži musí být zaručena taková konstrukce vozidla a řetězu, aby nedocházelo při jeho použití k přetěžování vnějších pneumatik ve dvojmontáži. Prostor mezi koly a podběhy, karosérií, rámem vozidla apod. musí být tak velký, aby při celkové hmotnosti vozidla byla dostatečná vůle mezi pevnými částmi vozidla a koly s protiskluzovými řetězy.

(5) Protiskluzové řetězy musí být dodávány s osvědčením o schválení, návodem k montáži a s uvedením rozměrů pneumatik, na které mohou být namontovány.

(6) Ustanovení odstavce 2, odstavce 3 písm. a) až d) a odstavce 4 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 25

Kola, pneumatiky a plné pryžové obruče

(1) Kola vozidel musí být opatřena pneumatikami[43]) — pokud při schválení technické způsobilosti typu není stanoveno jinak — a jim odpovídajícími ráfky. Pneumatiky musí být pro každý typ vozidla voleny tak, aby jejich konstrukce, provedení, rozměry a huštění odpovídaly podmínkám provozu, zejména celkové hmotnosti vozidla (hmotnostem připadajícím na nápravy) a jeho nejvyšší konstrukční rychlosti, a přitom dosahovaly co největší životnosti a hospodárnosti provozu vozidla. Na celém obvodu a v celé šířce běhounu musí být pneumatiky opatřeny profilovými drážkami nebo zářezy. Pneumatiky pro vozidla kategorie M_1 a jejich přípojná vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 a pneumatiky pro vozidla kategorie M_2, M_3 a N a jejich přípojná vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[44]) a musí být podle nich schváleny.

[43]) ČSN 64 0001.

[44]) Předpis EHK č. 30 pro vozidla kategorie M_1 a jejich přípojná vozidla;
Předpis EHK č. 54 pro vozidla kategorie M_2, M_3 a N a jejich přípojná vozidla. Prováděním homologačních zkoušek je pověřen VÚGPT.

(2) Na vozidle — pokud při schválení technické způsobilosti typu není stanoveno jinak — smí být používáno pouze pneumatik určených pro daný typ vozidla výrobcem vozidla a výrobcem pneumatik. Nosnost pneumatik nesmí být nižší, než je hmotnost vozidla připadající na kolo (nápravu) vozidla při celkové hmotnosti vozidla. Jako náhradního kola s pneumatikou smí být použito pro nouzové dojetí kolo s pneumatikou jiné nebo zvláštní konstrukce určené pro tento účel výrobcem vozidla a výrobcem pneumatiky.

(3) Na vozidle nesmějí být — s výjimkou nouzového dojetí[45]) — na téže nápravě současně pneumatiky různých konstrukcí;[46]) v případě použití různých konstrukcí pneumatik na vozidle musí být

— pneumatiky radiální na zadní a pneumatiky diagonální nebo smíšené konstrukce (BIAS. BELTED) na přední nápravě,

— pneumatiky smíšené konstrukce (BIAS.BELTED) na zadní a pneumatiky diagonální na přední nápravě,

— pneumatiky s označením ALL STEEL na zadní a pneumatiky s označením STEEL na přední nápravě,

— pneumatiky s označením ALL STEEL a STEEL nesmějí být kombinovány s pneumatikami jiných konstrukcí.

Pneumatiky různých konstrukcí nesmějí — s výjimkou nouzového dojetí — být na nápravách dvounápravy. Na téže nápravě (nápravách dvounápravy) smějí být, s výjimkou nouzového dojetí, jen pneumatiky stejného typu desénu.[47]) Od 1. 1. 1986 smějí být na téže nápravě vozidla používány pouze shodné pneumatiky.[48])

(4) Pneumatiky musí být vždy řádně nahuštěny na tlak předepsaný výrobcem pneumatik ve spolupráci s výrobcem vozidla. U dvojité montáže kol musí být pro huštění vnitřní pneumatiky ventily uspořádány a kola provedena tak, aby tlak vzduchu v pneumatice se dal kdykoli snadno upravit nebo měřit, a to ze strany vnějšího kola, bez demontáže kol nebo jiné obtížné manipulace. Náhradní pneumatiky musí být nahuštěny nejméně na tlak odpovídající nejvyššímu huštění pneumatik na vozidle.

(5) Pláště pneumatik nesmějí mít na svém vnějším obvodu (oblast koruny, ramene, boku a patky pláště) trhliny nebo poškození, které obnažují kordovou kostru nebo ji narušují. Činná plocha pláště pneumatiky v provozu musí mít po celém obvodu a celé šíři vrchního běhounu jasně viditelný desén s hloubkou desénových drážek nebo zářezů nejméně 1 mm.

(6) Vzájemný rozdíl vnějších průměrů jednotlivých nezatížených pneumatik ve dvojité montáži nesmí být větší než 2 % vnějšího průměru.

(7) Pneumatiky mohou být protektorovány jen se souhlasem výrobce pneumatik a protektorovaná pneumatika smí být zařazena pouze do své původní nebo nižší rychlostní kategorie. Podmínky protektorování pneumatik stanoví zvláštní předpisy.[49])

(8) Drážky desénu plášťů pneumatik určených pro vozidla kategorie M_2, M_3, N a jejich přípojná vozidla, označených výrobcem[50]) smějí být dodatečně prohloubeny jen způsobem předepsaným výrobcem pneumatik. Prohlubování drážek desénu plášťů pneumatik osobních automobilů je zakázáno.

(9) Používání pneumatik s protiskluzovými hroty je pro všechna vozidla, s výjimkou vozidel záchranné služby, zakázáno; tento zákaz platí i pro vozidla v mezinárodním provozu.

(10) Speciální vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí do 20 $km.h^{-1}$ mohou být výjimečně opatřena plnými pryžovými obručemi; hmotnost vozidla připadající na 10 mm šířky základní plochy obruče nesmí překročit 100 kg a u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí do 8 $km.h^{-1}$ 125 kg.

(11) Každá pneumatika musí být dodána s návodem k obsluze, který musí obsahovat alespoň údaje o maximální rychlosti, huštění, způsobu montáže a typu vozidla, pro který je určena.

§ 26

Pérování vozidel

(1) Každé vozidlo — s výjimkou zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 $km.h^{-1}$ — musí být dostatečně odpruženo, s případným použitím tlumičů pérování a stabilizátorů. Pérování a jeho tlumení musí být voleno tak, aby vozidlo vykazovalo co nejmenší dynamické

---

[45]) § 4 odst. 4 vyhlášky federálního ministerstva vnitra č. 100/1975 Sb., o pravidlech silničního provozu.

[46]) Konstrukcí pneumatiky se pro účely této vyhlášky rozumí konstrukce diagonální, radiální, smíšená (BIAS, BELTED), STEEL a ALL STEEL.

[47]) Typem desénu pneumatiky se rozumí desén letní, zimní (na bočnici pneumatiky musí být označení M+S, M.S nebo M/S nebo MS), terénní a univerzální.

[48]) Shodnou pneumatikou se rozumí pneumatika shodné konstrukce, typu desénu a značky.

[49]) ČSN 63 1910.
ČSN 63 1912.

[50]) Na obou stranách bočnice pneumatiky musí být vyznačen symbol ⏦, jehož průměr je nejméně 20 mm, nebo nápis „REGROOVABLE".

síly do vozovky a karosérie; zároveň musí být zajištěn co nejmenší úhel klopení (kolébání) vozidla.

(2) Sanitní automobily musí být odpruženy tak, aby vykazovaly co nejnižší dosažitelné zrychlení karosérie ve všech směrech.

(3) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

Karosérie vozidel a kabina řidiče

§ 27

(1) Karosérie vozidel a kabina řidiče musí být konstruovány tak, aby zajišťovaly co největší míru bezpečnosti jak při nárazech, tak i při převrácení vozidla. Vozidla kategorie M_1 a ode dne, který stanoví federální ministerstvo dopravy, kategorie N musí z tohoto hlediska splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.[51]) Podmínky stanovené v těchto předpisech platí přiměřeně i pro vozidla kategorie M_2 a M_3.

(2) Karosérie vozidel kategorie M a kabina řidiče musí být těsněny proti vnikání prachu, vody (jak proudem vody o tlaku nejméně 150 kPa, tak i mírným oplachováním při stání vozidla), výfukových plynů a jiných nečistot. Spojení s hnacími i hnanými orgány vozidla, popřípadě s podvozkem, musí být provedeno tak, aby se hluk a vibrace od jejich zdrojů přenášely do karosérie, kabiny řidiče a na ovládací orgány vozidla v co nejmenší míře. Hodnoty vibrací nesmějí přesáhnout hodnoty uvedené ve zvláštních předpisech.[52])

(3) Motorový prostor a prostor s jakýmkoli jiným zdrojem tepla (např. nezávislé topení, výfukové potrubí) musí být oddělen od prostoru pro cestující a pro náklad buď pevnou stěnou, která tvoří nedílnou součást konstrukce karosérie, nebo víkem, které je s konstrukcí karosérie spolehlivě spojeno. Stěny a víka, která oddělují prostor motoru od prostoru pro cestující a pro náklad, musí být konstruovány a provedeny tak, aby nemohlo dojít k jejich nasáknutí palivem, mazivem ani mycími prostředky a aby její hořlavost nepřekročila 125 $mm.min^{-1}$.[53]) Na stěnách ani v prostoru motoru se nesmí zdržovat olej, palivo ani jiné hořlavé materiály. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na jednostopá motorová vozidla a na ložné prostory automobilů, u nichž je dostatečná vzdálenost mezi dřevěnou podlahou ložného prostoru a motorem.

(4) Jsou-li v podlaze vozidel otvory pro přístup k obsluze a údržbě podvozkových a hnacích orgánů, musí být jejich kryty upraveny tak, aby jimi byl vyloučen jakýkoli nežádoucí zásah zvenčí do vnitřku karosérie.

(5) Ustanovení odstavců 2 a 3 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 28

(1) Vnitřek vozidla určený pro řidiče a cestující musí být uspořádán tak, aby nemohlo dojít k poranění osob při obvyklé manipulaci s vozidlem a aby případná poranění při neočekávaném prudkém zastavení nebo nárazu byla vhodným vybavením a provedením omezena na nejmenší míru. Vozidla kategorie M_1 musí z tohoto hlediska splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[54]) a musí být podle nich schválena. Podmínky stanovené v těchto předpisech platí přiměřeně i pro ostatní motorová vozidla. Hořlavost materiálů použitých v interiéru vozidla nesmí být větší než 101,5 $mm.min^{-1}$. Splnění tohoto limitu se ověřuje podle zvláštních předpisů.[53])

(2) Vnější povrch vozidel kategorie M, N a O nesmí mít špičaté nebo ostré výčnělky směřující ven (mimo spojovací zařízení na zadní části vozidla a spřáhla tramvají), které by svým tvarem, rozměry nebo tvrdostí zvětšovaly nebezpečí poranění osob, na které by karosérie narazila nebo které by se po karosérii v případě kolize sunuly. Části směřující ven, které by mohly zachytit ostatní účastníky silničního provozu, musí být opatřeny ochrannými lištami nebo podobným zařízením tvořícím dostatečný náběh nebo vedení přibližně rovnoběžné s podélnou střední rovinou vozidla. Používání křídlových matic nábojů kol a jejich okrasných napodobenin není dovoleno.

(3) Vozidla kategorie M_1, N a O musí z hlediska vnějších výčnělků splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[55]) a musí být podle nich schválena. Podmínky stanovené v předpisech pro kabinu vozidel kategorie N platí přiměřeně i pro vozidla kategorie M_2 a M_3.

---

[51]) Předpisy EHK č. 29, 32 a 33; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[52]) Vyhláška ministerstva zdravotnictví ČSR č. 13/1977 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
Vyhláška ministerstva zdravotnictví SSR č. 14/1977 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
Směrnice č. 41, 42 a 43 publikované ve Sbírce hygienických předpisů svazek č. 37 z roku 1977.
Směrnice č. 53 publikované ve Sbírce hygienických předpisů svazek č. 46 z roku 1977.

[53]) ISO 3795; ověřování provádí ÚVMV.

[54]) Předpis EHK č. 21; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[55]) Homologační zkoušky provádí ÚVMV
— pro vozidla kategorie M_1 podle Předpisu EHK č. 26,
— pro vozidla kategorie N a O podle návrhů Předpisů EHK obsažených v dokumentech TRANS/SC 1/WP 29/R.244 a R.245.

(4) Ustanovení odstavce 1 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení odstavce 3 neplatí pro vozidla kategorie M_1, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972 a pro vozidla kategorie N, O, M_2 a M_3, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 29

(1) Kabina řidiče musí mít vnitřní světlou šířku[56],[57]) nejméně

jednomístná	750 mm,
dvoumístná	1250 mm,
třímístná	1700 mm,
třímístná a dvoumístná s lůžkem (lůžky)	1900 mm.

(2) U vozidel kategorie N a O s valníkovou, skříňovou nebo sklápěcí karosérií musí být odjištění a zajištění, otvírání a zavírání bočnic, zadních čel nebo dveří a jejich sklápění umožněno takovým konstrukčním provedením kování, závěsů a závěrů, aby jakákoli ruční (svalová) manipulace byla snadná, bez nadměrné fyzické námahy a pokud možno bez jiných pomůcek. U vozidel se sklápěcí karosérií může být otvírání a zavírání zadního čela nebo bočnic, popřípadě zadního čela a bočnic automatické nebo ovládané z místa řidiče. Sklápěcí karosérie musí být konstrukčně provedena tak, aby byla zajištěna proti samovolnému pohybu. Bočnice musí být konstrukčně provedeny tak, aby byly zajištěny proti samovolnému otvírání a odolné proti bočním deformacím způsobujícím změnu vnějšího obrysu vozidla. Při ruční manipulaci se zadním čelem a s bočnicemi nesmí ovládací síla (svalová) přesahovat 245 N.

(3) Ložné plochy vozidel kategorie N a O s pevnou (nesklápěcí) karosérií musí být konstruovány tak, aby splňovaly požadavky pro ložení normovaných krabic, beden, palet a kontejnerů, přičemž výška ložné plochy karosérie nad vozovkou musí být co nejmenší.

(4) Každé vozidlo určené nebo použité k přepravě sloupů nebo tyčového materiálu (roury, klády, tyče apod.) s výjimkou deskového nebo hraněného řeziva, který posunem při náhlém prudkém zabrzdění nebo nárazu může ohrozit bezpečnost osob v kabině řidiče, musí být konstruováno nebo vybaveno tak, aby samo nebo jeho ochranné zařízení odpovídalo těmto podmínkám:

a) musí udržet rovnoměrně rozloženou sílu 7850 N z každé započaté tuny nákladu vozidla,

b) zabránit alespoň v rozsahu celé šířky a celé výšky kabiny řidiče posunu nákladu vozidla.

Při přepravě tyčového nebo trubkového železného materiálu je dovoleno použít pro vnitřní stěnu čela vozidla nebo ochranného zařízení žlábkované železné desky 5 mm tlusté.

(5) U vozidel se sklápěcí karosérií o celkové hmotnosti nejméně 8,5 t musí být ochranným zařízením chráněn prostor mezi kabinou řidiče a korbou; u vozidel určených pro práci pod bagrem a k nakládání balvanů, kamení apod. musí být chráněna také kabina řidiče.

(6) Ustanovení odstavců 2, 3 a 5 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 30

(1) Minibusy musí z hlediska konstrukce, provedení a vybavení, s výjimkou samoobslužného otvírání dveří, splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem[58]) a musí být podle něj schváleny. Obdobně se postupuje u autobusů.[59]) Tyto předpisy se vztahují přiměřeně na osobní autobusové přívěsy.

(2) V autobusech (vozidla kategorie M_2 a M_3) a v osobních autobusových přívěsech se stanoví minimální plocha rovné podlahy na jedno místo

a) k stání . .	0,125 m²	u městských autobusů a trolejbusů,
	. .	0,150 m²	u meziměstských autobusů,
b) k sezení .	0,315 m²	u všech autobusů a osobních autobusových přívěsů.

Předepsaná plocha pro jednu osobu má tvar pravoúhlého čtyřúhelníku, u něhož poměr kratší k delší straně není větší než 1 : 1,2; místa k sezení mohou být nad podběhy kol. Na dobře viditelném místě uvnitř vozidla musí být vyznačen počet míst k sezení a k stání.

(3) V městských a meziměstských autobusech vyrobených po 1. 1. 1985 musí být možnost snadno vytvořit prostor pro bezpečnou přepravu dětského kočárku nebo invalidního vozíku (v neskládacím provedení) včetně vhodného zařízení zabraňujícího jejich samovolnému pohybu.

---

[56]) Počtem míst k sezení ve vztahu k šířce vozidla se rozumí počet míst v jedné příčné řadě. Vnitřní světlá šířka se měří ve výšce 495 mm nad bodem H.

[57]) Bodem H se rozumí střed kyčelního kloubu zkušební trojrozměrné figuríny podle ČSN 30 0725.

[58]) Předpis EHK č. 52 — pro vozidla určená pro dopravu 9 až 16 sedících cestujících (minibusy). Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[59]) Předpis EHK č. 36 — pro vozidla určená pro dopravu 17 a více sedících cestujících (autobusy). Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

(4) Každý minibus, autobus a osobní autobusový přívěs musí být podle obsaditelnosti opatřen nouzovými východy, a to nejméně

— třemi při obsaditelnosti od 9 do 16 osob (mimo řidiče) minibus,

— čtyřmi při obsaditelnosti od 17 do 22 osob (mimo řidiče),

— pěti při obsaditelnosti od 23 do 35 osob (mimo řidiče),

— šesti při obsaditelnosti nad 35 osob (mimo řidiče).

Nouzové východy musí být rozmístěny tak, aby — kromě případných dveří v zadní stěně vozidla — na každém boku vozidla byl v podstatě stejný počet nouzových východů. Na pravém boku vozidla může být o jeden nouzový východ méně, je-li již nouzový východ v zadní stěně vozidla. Každý nouzový východ musí být opatřen zřetelným nápisem „Nouzový východ", umístěným na dobře viditelném místě uvnitř i vně karosérie; u každého ovladače nouzového východu musí být stručný a jasný návod k jeho otevření. U kloubového autobusu se jeho části posuzují jako samostatné vozidlo.

(5) Meziměstský autobus může být vybaven střešním nosičem nákladů, který musí být opatřen na všech stranách bezpečným zábradlím, vysokým nejméně 0,25 m. Na střešní nosič nákladů musí být bezpečný přístup ze zádi nebo z pravé strany vozidla.

(6) Ustanovení odstavců 2 a 4 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, a odstavce 1 pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 31

Sedadla a lůžka vozidel

(1) Sedadlo řidiče motorových vozidel musí být konstruováno tak, aby řidič při jízdě byl co nejméně psychicky a fyzicky unavován;[60]) to platí obdobně i pro sedadla cestujících. Každé sedadlo vozidel kategorie M1 — včetně zařízení pro jeho uchycení k vozidlu — musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[61]) a musí být podle nich schváleno. Podmínky stanovené těmito předpisy se vztahují přiměřeně i na sedadla ostatních motorových vozidel.

(2) Sedadlo řidiče musí mít šířku činných ploch nejméně 450 mm a jeho sedák musí mít hloubku nejméně 400 mm. Sedadla cestujících musí mít šířku a hloubku činných ploch sedáku pro 1 osobu nejméně 400 mm. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro sportovní modifikace osobních automobilů, jednostopá motorová vozidla a jejich modifikace.

(3) Sedadlo řidiče u vozidel o celkové hmotnosti větší než 3,5 t musí být samostatné a podle míry odpružení vozidla jako celku, též samostatně odpruženo se seřiditelnou tuhostí podle hmotnosti řidiče. Sedadlo musí být seřiditelné v podélném směru v rozmezí nejméně 100 mm, ve svislé rovině musí být seřiditelné v rozmezí nejméně 80 mm, s výjimkou sedadel, jejichž posuv v podélném směru je větší než 100 mm, a musí být zajištěno dosažení nejpříznivějších úhlů tělesných částí řidiče. U vozidel o užitečné hmotnosti nepřevyšující 3,4 t — s výjimkou jednostopých vozidel a jejich modifikací — pokud není zajištěna seřiditelnost sedadla řidiče ve svislém směru, musí být sedadlo řidiče samostatné a seřiditelné v podélném směru alespoň v rozmezí 150 mm.

(4) Sklon opěradla sedadla řidiče a sedadla vedle sedících spolujezdců musí být — s ohledem na nejpříznivější fyziologickou polohu sedící osoby — konstruován a proveden nebo seřiditelný — od 1. 1. 1986 konstruován, proveden a seřiditelný směrem dozadu od vertikály

a) u vozidel kategorie M1 v rozmezí 19° až 25°,

b) u vozidel kategorie M2, M3 a N v rozmezí 14° až 25°.

Při nastavování uvedeného rozmezí úhlu sklonu opěradla nesmí být úhel mezi sedákem a opěradlem sedadla menší než 95°. Sedák sedadla musí být pro dosažení potřebné stability sezení skloněn dozadu pod úhlem nejméně 2° od horizontály.[62])

(5) Sklopná sedadla a sklopná opěradla sedadel musí být vybavena automaticky blokovaným přídržným mechanismem konstruovaným tak, aby zamezil uvolnění opěradla nebo sedadla při zpoždění 20 gn ve směru podélné osy vozidla. Stejně musí být konstruováno ovládací zařízení tohoto mechanismu a musí být snadno přístupné osobě sedící na sedadle nebo osobě sedící za sedadlem. Při zatížení vodorovnou silou působící ve směru podélné osy vozidla v těžišti opěradla nebo celého sedadla směrem vpřed a rovnou 20 násobku celkové hmotnosti opěradla nesmí se zajišťovací zařízení uvolnit nebo selhat.

(6) Vozidla kategorie M1 musí z hlediska vztahu mezi sedadlem, volantem a nožními pedály splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[63]) a musí být podle nich schválena. Pedály

[60]) Např. z hlediska hodnot vibrací vyhláška č. 13/1977 Sb. a vyhláška č. 14/1977 Sb. ONA 30 0735.
[61]) Předpis EHK č. 17; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.
[62]) Měření úhlů se provádí pomocí zkušební trojrozměrné figuríny podle ČSN 30 0725.
[63]) Předpis EHK č. 35; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

pro provozní brzdění a spojky vozidel kategorie M_2, M_3 a N musí být umístěny tak, aby

— mezi nimi procházela podélná střední svislá rovina sedadla, vzdálenosti středů nášlapných ploch těchto pedálů od uvedené roviny nepřekročily 180 mm a součet vzdáleností zmíněných středů od uvedené roviny 320 mm,

— mezi vnitřní částí karosérie nebo kabiny řidiče přiléhající ke spojkovému pedálu a odvrácenou hranou nášlapné plochy tohoto pedálu byl alespoň v rozsahu plného zdvihu pedálu a nejméně 100 mm nad ním volný prostor široký nejméně 130 mm,

— mezi vnitřní částí karosérie nebo kabiny řidiče přiléhající k brzdovému a akceleračnímu pedálu (např. kryt motoru, převodovky) a k ní přivrácenou hranou nášlapné plochy brzdového pedálu byl alespoň v rozsahu plného zdvihu pedálu a nejméně 100 mm nad ním volný prostor široký nejméně 140 mm,

— mezi sousedními hranami nášlapných ploch pedálů spojky a brzdy nebyla vzdálenost menší než 50 mm, pedálů brzdy a akcelerace menší než 60 mm a pedálů spojky a akcelerace menší než 150 mm.

U vozidel kategorií M a N musí být dostatečný prostor pro odpočinek volné levé nohy řidiče sedícího na sedadle v uvolněné poloze.

(7) Vnitřek kabiny řidiče nebo karosérie vozidla musí být konstruován takto:

a) vzdálenost mezi bodem H[57]) a stropem měřená v podélné střední svislé rovině sedadla na přímce jdoucí tímto bodem a skloněné o 8° od vertikály směrem dozadu musí být nejméně 1000 mm u řidičských kabin při nejnižší poloze výškově seřiditelného sedadla a současně v zadní krajní poloze určené výrobcem k sezení a nejméně 820 mm u vozidel kategorie M_1 s výjimkou jejich sportovních modifikací,

b) kolem volantu musí být volný prostor široký nejméně 100 mm, měřeno v rovině věnce volantu,

c) ve výši loktů řidiče[64]) musí být volný ovládací prostor řidiče široký nejméně 640 mm, symetricky k sedadlu řidiče, a to v celém rozsahu poloh sedadla určených výrobcem k sezení,

d) minimální vzdálenost povrchu zatíženého opěradla sedadla od věnce volantu musí být u vozidel kategorie M_1 nejméně 380 mm a u vozidel ostatních kategorií 350 mm,[65])

e) spodní okraj volantu musí být vzdálen od povrchu nezatíženého sedáku sedadla při všech polohách nastavení sedadla u vozidel kategorie M_1 nejméně 120 mm a u vozidel ostatních kategorií — s výjimkou sedáků sedadel, jejichž konstrukce a odpružení umožňuje snadné posazení na sedadlo a odchod z něj — nejméně 180 mm,

f) rukojeť řadicí páky převodovky nesmí být svým horním okrajem v jednotlivých pracovních polohách níže než povrch řidičova sedadla zatíženého figurínou o hmotnosti 75 kg a seřízeného do nejvyšší a krajní zadní polohy určené výrobcem k sezení,

g) kolem rukojetí ovládacích pák (páky převodových ústrojí, závěru diferenciálu, parkovací, nouzové a odlehčovací brzdy) ve všech pracovních polohách musí být volný prostor nejméně 70 mm; toto ustanovení se nevztahuje na ovladače vzduchových a hydraulických rozvaděčů a u vozidel kategorie M_1 na rukojeti ovládacích pák za podmínky, že je umožněno jejich rychlé a bezpečné uchopení.

(8) Sedadla řidiče a cestujících mohou být vybavena hlavovými opěrkami, jež mohou být buď pevnou, popřípadě výsuvnou součástí sedadel nebo součástí doplňkového vybavení sedadla. Sedadla cestujících v dálkových autobusech musí mít buď opěradla v integrovaném provedení s opěrkou hlavy nebo musí být vybavena opěrkami hlavy. Od 1. 1. 1986 musí být opěradlo sedadla řidiče a spolujezdce u vozidel určených pro mezinárodní kamionovou dopravu a dálkových autobusů buď v provedení integrovaného opěradla s opěrkou hlavy nebo vybaveno opěrkou hlavy. Ode dne, který stanoví federální ministerstvo dopravy, musí být ve vozidlech kategorie M_1 opěrky hlav (integrovaná opěradla s opěrkami hlav) alespoň na předních místech k sezení. Opěrky musí být konstruovány a provedeny tak, aby bylo účinně sníženo nebezpečí poranění hlavy a krčních obratlů při působení setrvačných sil ve směru podélné roviny vozidla. Opěrky musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[66]) a musí být podle nich schváleny.

(9) Sedadla vozidel, za nimiž se nacházejí další místa k sezení, musí být provedena, zejména v horní části opěradla tak, aby nemohla zvýšit nebezpečí nebo vážnost zranění cestujících; tato sedadla vozidel kategorie M_1 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[67]) a musí být podle nich schválena.

(10) V autobusech a osobních autobusových přívěsech vyrobených (dovezených) po 1. 1. 1985 musí sedadla vyhrazená pro osoby tělesně postižené splňovat tyto podmínky:

---

[64]) Měřeno ve vzdálenosti 175 mm od bodu H na ose trupu figuríny podle ČSN 30 0725.

[65]) Kontrola tohoto ustanovení se provádí v poloze sedadla odpovídající figuríně podle ČSN 30 0725 50 % velikostní skupiny při výškovém nastavení sedadla do poloviny rozsahů seřízení.

[66]) Předpis EHK č. 25; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[67]) Předpis EHK č. 21; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

— před každým z těchto sedadel musí být volný prostor nejméně 600 mm ve směru sezení,
— v případě umístění sedadel proti sobě musí být tento prostor nejméně 1200 mm.

(11) Čalounění a potahové materiály použité v interiéru vozidla v ploše styku s tělem člověka musí být hygienicky nezávadné a prodyšné. Prodyšnost těchto materiálů vodní parou musí být

— na sedadlech vozidel kategorie M_1 nejméně 140 $g \cdot m^{-2} \cdot h^{-1}$,
— na sedadlech řidičů a ostatních členů osádky vozidel kategorie M_2, M_3 a N nejméně 150 $g.m^{-2}.h^{-1}$,
— na sedadlech pro cestující ve vozidlech kategorie M_2 a M_3 s výjimkou městských a meziměstských autobusů nejméně 120 $g.m^{-2}.h^{-1}$; splnění těchto limitů se ověřuje podle zvláštních předpisů.[68])

Čalounění a potahové materiály musí odolávat běžným desinfekčním prostředkům, krátkodobě i palivům a mazivům. Potahy sedadel a jejich opěradel přímo vystavených povětrnostním vlivům musí být provedeny z materiálů, které nesají vodu.

(12) Pevná lůžka v kabině řidiče vozidel kategorie N a ve vozidlech kategorie M_2 a M_3 nesmí mít menší rozměry než 550 × 1900 mm a světlá výška nad nezatíženým lůžkem nesmí být menší než 550 mm. Lůžko musí být vybaveno zábranou proti možnému vypadnutí ležící osoby.

(13) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí a pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení odstavců 6, 7 a 11 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 32

Podlaha a bočnice karosérií vozidel

(1) Bočnice, podlahy a podlahové krytiny, pokud jsou ze dřeva nebo jiného hořlavého materiálu, musí být v místech, která mohou být vystavena vysokým teplotám při poruše funkčních částí vozidla (nezávislé topení, pneumatiky apod.) chráněny ohnivzdorným materiálem. Materiál bočnic, podlah a podlahových krytin musí též krátkodobě vzdorovat palivům, mazivům, vodě a běžným dezinfekčním prostředkům.

(2) Víka v podlaze i bočnicích musí dobře přiléhat a pohyblivé orgány[69]) procházející podlahou musí být řádně utěsněny proti vnikání prachu, nečistot a hluku; musí být upraveny podle § 27 odst. 4.

(3) Podlahy a bočnice karosérií vozidel a jejich případné krytiny, potahy a rohože musí být řešeny tak, aby se daly snadno čistit. Podlahy karosérií vozidel kategorie M_2 a M_3 musí být potaženy vhodnou krytinou nebo rohoží zabraňující uklouznutí. Přechody u kloubových autobusů musí být provedeny tak, aby je mohli cestující za jízdy bezpečně přecházet a na nich stát.

(4) Dřevěné podlahy a bočnice karosérií vozidel musí být zhotoveny beze spár. Podlahy vozidel se sklápěcí karosérií, není-li karosérie celokovová, musí být oplechovány.

§ 33

Dveře, dveřní závěsy a závěry

(1) Dveře vozidel musí být při zavření zajištěny tak, aby se za jízdy samovolně neotevřely, ani nemohly být neúmyslně otevřeny. U bočních jednokřídlových dveří musí být dveřní závěsy vpředu ve směru jízdy; tato podmínka se nevztahuje na automobily, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1960, a zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí, u nichž je kabina řidiče nebo obsluhy z každé strany nejméně o 200 mm užší, než je největší šířka vlastního vozidla. Systémy dveřních závěsů a závěrů u bočních dveří osobních automobilů musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[70]) a musí být podle nich schváleny.

(2) Zavřené dveře vozidel nesmějí být příčinou zvýšeného hluku při jízdě; dveře, dveřní závěsy a závěry musí být provedeny tak, aby při jejich zavírání nevznikaly rušivé zvuky.

(3) Dveře určené pro nastupování do prostoru a vystupování z prostoru pro řidiče nebo cestující musí mít zajištění proti otevření se dvěma jasně rozlišitelnými polohami ovladatelné zevnitř vozidla. Toto ustanovení neplatí pro nouzové dveřní východy vozidel kategorie M_2 a M_3 a pro dveře těchto vozidel, které jsou ovládány dálkově z místa řidiče a které musí mít automatické zajištění proti otevření.

(4) Vstupní dveře k místům řidiče a cestujících musí mít světlou šířku nástupního prostoru nejméně 650 mm;[71]) toto ustanovení neplatí pro sportovní modifikace vozidel kategorie M_1 a pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí. U bezkapotových automobilů musí mít dveřní otvor na úrovni podlahy světlou šířku nejméně 250 mm. V autobusech a osobních autobusových přívěsech musí být z vnější strany vozidla na dobře viditelném místě označeny dveře určené pro nástup osob tělesně postižených k sedadlům pro ně vyhrazeným (§ 31 odst. 10) a dveře určené

[68]) ONA 30 0575; ověřování provádí ÚVMV.
[69]) Pohyblivými orgány se rozumějí např. pedály, sloupek řízení, páka řazení, páka parkovací brzdy apod.
[70]) Předpis EHK č. 11; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.
[71]) Tato šířka se měří ve výši ramen zkušební trojrozměrné figuríny podle ČSN 30 0725. U vozidel kategorie M_2 a M_3 se světlá šířka provozních dveří měří po celé výšce dveří.

pro nástup osob s invalidními vozíky a dětskými kočárky do prostoru pro ně vyhrazeného (§ 30 odst. 3).

(5) Dělené dveře autobusů a osobních autobusových přívěsů musí být uspořádány tak, aby cestující při nastupování nebo vystupování nepřišli do styku s jejich vnější stěnou; pokud jsou přidržovací tyče pro usnadnění vystupování a nastupování upevněny na dveřích, musí být na jejich vnitřní stěně. U autobusů a osobních autobusových přívěsů vyrobených (dovezených) po 1. 1. 1985 nesmějí být přidržovací tyče umístěny dále než 200 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla v místě 1000 mm nad povrchem vozovky.

(6) Jsou-li dveře autobusů a osobních autobusových přívěsů dálkově ovládány z místa řidiče, musí zařízení pro dálkové ovládání dveří spolehlivě pracovat i za nepříznivých povětrnostních podmínek a za teplot až —15 °C. V případě potřeby musí být možno dveře otevřít i ručně, pokud nejsou zajištěny. Jsou-li dveře v pohybu, musí být možno je zastavit silou 147 N.

(7) Dálkově ovládané dveře autobusů a osobních autobusových přívěsů musí mít spáru mezi uzavíracími díly provedenou tak, aby nemohlo při přivření dojít ke zranění prstů ruky cestujícího a aby současně byla zaručena potřebná těsnost.

(8) Stav otevření či zavření dveří u autobusů a osobních autobusových přívěsů musí být řidiči spolehlivě oznámen zřetelným optickým znamením. Toto ustanovení neplatí pro vozidla, která jsou vybavena zařízením zamezujícím rozjezd vozidla při otevřených dveřích.

(9) U skříňových karosérií nesmějí zadní a boční dveře ve zcela otevřeném stavu přesahovat obrys vozidla o více než o vlastní tloušťku dveří v místě jejich uchycení.

(10) Ustanovení odstavce 1 poslední věty a odstavců 3, 4, 6 a 9 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 34

Zařízení pro nastupování a vystupování

(1) Do kabiny řidiče a do karosérie vozidel kategorie M musí být umožněn pohodlný a bezpečný nástup a výstup z nich. Nejnižší nástupní a výstupní schůdek do prostoru místa řidiče a spolujezdce u vozidel kategorie N nesmí být u nezatíženého vozidla výše než 650 mm nad vozovkou; u vozidel, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1973, s výjimkou vozidel terénních a se sklápěcí karosérií, nesmí být výše než 500 mm nad vozovkou. Schůdky musí být provedeny tak, aby zabraňovaly v co největší míře uklouznutí při nastupování a vystupování.[72])

(2) Madla pro usnadnění nastupování a vystupování u vozidel kategorie N musí být umístěna tak, aby jejich spodní okraj nebyl výše než 1650 mm nad povrchem vozovky.

(3) U trolejbusů a ostatních vozidel s elektrickým pohonem musí být nástupní a výstupní schůdky a madla elektricky odizolovány od skříně karosérie.

(4) Vozidla kategorie N a jejich přípojná vozidla, s výjimkou vozidel se sklápěcí karosérií, musí mít zařízení pro bezpečný vstup na ložnou plochu nebo do ložného prostoru a výstup z nich,[72]) jestliže výška jejich podlahy nad vozovkou převyšuje 650 mm při pohotovostní hmotnosti vozidla.

(5) Vstupní dveře vozidel kategorie N a O se skříňovou karosérií musí být vybaveny pevným nebo snímatelným zařízením pro bezpečný a pohodlný vstup a výstup.

(6) Je-li autobus vybaven žebříkem pro výstup na střechu a sestup z ní, musí být žebřík na pravém boku nebo na zádi autobusu; je-li žebřík umístěn na boku autobusu, musí být odnímací.

(7) Ustanovení odstavce 2 se nevztahuje na vozidla uvedená do provozu před 1. 1. 1985.

§ 35

Nádrž na paliva

(1) Nádrž na kapalná paliva musí být těsná a odolávat přetlaku nejméně 30 kPa; musí vzdorovat vnější i vnitřní korozi a spolehlivě odolávat namáháním vznikajícím za všech provozních podmínek vozidla. Musí být provedena a umístěna tak, aby z ní palivo nevytékalo při šikmé poloze vozidla, při jízdě v zatáčce nebo při nárazu, při kterém nedošlo k převrácení vozidla nebo porušení (roztržení) vlastní nádrže. Měkce připájené díly na nádrži musí být současně přinýtovány, přišroubovány nebo jinak bezpečně připevněny.

(2) Přetlak v nádrži, který přesahuje hodnotu provozního tlaku, musí být snižován vhodným samočinným zařízením (otvory, bezpečnostními ventily apod.). Plnicí a odvětrávací otvory musí být vyvedeny mimo uzavřené prostory vozidla tak, aby se výpary nemohly shromažďovat v uzavřených prostorech (např. v zavazadlovém prostoru). Odvzdušňovací otvory musí být snadno přístupné pro čistění a nesmí jimi vnikat nečistota a při údržbě a mytí vozidla voda do nádrže.

(3) Vozidla kategorie M1, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1985, musí

[72]) Náboje kol a ráfky kol se nepovažují za zařízení pro nastupování a vystupování.

z hlediska ochrany proti vzniku požáru splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[73]) a musí být podle nich schválena. Tyto předpisy se vztahují přiměřeně i na ostatní vozidla a na palivové nádrže nezávislých topení.

(4) Plnicí otvor nádrže musí být snadno přístupný a dimenzován tak, aby bylo možné bez obtíží ručně plnit nádrž z nádoby se záložním palivem. Při plnění nádrže palivem nesmí — s výjimkou jednostopých motorových vozidel — ani při jejím přelití dojít k polití horkých částí vozidla, výfukového potrubí nebo elektrického příslušenství. Plnicí otvor palivové nádrže u automobilů musí být opatřen zajišťovacím zařízením proti odcizení nebo znehodnocení jejího obsahu nepovolanou osobou.

(5) Plnicí potrubí palivové nádrže — s výjimkou palivových nádrží pro nezávislé topení a nádrže jednostopých motorových vozidel — musí být provedeno tak, aby nedocházelo ke zpětnému vystřikování paliva při rychloplnění u čerpací stanice u vozidel,

a) jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1976,
   - rychlostí nejméně 60 $l.min^{-1}$ u vozidel kategorie M_1 a N_1,
   - rychlostí nejméně 100 $l.min^{-1}$ u vozidel ostatních kategorií,

b) jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1976,
   - rychlostí nejméně 75 $l.min^{-1}$ u vozidel kategorie M_1 a N_1,
   - rychlostí nejméně 150 $l.min^{-1}$ u vozidel ostatních kategorií.

(6) Palivová nádrž nesmí být umístěna v kabině řidiče a obsluhy, v prostoru pro cestující, pro náklad, popřípadě pro zavazadla a v motorovém prostoru. Oddělení nádrže včetně potrubí od těchto prostorů — s výjimkou prostorů pro náklad u vozidel kategorie N, u nichž je dostatečná vzdálenost mezi dřevěnou podlahou ložného prostoru a palivovou nádrží — musí být provedeno pevnou stěnou z nehořlavého materiálu, která tvoří nedílnou součást konstrukce karosérie nebo je s touto konstrukcí pevně a vodotěsně spojena. U vozidel kategorie M_1 nemusí být nádrž oddělena od zavazadlového prostoru pevnou stěnou za předpokladu, že při poruše nádrže (po nárazu apod.) nemůže palivo vytéci do zavazadlového prostoru.

(7) U motorových vozidel kategorie M a N musí být v palivové nádrži nouzová zásoba paliva, která umožní ujetí nejméně 50 km u vozidel kategorie M_1 a 100 km u vozidel kategorie M_2, M_3 a N. Vozidla kategorie M a N musí být vybavena palivoměrem a nouzová zásoba paliva musí být řidiči jednoznačně a zřetelně signalizována optickým světelným zařízením umístěným v zorném poli řidiče. Různobarevné provedení ukazatele palivoměru se nepovažuje za optické světelné zařízení. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

(8) Palivová nádrž jednostopých motorových vozidel musí mít zařízení pro nouzovou zásobu paliva, která umožní ujetí nejméně 30 km. Po spotřebování hlavní zásoby paliva musí být tato nouzová zásoba paliva jednoznačně a zřetelně signalizována řidiči alespoň uspořádáním přepouštěcích kohoutů.

(9) Nádoby na záložní palivo musí být provedeny tak, aby palivo při jakékoli poloze nádoby nemohlo vytékat. Nádoby ve vozidle musí být umístěny tak, aby nepřesahovaly nebo netvořily obrys vozidla a aby byly od rovin vymezujících největší šířku vozidla vzdáleny nejméně 150 mm a od roviny vymezující délku vozidla vpředu nebo vzadu nejméně 250 mm.

(10) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 36

Palivové potrubí

(1) Celistvost a těsnost palivového potrubí nesmí být porušitelná vibracemi, krutovým nebo ohybovým namáháním přenášeným z vozidla v normálních provozních podmínkách; potrubí musí být chráněno zároveň před mechanickým poškozením. Trubkové spoje musí být šroubené nebo spájené na tvrdo; přípustné jsou též přesuvné spoje s pružnými, palivuvzdornými hadicemi z těžko hořlavých materiálů zajišťujících těsnost při všech provozních teplotách.

(2) Palivové potrubí a všechny orgány, kterými prochází palivo, musí být chráněny před nadměrným teplem; je nepřípustné, aby palivo z potrubí, popřípadě ze zařízení namontovaných v jeho obvodu odkapávalo a odpařovalo se na horké části vozidla, výfukové potrubí a elektrické zařízení vozidla.

(3) Motorová vozidla, s výjimkou motorových vozidel uvedených v části třetí, u nichž se palivo dopravuje z nádrže ke karburátoru nebo vstřikovacímu čerpadlu vlastním spádem, musí mít u nádrže uzavírací zařízení pro přerušení dodávky paliva, které je snadno přístupné a lehce obsluhovatelné z místa řidiče.

(4) U vozidel kategorie M_2 a M_3 nesmí být palivové potrubí v prostoru pro cestující ani v prostoru řidiče; palivo nesmí být dopravováno vlastním spádem nebo přetlakem v palivové nádrži.

[73]) Předpis EHK č. 34; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

§ 37

Provozní hmoty

(1) K pohonu vozidel a k plnění mazacích, chladicích a jiných podobných systémů se smí používat pouze provozních hmot takových složení, která byla schválena příslušným ústředním orgánem republiky z hlediska přípustných limitů znečisťování ovzduší provozem vozidel. Používání propan-butanu není dovoleno.

(2) Palivo dodávané do spotřební sítě a určené k pohonu vozidel:

a) s benzínovým motorem nesmí od 1. 1. 1987 obsahovat více než 0,40 g olova na 1 litr paliva,

b) s naftovým motorem vznětovým nesmí od 1. 1. 1987 obsahovat více než 2 g síry na 1 kg paliva.

§ 38

Výfukový systém

(1) Každé motorové vozidlo musí být vybaveno výfukovým potrubím k odvedení výfukových plynů do atmosféry a účinným tlumičem k tlumení hluku vycházejících plynů; tlumič výfuku musí být trvale zapojen do výfukového potrubí.

(2) Výfukové potrubí musí být od podlahy a jiných hořlavých částí vozidla odděleno a k dílům spodku vozidla nebo karosérie připevněno tak, aby tyto díly byly zvukově i tepelně od výfukového systému izolovány.

(3) Je-li vozidlo vybaveno výfukovou odlehčovací brzdou, musí být výfukové potrubí včetně těsnění až k ovládacímu ventilu brzdy dimenzováno pro příslušný tlak a teplotu. Spojovací šrouby a matice výfukového potrubí musí být dostatečně chráněny proti korozi.[74])

(4) Koncová část výfukového potrubí musí být směrována vzhůru nad vozidlo nebo dozadu rovnoběžně s podélnou střední rovinou vozidla nebo dozadu vlevo pod úhlem až 45° k této rovině. U tahačů návěsů nesmí docházet k přímému ofukování návěsu výfukovými plyny. Koncová část výfukového potrubí (vyústění) nesmí přesahovat, s výjimkou jednostopých motorových vozidel, jinou pevnou část zadního a bočního obrysu vozidla. Osa vyústění koncové části výfukového potrubí, s výjimkou potrubí směrovaného vzhůru nad vozidlo, musí být rovnoběžná s vodorovnou rovinou nebo odkloněná od ní tak, aby prodloužená osa potrubí ve vzdálenosti 1 m od ústí byla nejvýše 200 mm nad rovinou vozovky, na níž stojí vozidlo o pohotovostní hmotnosti. Vyústění výfukového potrubí musí být vedeno tak, aby bylo co nejvíce omezeno vnikání výfukových plynů dovnitř karosérie a aby výfukové plyny neznehodnocovaly náklad.

(5) Pokud je výfukové potrubí vozidel vyvedeno svisle vzhůru, musí být jeho vyústění v levé polovině vozidla a nejméně 100 mm nad střechou kabiny řidiče nebo karosérie.

(6) Ustanovení odstavce 4 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 39

Emise škodlivin ve výfukových plynech

(1) Vozidla se zážehovými benzínovými motory bez ohledu na druh jejich pracovního cyklu — s výjimkou motocyklů a mopedů (jednostopých motorových vozidel) vyrobených nebo dovezených před 1. 1. 1985 a ostatních motorových vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972 — musí z hlediska emisí škodlivin výfukových plynů splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[75]) a musí být podle nich schválena. Konstrukce a provedení motoru musí být takové, aby bylo zabráněno úniku plynů z klikové skříně do ovzduší.

(2) Vozidla se vznětovými naftovými motory vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 musí z hlediska emisí škodlivin výfukových plynů splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[76]) a musí být podle nich schválena. Vozidla se vznětovými naftovými motory kategorie M_2, M_3, N_2 a N_3 vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985, musí kromě toho splňovat další podmínky stanovené zvláštními předpisy[77]) a musí být podle nich schválena. Vstřikovací soupravy vznětových naftových motorů musí být plombovány proti neoprávněným úpravám seřízení.

(3) Opacita výfukových plynů (kouřivost) vozidel se vznětovými naftovými motory se v provozu zjišťuje metodou volné akcelerace podle zvláštních předpisů.[78])

[74]) ONA 30 1002.

[75]) Předpis EHK č. 40 pro motocykly.
Předpis EHK č. 47 pro mopedy.
Předpis EHK č. 15 pro motorová vozidla kategorie M_1 a N_1 podle série změn 0 3 a od 1. 10. 1985 podle série změn 0 4. V těchto předpisech jsou uvedeny nejvyšší přípustné hodnoty obsahu kysličníku uhelnatého, kysličníku dusíku a uhlovodíky oxanové řady ve výfukových plynech. Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[76]) Předpis EHK č. 24; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[77]) Předpis EHK č. 49; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[78]) Výnos federálního ministerstva dopravy čj. 10729 ze dne 30. března 1984 o zjišťování kouřivosti vznětových motorů vozidel v provozu.

(4) Na orgánech motoru nesmějí být provozovateli vozidla prováděny takové zásahy, které by zvyšovaly emise škodlivin ve výfukových plynech.

(5) U vozidel se zážehovými benzínovými motory, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 7. 1972 — s výjimkou jednostopých motorových vozidel — nesmí v provozu po záběhu[79]) objemový obsah kysličníku uhelnatého ve výfukových plynech při volnoběhu překročit 4,5 %.[80])

(6) Ustanovení tohoto paragrafu se vztahuje i na motory používané k provozu zvláštních zařízení trvale nebo přechodně připojených na vozidlo.

§ 40

Hluk vozidel

(1) Vozidla, jejich motory, díly a všechny orgány, ve kterých dochází k pohybu částí, větrací a vytápěcí zařízení, sací a výukové potrubí s tlumiči, výfuková odlehčovací brzda, brzdová zařízení, spojení nástavby s konstrukcí vozidla a vnitřní vybavení vozidla musí být konstruovány a provedeny tak, aby hluk vně i uvnitř vozidla byl co nejmenší.

(2) Z hlediska hladiny vnějšího hluku musí vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985 splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[81]) a musí být podle nich schválena. Hladina vnějšího hluku vozidel po generální opravě nesmí být vyšší, než byla při schválení technické způsobilosti vozidla. Hodnoty nejvyšších přípustných hladin vnějšího hluku vozidel jsou uvedeny v příloze č. 2, která je součástí této vyhlášky.

(3) U vozidel uváděných do provozu po 31. 12. 1982 se zapisuje do technického průkazu vozidla referenční hodnota hladiny vnějšího hluku výfukového systému zjištěná zkušebnou provádějící homologační zkoušky vozidel z hlediska hluku. U vozidel uvedených do provozu do 31. 12. 1982 musí výfukový systém splňovat tyto referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku v dB (A):

kategorie	schválení technické způsobilosti před r. 1972	od 1. 1. 1972 do 31. 12. 1975	od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1982
Vozidla kategorie L			
do 50 cm³	105	103	103
nad 50 do 125 cm³	107	105	105
nad 125 do 500 cm³	109	107	107
nad 500 cm³	110	108	108
Vozidla kategorie M			
do 9 míst[82])	102	100	98
přes 9 míst do 3,5 t[83])	112	110	108
nad 3,5 t[83])	116	114	112
Vozidla kategorie N			
do 3,5 t[83])	112	110	108
nad 3,5 t[83])	116	114	112

Referenční hodnota hladiny vnějšího hluku nesmí být za provozu vozidla překročena. Způsob a zjišťování referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku výfukového systému vozidel v provozu stanoví zvláštní předpis.[84])

(4) Z hlediska hladiny vnitřního hluku musí vozidla kategorie M a N splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem[85]) a musí být podle něj schválena.

(5) Pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí se použije podle jejich celkové hmotnosti ustanovení zvláštního předpisu[81]) platných pro vozidla kategorie N.

(6) Výrobce vozidel je povinen umožnit organizaci pověřené prováděním homologačních zkoušek, aby nejméně jednou ročně provedla kontrolní měření hluku u nejméně šesti namátkově vybraných vozidel každého hromadně vyráběného typu. Stejnou povinnost má dovozce vozidel každého hromadně dováženého typu (tj. více než 5 vozidel téhož typu), pokud nepředloží v příslušném roce osvědčení o shodnosti výroby z hlediska hluku.

[79]) Záběhem vozidla se pro tyto účely rozumí kilometrický proběh vozidla v záruční době do výrobcem určené prohlídky, při které se seřizuje vozidlo z hlediska emisí škodlivin ve výfukových plynech, nejvýše však do 3000 km.

[80]) Zjišťování obsahu kysličníku uhelnatého ve výfukových plynech se provádí podle metodiky ÚVMV.

[81]) Předpis EHK č. 9 pro tříkolová motorová vozidla.
Předpis EHK č. 41 pro motocykly.
Předpis EHK č. 51 pro vozidla kategorie M a N.
Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV. Homologační zkoušky mopedů provádí ÚVMV podle návrhu předpisu EHK obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.261.

[82]) Včetně místa řidiče.

[83]) Nejvyšší celková hmotnost vozidla.

[84]) Výnos federálního ministerstva dopravy čj. 10729 ze dne 30. března 1984 o zjišťování referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku výfukového systému vozidel v provozu.

[85]) Výnos federálního ministerstva dopravy čj. 10729 ze dne 30. března 1984 pro schvalování motorových vozidel z hlediska hladiny jejich vnitřního hluku.

(7) V konstrukci a provedení orgánů vozidla nesmějí být prováděny takové zásahy, které by zvyšovaly hluk nad stanovené meze.

(8) Ustanovení tohoto paragrafu se vztahuje i na nástavby a motory užívané k provozu zvláštních zařízení trvale nebo přechodně připojených na vozidlo.

(9) Ustanovení odstavců 6 a 8 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 41

Zdrojové soupravy elektrické energie

(1) Akumulátor musí být na vozidlo upevněn a upraven tak, aby z něj elektrolyt nevystřikoval a aby jeho poloha na vozidle byla zachována i při zpoždění nebo zrychlení nejméně 5 gn všemi směry. Akumulátor musí být umístěn tak, aby nemohlo dojít k neúmyslnému zkratu s vodivými díly vozidla a nejde-li o bezúdržbový akumulátor, aby k němu byl snadný přístup a aby byla snadná jeho montáž a demontáž.

(2) Akumulátor smí být umístěn jen v takovém prostoru, kde je zaručeno dostačující odvětrávání. Vyústění odvětrávání akumulátoru nesmí být vedeno do prostoru pro cestující, obsluhu, náklad ani do jiného uzavřeného prostoru vozidla ani do blízkosti palivové nádrže a jejího odvětrávání.

(3) Akumulátor musí při stavu nabití na 66 % jmenovité kapacity umožnit spolehlivé spuštění motoru vozidla za podmínek stanovených v § 19 odst. 3. Toto ustanovení se netýká jednostopých motorových vozidel a jejich modifikací a zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí.

(4) Zařízení vyrábějící elektrickou energii na motorovém vozidle musí mít takový výkon, aby krylo — i na přípojných vozidlech, pokud jsou motorová vozidla k jejich tažení určena — s dostatečnou rezervou spotřebu na všech elektrických spotřebičích vozidla včetně doplňků, které výrobce na přání odběratele montuje nebo běžně povoluje dodatečně montovat, a přitom zajistilo řádné dobíjení akumulátoru.

(5) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 42

Elektrická instalace vozidla

(1) Elektrické vedení musí být izolováno a umístěno tak, aby bylo zamezeno poškození vodičů nebo vzniku zkratu. Izolaci jednotlivých vodičů nutno volit podle prostředí, druhu a způsobu uložení. Elektrická instalace musí být provedena podle příslušné technické normy[86]) a vozidla kategorie M1, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1985, musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[73]) a musí být podle nich schválena.

(2) Motorová vozidla s výjimkou jednostopých musí být opatřena zásuvkou pro přenosnou elektrickou svítilnu.

(3) Připojení elektrické instalace pro předepsané osvětlení návěsu a přívěsu k tažnému vozidlu musí být provedeno sedmipólovým elektrickým vedením se sedmipólovou zásuvkou a jí odpovídající vidlicí černé (tmavé) barvy;[87]) zásuvka a vidlice pro jiné účely (doplňkové) musí být pro rozlišení bílé (světlé) barvy.[88]) Zásuvky a vidlice co do provedení, barvy a umístění musí od 1. 1. 1985 splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[89]) a musí být podle nich schváleny. Vozidla s elektrickou instalací 24 V určena k tažení přípojných vozidel, vyrobená (dovezená) do 31. 12. 1990 musí být ode dne 1. 7. 1985 vybavena vhodným zařízením (přechodným dílem), umožňujícím vzájemné propojení zásuvek a vidlic ISO 24 V se zásuvkami a vidlicemi 12 V doposud používaných i pro napětí 24 V. Propojení elektrické instalace mezi zemědělským a lesnickým traktorem a jejich přípojným vozidlem může být provedeno pětipólovým elektrickým vedením, avšak sedmipólovou zásuvkou a jí odpovídající vidlicí a schéma zapojení jednotlivých konektorů musí být shodné se zapojením u vozidel kategorie N.

(4) Vozidla kategorie N musí mít elektrické zařízení opatřeno snadno přístupným odpojovačem nebo nejméně jednou rychloupínací svorkou vodiče na akumulátoru, která umožní jeho odpojení od kostry vozidla bez použití nástrojů. Vozidla kategorie M2 a M3 musí mít elektrické zařízení opatřeno snadno přístupným odpojovačem od akumulátoru.

(5) Ustanovení odstavce 1 třetí věty, odstavce 2, odstavce 3 poslední věty a odstavce 4 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

---

[86]) ČSN 30 4002.

[87]) ISO 1724—12 V(N).
ISO 1185—24 V(N).

[88]) ISO 3732—12 V(S).
ISO 3731—24 V(S).

[89]) Homologační zkoušky provádějí EZÚ (z hlediska provedení) a ÚVMV (z funkčního hlediska a z hlediska umístění) podle návrhů Předpisů EHK obsažených v dokumentech TRANS/SC 1/WP 29/R.12 a R.90/Rev.1.

§ 43

Osvětlení vozidel

(1) Na vozidle se smí používat jen takových světelných zdrojů a zařízení — i co do počtu — která jsou pro druh a kategorii vozidla předepsána nebo povolena. Světelná zařízení na vozidlech, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 7. 1972, světelná zařízení vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 a světelné zdroje a zařízení vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[90]) a musí být podle nich schváleny.

(2) Poloha světelných zařízení a geometrická viditelnost jednotlivých světel u vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 10. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[91]) a musí být podle nich schválena.

(3) Světelná zařízení musí být na vozidle umístěna tak, aby se jejich poloha a referenční osy samovolně neměnily. Poloha světelných zařízení se stanoví při pohotovostní hmotnosti vozidla a zatížení sedadla řidiče hmotností 75 kg. Dodatečně montovaná světelná zařízení musí být na vozidle umístěna tak, aby nenarušovala výhled z místa řidiče ani stanovenou geometrickou viditelnost ostatních světel.

(4) Vertikální nastavení světlometů s potkávacím světlem, s výjimkou zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí, měřeno při stání v rozsahu od pohotovostní do celkové hmotnosti vozidla, musí zůstat v rozsahu sklonů minus 0,5 % až minus 2,5 %, přičemž žádný bod osvětlené plochy ležící v rovině vozovky vlevo od podélné svislé roviny procházející středem zdroje potkávacího světla nesmí být dále než 115 m od předního obrysu vozidla. U vozidel, u nichž podmínka 115 m znamená snížení meze sklonu 0,5 % o určitou hodnotu, je přípustné snížit o stejnou hodnotu mez sklonu 2,5 %. Pro zajištění tohoto rozmezí sklonu musí být u vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1985, pokud není splněn výše uvedený rozsah nastavení, použito zařízení upravující sklon světlometu vzhledem ke karosérii podle zatížení, které musí být ovladatelné z místa řidiče (ručně) nebo musí pracovat samočinně. Pro každý typ vozidla musí výrobce (dovozce) stanovit základní nastavení, které musí být nejméně v rozmezí minus 1 % až minus 1,5 %, a od 1. 10. 1984 musí být schéma správného nastavení (seřízení) potkávacích světel uvedeno na zvláštním nesnadno měnitelném nebo odstranitelném štítku umístěném na snadno přístupném místě a v návodu k obsluze.

(5) Každá dvojice téhož druhu vnějšího světelného zařízení musí být na vozidle — pokud není stanoveno jinak — umístěna souměrně k podélné střední rovině vozidla, ve stejné výši nad vozovkou a musí vykazovat stejné světelné parametry a barevné odstíny.

(6) Všechna vnější světelná zařízení, pokud jsou v činnosti, musí svítit stálým a nepřerušovaným světelným tokem, s výjimkou směrových světel (§ 48).

(7) Motorová vozidla mohou být vybavena jedním světlometem s hledacím světlem bílé barvy, který nesmí být uveden v činnost na jedoucím vozidle.

(8) Všechna vnější světelná zařízení musí vyzařovat světlem té barvy, která je pro jednotlivé druhy světel v příslušných ustanoveních uvedena. Vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, mohou mít barvu světla vyzařovaného

— světlomety	— žlutou
— předními ukazateli směru	— bílou
— zadními ukazateli směru	— červenou.

(9) Silniční tahače, pokud nesou nářadí nebo táhnou za sebou stroje nebo jiná přípojná vozidla, která nejsou vybavena vlastní světelnou výstrojí (obrysovými, brzdovými a směrovými světly), musí být vybaveny přenosnou soupravou světelných zařízení[92]) upravenou pro jejich snadnou dočasnou montáž na nesené nářadí nebo na tažené vozidlo.

(10) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro bílá světla určená

a) k osvětlení ložné plochy vozidla,
b) k osvětlení spojovacího zařízení pro přípojná vozidla,
c) na zádi tahačů návěsů k osvětlení návěsů při zapojení vozidel do souprav,
d) k osvětlení přívěsného nářadí pro práce výlučně mimo veřejné pozemní komunikace.

Činnost těchto světel však musí být — u zemědělských a lesnických traktorů, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1985 — signalizována dalším světelným zařízením s nepřerušovaným světlem žluté barvy v zorném poli řidiče.

§ 44

Světlomety vozidel

(1) Každé motorové vozidlo, s výjimkou zvláštních motorových vozidel uvedených v části

[90]) Předpisy EHK č. 1 až 8, 19, 20, 23, 38, 50, 56 a 57 pro světelná zařízení a č. 37 pro světelné zdroje (žárovky). Prováděním homologačních zkoušek je pověřen EZÚ.

[91]) Předpis EHK č. 48 pro umístění světelných zařízení na vozidlech kategorie M, N a O.
Předpis EHK č. 53 pro umístění světelných zařízení na motocyklech. Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV. Homologační zkoušky z hlediska umístění světelných zařízení na mopedech provádí ÚVMV podle návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/87.

[92]) ON 47 0004.

třetí, musí být vybaveno světlomety s potkávacími a dálkovými světly. Dálková i potkávací světla musí být bílé barvy a mohou být sloučena do jednoho světlometu s jinými světly svítícími dopředu. Činnost dálkového světla musí být signalizována nepřerušovaně svítícím kontrolním světlem modré barvy v zorném poli řidiče.

(2) Vozidla kategorie M a N a motorová vozidla širší než 1,3 m se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla musí být vybavena dvěma světlomety s potkávacím světlem a dvěma světlomety s dálkovým světlem. Nejvyšší souhrnná svítivost dálkových světel nesmí být větší než 225 000 cd. Na vozidle může být použito čtyř světlometů s dálkovým světlem, pokud součet jejich svítivosti nepřesáhne tuto hodnotu. Světlomety s potkávacím světlem musí být umístěny tak, aby bod jejich činné svítící plochy nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nebyl vzdálen více než 400 mm od této roviny a aby vzájemná vzdálenost jejich nejbližších bodů činné svítící plochy nebyla menší než 600 mm. Světlomety s dálkovým světlem nesmějí být svým vnějším okrajem činné svítící plochy blíže rovině vymezující největší šířku vozidla než vnější okraj činné svítící plochy světlometu s potkávacím světlem.

(3) Jednostopá motorová vozidla a motorová vozidla se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla, jejichž šířka je nejvýše 1,3 m, musí být vybavena jedním světlometem s potkávacím světlem a jedním světlometem s dálkovým světlem. Mopedy musí být vybaveny jedním světlometem s potkávacím světlem a mohou být vybaveny jedním světlometem s dálkovým světlem.[91]) Světlomet s potkávacím světlem a světlomet s dálkovým světlem musí být umístěny tak, aby jejich referenční osy byly v podélné střední rovině vozidla.

(4) Světlomety s potkávacím světlem nesmějí být svým nejnižším bodem činné svítící plochy níže než 500 mm a nejvyšším bodem činné svítící plochy výše než 1200 mm[93]) nad rovinou vozovky.

(5) Přepínání potkávacích a dálkových světel musí být provedeno tak, že nesmí dojít k jejich současnému vypnutí. Dálková světla mohou být zapnuta buď všechna současně nebo ve dvojicích. Po přepnutí z potkávacích světel na dálková musí být zapnuta alespoň jedna dvojice dálkových světel. Potkávací světla mohou svítit současně s dálkovými. Po přepnutí z dálkových světel na potkávací musí být vypnuta všechna dálková světla.

(6) Motorová vozidla vybavená více než jednou dvojicí dálkových světel mohou mít jednu dvojici dálkových světel pohyblivou v závislosti na řízení vozidla.

(7) Rozsvícení potkávacích světel nebo dálkových světel nesmí být možné, nejsou-li současně v činnosti obrysová světla vozidla a osvětlení zadní státní poznávací značky. Tato podmínka neplatí pro použití potkávacích nebo dálkových světel jako světelného výstražného zařízení.

(8) Ustanovení odstavců 1, 2 a 4 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, dálkovými světly musí být tato vozidla vybavena, je-li jejich nejvyšší konstrukční rychlost vyšší než 40 km.h^{-1}.

§ 45

Obrysová a parkovací světla

(1) Každé motorové vozidlo, které má nejméně čtyři kola, a každé motorové vozidlo se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla musí být vybaveno k vyznačení vnějších obrysů dvěma předními obrysovými světly bílé barvy a dvěma zadními obrysovými světly červené barvy.[94])

(2) Přípojné vozidlo, s výjimkou postranního vozíku k jednostopému motorovému vozidlu, jehož boční obrys přesahuje boční obrys tažného vozidla o více než 100 mm anebo jehož šířka je větší než 1,6 m, musí být vybaveno 2 předními obrysovými světly bílé barvy a každé přípojné vozidlo, s výjimkou přípojných vozidel k jednostopému motorovému vozidlu, musí být vybaveno dvěma zadními obrysovými světly červené barvy.

(3) Obrysová světla vozidla nesmějí být svým nejnižším bodem činné svítící plochy níže než 350 mm a nejvyšším bodem činné svítící plochy výše než 1500 mm nad rovinou vozovky. Jestliže tvar karosérie neumožňuje dodržet výšku 1500 mm, může být obrysové světlo ve výši až 2100 mm nad rovinou vozovky. Bod činné svítící plochy předního bílého obrysového světla nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nesmí být u motorového vozidla dále než 400 mm, u přípojného vozidla dále než 150 mm od této roviny; u zadního červeného obrysového světla nesmí být tato vzdálenost větší než 400 mm. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy předních obrysových světel i zadních obrysových světel nesmí být menší než 600 mm.

(4) Jednostopá motorová vozidla, s výjimkou mopedů, musí být vybavena jedním předním obrysovým světlem bílé barvy a jedním zadním obrysovým světlem červené barvy. Mopedy musí být vybaveny jedním zadním obrysovým světlem červené

[93]) Za optimální se považuje výška do 900 mm.
[94]) Zadní obrysová světla červené barvy jsou světly koncovými.

barvy a mohou být vybaveny jedním předním obrysovým světlem bílé barvy. Přívěsný vozík za jednostopé motorové vozidlo musí být vybaven jedním zadním obrysovým světlem červené barvy. Obrysová světla musí být umístěna v podélné střední rovině vozidla. Nejnižší bod činné svítící plochy obrysového světla nesmí být níže než 350 mm a nejvyšší bod činné svítící plochy nesmí být výše než 1200 mm nad rovinou vozovky.

(5) Postranní vozík k jednostopému motorovému vozidlu musí být vybaven jedním bílým obrysovým světlem svítícím dopředu a jedním červeným obrysovým světlem svítícím dozadu. Bod činné svítící plochy každého světla nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nesmí být dále než 150 mm od této roviny. Nejnižší bod činné svítící plochy těchto světel nesmí být níže než 350 mm a jejich nejvyšší bod činné svítící plochy nesmí být výše než 1200 mm nad rovinou vozovky.

(6) Obrysová světla při zapnutí musí svítit všechna současně. U vozidel, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1977, musí být činnost obrysových světel signalizována nepřerušovaně svítícím kontrolním světlem zelené barvy v zorném poli řidiče; signalizování kontrolním světlem se nevyžaduje, je-li možné osvětlení přístrojové desky zapnout i vypnout jen současně s obrysovými světly.

(7) Při stání a parkování se k světelnému vyznačení vnějších obrysů vozidla používá parkovacích nebo obrysových světel. U motorových vozidel, jejichž délka nepřesahuje 6 m a šířka 2 m — s výjimkou jednostopých — smějí parkovací světla svítit pouze na straně přivrácené ke středu vozovky. Jednostopá motorová vozidla mohou mít k světelnému vyznačení při stání jedno parkovací světlo v podélné střední rovině vozidla, viditelné zepředu i zezadu. Parkovací světlo musí svítit dopředu světlem bílé a dozadu světlem červené barvy. Parkovací světla musí být umístěna podle odstavce 3, u jednostopých motorových vozidel podle odstavce 4 a u postranního vozíku k jednostopému motorovému vozidlu podle odstavce 5. Se samostatným parkovacím světlem (světly) nemusí svítit žádné jiné osvětlovací zařízení.

(8) Vozidla kategorie M, N a O vyrobená nebo dovezená po 1. 10. 1985

a) se šířkou větší než 2,1 m musí být vybavena doplňkovými svítilnami s obrysovými světly,

b) mohou být vybavena zdvojenými zadními svítilnami s obrysovými, brzdovými a směrovými světly.

Doplňková obrysová světla musí svítit dopředu světlem bílé, dozadu světlem červené barvy a současně s obrysovými světly. U doplňkových svítilen s obrysovými světly umístěných na střeše vozidla se smí referenční osa světelného toku těchto světel odchýlit od podélné střední roviny vozidla nejvýše o 30°.

§ 46

Zařízení pro osvětlení zadní státní poznávací značky a osvětlení směrových tabulek

(1) Každé vozidlo musí mít zařízení pro osvětlení zadní státní poznávací značky, pokud je jí vozidlo vybaveno. Zařízení pro toto osvětlení musí být konstruováno a provedeno tak, aby bylo možno přečíst údaje na tabulce ze vzdálenosti nejméně 25 m od zadního obrysu vozidla. Barva světla tohoto osvětlení musí být bílá.

(2) Přední a postranní směrové tabulky na autobusech určených pro veřejnou dopravu musí být osvětleny dopadajícím nebo průchozím světlem bílé nebo slabě žluté barvy tak, aby hlavní údaj byl čitelný zepředu nebo ze strany alespoň ze vzdálenosti 20 m od vozidla; světlo nesmí oslňovat řidiče vozidla ani ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Osvětlení směrových tabulek musí mít zvláštní spínač a jeho zapínání nesmí být vázáno na ostatní světla vozidla. Jas směrových tabulek vzniklý jejich osvětlením musí být v každém místě jejich osvětlené plochy nejméně 2 $cd.m^{-2}$.

§ 47

Brzdová světla

(1) Každé vozidlo, které má nejméně čtyři kola, a každé vozidlo se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost je vyšší než 20 $km.h^{-1}$, musí být opatřeno vzadu dvěma brzdovými světly červené barvy.

(2) Nejnižší bod činné svítící plochy brzdového světla nesmí být níže než 350 mm a jeho nejvyšší bod činné svítící plochy nesmí být výše než 1500 mm nad rovinou vozovky. Jestliže tvar karosérie neumožňuje dodržet výšku do 1500 mm, může být brzdové světlo ve výši až 2100 mm nad rovinou vozovky. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy brzdových světel nesmí být menší než 600 mm.

(3) Jednostopé motorové vozidlo s nejvyšší konstrukční rychlostí nejméně 50 $km.h^{-1}$ nebo s objemem válců motoru větším než 50 cm^3 a jeho přípojné vozidlo musí být vybaveno vzadu jedním brzdovým světlem červené barvy. Brzdové světlo musí být v podélné střední rovině vozidla a může být skupinové nebo sloučené s obrysovým světlem. Nejnižší bod činné svítící plochy nesmí být níže než 350 mm a nejvyšší bod činné svítící plochy výše než 1200 mm nad rovinou vozovky. Svítilna brzdového světla postranního vozíku musí být umístěna podle § 45 odst. 5.

(4) Jsou-li zapojena zařízení předepsaná pro jízdu, musí se brzdová světla jednotlivého vozidla i všech vozidel soupravy rozsvítit současně při působení řidiče na ovládací orgán provozního nebo nouzového brzdění, pokud ovládací orgán nouzo-

vého brzdění je oddělen od ovládacího orgánu parkovacího brzdění.

(5) Ustanovení odstavce 4 neplatí pro nouzové brzdění vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1972.

§ 48

Směrová světla

(1) Všechna motorová a jejich přípojná vozidla — s výjimkou jednostopých motorových vozidel s konstrukční rychlostí nižší než 50 $km.h^{-1}$ a s objemem válců motoru nejvýše 50 cm^3 a s výjimkou vozidel uvedených v části třetí — musí být vybavena směrovými světly provedenými a umístěnými na vozidle tak, aby řidiči i ostatní účastníci silničního provozu mohli bezpečně a včas postřehnout zamýšlenou změnu směru jízdy vozidla. Používání vysouvacích ramen je zakázáno. Mopedy mohou být vybaveny směrovými světly, která musí splňovat podmínky tohoto paragrafu.

(2) Směrová světla musí být umístěna co nejblíže k rovině vymezující největší šířku vozidla. Nejnižší bod jejich činné svítící plochy nesmí být níže než 350 mm nad rovinou vozovky a nejvyšší bod jejich činné svítící plochy nesmí být nad rovinou vozovky výše než

— 1200 mm u jednostopých motorových vozidel a jejich postranních vozíků,

— 1500 mm u ostatních vozidel; jestliže provedení karosérie neumožňuje dodržení této výšky, může být světlo umístěno až do výše 2100 mm.

(3) Směrová světla musí být uspořádána

a) u jednostopých motorových vozidel

— buď symetricky po jednom na levé i pravé straně k podélné střední rovině vozidla, pokud je zajištěna jejich viditelnost zezadu i z příslušné strany; vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činných svítících ploch směrových světel nesmí být menší než 560 mm,

— nebo symetricky po dvou na levé i pravé straně k podélné střední rovině vozidla. Tato světla musí být na každé straně vozidla umístěna tak, aby jedno bylo v první třetině délky vozidla a druhé co nejvíce vzadu; vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činných svítících ploch směrového světla a světlometu nesmí být menší než 100 mm; vzdálenost činné svítící plochy směrového světla od roviny vymezující vzadu největší délku vozidla nesmí být větší než 200 mm; jestliže konstrukce vozidla neumožňuje dodržet uvedenou vzdálenost, smí být tato vzdálenost nejvýše 400 mm;

b) u motorových vozidel, která mají čtyři kola, nebo motorových vozidel se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla symetricky po třech na levé i pravé straně k podélné střední rovině vozidla, z nichž jedno musí být umístěno co nejvíce vpředu, druhé na boku vozidla a třetí co nejvíce vzadu; boční svítilna musí být umístěna v přední třetině délky vozidla, nejdále však 1,8 m od roviny vymezující vpředu délku vozidla; není-li zaručena geometrická viditelnost vlivem provedení karosérie, může být boční svítilna umístěna až do vzdálenosti 2,5 m od roviny vymezující vpředu největší délku vozidla;

c) u přívěsů a návěsů symetricky k podélné střední rovině vozidla po jednom světle na levé straně a pravé straně, co nejvíce vzadu.

(4) U všech motorových vozidel, s výjimkou jednostopých, nesmí být vzdálenost mezi předními směrovými světly a světlomety s potkávacím světlem a předním světlometem se světlem do mlhy menší než 40 mm. Menší vzdálenost je dovolena jen tehdy, není-li intenzita směrového světla v referenční ose menší než 400 cd.

(5) Směrová světla musí svítit přerušovaným světlem oranžové barvy (autožluť). Přerušování směrového světla musí mít kmitočet 1,5±0,5 Hz; poprvé se musí rozsvítit nejpozději za 1 s po zapnutí a prvně zhasnout nejpozději za 1,5 s. Trvání světelného toku musí být mezi 40—80 % doby cyklu, aby účinek směrového světla byl zřetelně a dostatečně vnímatelný (ověřuje se při zkušebním napětí žárovek).

(6) Směrová světla musí být možno uvést v činnost nezávisle na ostatním vnějším osvětlení vozidla. Činnost směrových světel musí být řidiči jasně a zřetelně signalizována opticky nebo akusticky. Je-li uvedené kontrolní zařízení optické, musí být světlo přerušované s kmitočtem odpovídajícím kmitočtu směrových světel a musí být zelené barvy. Akustické kontrolní zařízení musí být umístěno ve vozidle tak, aby zaručovalo řidiči bezpečnou slyšitelnost signálů. Při poruše funkce některého světelného zdroje soustavy směrových světel, s výjimkou doplňkových bočních, musí být řidiči tato porucha zřetelně signalizována (výraznou změnou kmitočtu, zhasnutím, trvalým svícením bez přerušování kontrolního optického signálu, obdobnými změnami akustického signálu apod.). Tyto podmínky se vztahují na motorové vozidlo i jízdní soupravu.

(7) Motorové vozidlo s výjimkou jednostopého musí být vybaveno zvláštním zařízením — spínačem — umožňujícím výstražnou funkci všech směrových světel motorového i přípojného vozidla; přitom směrová světla musí svítit za podmínek stanovených v odstavcích 5 a 6. Výstražná činnost směrových světel musí být signalizována zvláštním optickým kontrolním zařízením s přerušovaným světlem barvy červené, které může být v činnosti s optickým kontrolním zařízením podle odstavce 6. Jednostopé motorové vozidlo může být též tímto zařízením vybaveno.

(8) Ustanovení odstavců 1 až 7 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972 a pro vozidla, která nemusí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.[90],[91])

§ 49

Odrazky

(1) Každé motorové vozidlo, s výjimkou jednostopých motorových vozidel, musí být vybaveno dvěma zadními odrazkami červené barvy netrojúhelníkového tvaru a stejného typu, popřípadě může být vybaveno dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru. Pokud jsou tato vozidla vybavena zakrývatelnými světlomety, jsou přední odrazky povinné. Bod činné plochy přední a zadní odrazky nejbližší rovině vymezující největší šířku motorového vozidla nesmí být dále než 400 mm od této roviny.

(2) Každé přípojné vozidlo, s výjimkou přívěsného nebo postranního vozíku k jednostopému motorovému vozidlu, musí být vybaveno dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru a dvěma zadními odrazkami červené barvy tvaru rovnostranného trojúhelníku o délce strany nejméně 150 mm upevněnými tak, aby jeden vrchol trojúhelníku byl nahoře a jedna strana byla vodorovná. Bod činné plochy zadní odrazky nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nesmí být dále než 400 mm od této roviny; bod činné plochy přední odrazky nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nesmí být u vozidel vyrobených nebo dovezených před 1. 1. 1985 dále než 400 mm, u vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1985 dále než 150 mm od této roviny.

(3) Umístění odrazek musí být takové, aby nejnižší bod jejich činné plochy nebyl níže než 350 mm a výše než 900 mm nad rovinou vozovky; v případě, že konstrukce a tvar karosérie neumožňuje dodržet nejvyšší výšku 900 mm, smějí být přední odrazky bílé barvy svým nejnižším bodem činné plochy nejvýše 1500 mm nad rovinou vozovky. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné plochy předních nebo zadních odrazek nesmí být menší než 600 mm; tato vzdálenost může být zmenšena až na 400 mm u dvoustopých vozidel, jejichž celková šířka je nejvýše 1,3 m.

(4) Vozidla kategorie M_2, M_3 a N, jejichž celková délka je větší než 6 m, a vozidla kategorie O musí být vybavena na každé straně vozidla nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožluť) netrojúhelníkového tvaru umístěnou v prostřední třetině vozidla. Odrazky nesmějí být svým nejnižším bodem činné plochy níže než 350 mm a nejvyšším bodem činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky; neumožňuje-li konstrukce a tvar karosérie dodržet nejvyšší výšku 900 mm, smějí být odrazky svým nejvyšším bodem činné plochy nejvýše 1500 mm nad rovinou vozovky. Odrazky nesmějí být vzdáleny více než 3 m od roviny vymezující délku vozidla vpředu (u vozidel kategorie O včetně oje), 1 m od roviny vymezující délku vozidla vzadu a vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné plochy bočních odrazek nesmí být větší než 3 m. Vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena přede dnem účinnosti této vyhlášky, musí být vybavena odrazkami podle ustanovení tohoto odstavce nejpozději do 1. 1. 1987.

(5) Jednostopá motorová vozidla musí být vybavena jednou zadní odrazkou červené barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnou tak, aby střed odrazky byl v podélné střední rovině vozidla a její nejnižší bod činné plochy nebyl níže než 350 mm a nejvyšší bod činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky. Mopedy vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1986 musí být vybaveny ještě

— přední odrazkou netrojúhelníkového tvaru bílé barvy umístěnou v podélné střední rovině vozidla; její nejnižší bod činné plochy nesmí být níže než 400 mm a nejvyšší bod činné plochy výše než 1200 mm nad rovinou vozovky,

— na každé straně jednou nebo dvěma odrazkami netrojúhelníkového tvaru oranžové barvy, které musí být umístěny tak, aby nemohly být zakryty řidičem nebo spolujezdcem nebo jejich oděvem.

V případě, že je moped opatřen pedály, musí být každý pedál vybaven odrazkami oranžové barvy, viditelnými zepředu i zezadu.

(6) Přívěsný vozík k jednostopému motorovému vozidlu musí být vybaven dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnými tak, aby bod činné plochy nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nebyl dále než 100 mm od této roviny, a jednou zadní odrazkou červené barvy tvaru rovnostranného trojúhelníku o délce strany nejméně 150 mm upevněnou tak, aby jeden vrchol trojúhelníku byl nahoře a jedna strana byla vodorovná, a umístěnou v podélné střední rovině vozidla. Nejnižší bod činné plochy odrazek nesmí být níže než 350 mm a nejvyšší bod činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky.

(7) Postranní vozík k jednostopému motorovému vozidlu musí být vybaven jednou přední odrazkou bílé barvy a jednou zadní odrazkou červené barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnými tak, aby bod činné plochy odrazek nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nebyl dále než 150 mm od této roviny, nejnižší bod činné plochy níže než 350 mm a nejvyšší bod činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky.

(8) Odrazky, s výjimkou předních, nesmějí být umístěny na závěsech[95]) za jízdy volně pohyblivých. Odrazky musí být na vozidle upevněny tak, aby jejich referenční osy byly vodorovné a u předních a zadních odrazek rovnoběžné s podélnou střední rovinou vozidla, u bočních odrazek kolmé k podélné střední rovině vozidla s tolerancí ve vodorovné i svislé rovině ±3°.

§ 50

Světlomety a svítilny se světly do mlhy, zpětnými světly a s hledacím světlem

(1) Vozidla, která mají nejméně čtyři kola, a motorová vozidla se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla smějí být vybavena dvěma předními světlomety se světlem bílé barvy do mlhy, jednou nebo dvěma zadními svítilnami se světlem červené barvy do mlhy, jednou nebo dvěma svítilnami se zpětným světlem bílé barvy a jedním světlometem s hledacím světlem. Jednou nebo dvěma zadními svítilnami se světlem červené barvy do mlhy a jednou nebo dvěma svítilnami se zpětným světlem bílé barvy musí být vybavena vozidla kategorie M_1 vyrobená nebo dovezená po 1. 10. 1985 a motorová vozidla kategorie M_2, M_3 a N vyrobená nebo dovezená po 1. 10. 1986. Vozidla kategorie O vyrobená nebo dovezená po 1. 10. 1986 musí být vybavena jednou nebo dvěma zadními svítilnami se světlem červené barvy do mlhy. V případě použití jedné svítilny se světlem červené barvy do mlhy musí být tato svítilna umístěna v levé polovině vozidla. U motorových vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 10. 1985 výrobce v návodu k obsluze stanoví způsob montáže a umístění předních světlometů se světlem do mlhy.

(2) Jednostopé motorové vozidlo smí být vybaveno jedním předním světlometem se světlem bílé barvy do mlhy, jednou zadní svítilnou se světlem červené barvy do mlhy.

(3) Přední světlomety se světlem do mlhy musí být na vozidle umístěny tak, aby bod jejich činné svítící plochy nejbližší rovině vymezující největší šířku vozidla nebyl dále než 400 mm od této roviny, nejvyšší bod jejich činné svítící plochy výše než nejvyšší bod činné svítící plochy potkávacího světla a nejnižší bod činné svítící plochy níže než 250 mm nad rovinou vozovky. Pro nastavení předních světlometů se světlem do mlhy platí ustanovení § 43 odst. 4. Zadní svítilny se světlem do mlhy musí být na vozidle umístěny tak, aby nejnižší bod jejich činné svítící plochy nebyl níže než 250 mm a nejvyšší bod jejich činné svítící plochy výše než 1000 mm nad rovinou vozovky; vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy zadní svítilny se světlem do mlhy a brzdového světla nesmí být menší než 100 mm. Referenční osy zadních svítilen se světlem do mlhy musí být v rovinách rovnoběžných s podélnou střední rovinou vozidla a rovinou vozovky. Svítilna se zpětným světlem musí být na vozidle umístěna tak, aby nejnižší bod její činné svítící plochy nebyl níže než 250 mm a nejvyšší bod její činné svítící plochy výše než 1200 mm nad rovinou vozovky. Na jednostopých motorových vozidlech musí být přední světlomet se světlem do mlhy i zadní svítilna se světlem do mlhy umístěny ve stejných výškách nad rovinou vozovky jako u ostatních vozidel, ale v podélné střední rovině vozidla.

(4) Přední světlomety se světly do mlhy musí být možné zapnout nebo vypnout nezávisle na dálkových a potkávacích světlech a jejich činnost signalizována v zorném poli řidiče kontrolním nepřerušovaným světlem zelené barvy. Rozsvícení zadních světel do mlhy smí být možné pouze svítí-li potkávací světla nebo přední světla do mlhy. Jejich činnost musí být signalizována v zorném poli řidiče kontrolním nepřerušovaným světlem oranžové barvy. Současně se světly do mlhy musí svítit obrysová světla a osvětlení zadní státní poznávací značky. Svítilna se zpětným světlem může být v činnosti pouze při zařazeném zpětném chodu a jsou-li zapojena zařízení pro jízdu.

§ 51

Světelné výstražné zařízení

(1) Každé motorové vozidlo, s výjimkou vozidel uvedených v části třetí, jehož technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1985, musí být vybaveno světelným výstražným zařízením.

(2) Zapojení světelného výstražného zařízení musí být uspořádáno tak, aby i při vypnutém vnějším osvětlení vozidla umožňovalo zapínání světel dálkových nebo potkávacích.

(3) Světelné výstražné zařízení musí být provedeno tak, aby nemohlo být v činnosti, pokud řidič nepůsobí na jeho ovládací orgán a nesmí umožňovat ani rozsvícení ani zhasnutí ostatního osvětlení vozidla.

§ 52

Zvláštní výstražná světla

(1) Motorová a přípojná vozidla

a) požární ochrany

b) ozbrojených sil a ozbrojených sborů, která určí příslušná ministerstva,

c) zdravotnické a důlní záchranné služby, poruchové služby plynárenských zařízení,

d) pojízdné pracovní stroje a speciální automobily, vykonávající práci za jízdy nebo při stání

[95]) Za pohyblivý závěs se nepovažují např. dostatečně tuhé pryžové závěsy, které jsou pro daný účel speciálně určeny.

v jízdní dráze[96]) za neuzavřeného silničního provozu,

e) která svými rozměry nebo rozměry svého nákladu přesahují míru stanovenou v § 11, pokud to stanoví orgán schvalující technickou způsobilost typu vozidla nebo jednotlivého vozidla, anebo orgán, který vydal povolení k zvláštnímu užívání silnice,[97])

f) pro něž to stanoví orgán, jemuž přísluší schválit technickou způsobilost typu vozidla nebo jednotlivého vozidla,

g) pro něž to stanoví federální ministerstvo vnitra,

h) Sboru národní bezpečnosti určená zejména pro doprovod skupiny vozidel,

musí být kromě předepsaného osvětlení vybavena ještě jedním nebo dvěma zvláštními výstražnými světly, která i svou barvou zřetelně upozorňují všechny účastníky silničního provozu na zvláštní charakter těchto vozidel.

(2) Činnost těchto světel musí být nezávislá na ostatním vnějším osvětlení vozidla a musí být snadno a spolehlivě kontrolovatelná z místa řidiče opticky stálým nepřerušovaným kontrolním světlem žluté barvy.

(3) Světlo výstražných svítilen musí být nepřerušované, svítí-li dopředu, nebo přerušované (majáčky), svítí-li na všechny strany vozidla.

(4) Zvláštní charakter vozidla a jeho postavení vůči ostatním účastníkům silničního provozu je určen barvou výstražného světla, a to

— červenou nebo modrou u vozidla uvedeného v odstavci 1 písm. a), jehož technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972,

— modrou u vozidla uvedeného v odstavci 1 písm. a), jehož technická způsobilost byla schválena po 1. 7. 1972, a u vozidla uvedeného v odstavci 1 písm. b), c) a g),

— oranžovou (autožluť) u vozidla uvedeného v odstavci 1 písm. d) až f),

— červenou a modrou u vozidla uvedeného v odstavci 1 písm. h).

(5) Efektu přerušovaného světla musí být dosaženo jiným způsobem než přerušovanou činností světelného toku zdroje (vlákna), to znamená, že zdroj světla musí svítit stálou intenzitou a efektu přerušovaného světla se dosahuje např. rotující clonkou nebo žárovkou s vybíjecím proudem (výbojkou, svítilnou se stacionárními záblesky).

(6) Výstražné přerušované světlo musí být umístěno na nejvyšším místě karosérie nebo nástavby, a to přibližně v podélné střední rovině vozidla nebo přibližně symetricky po obou stranách této roviny.

(7) Zvláštní výstražná přerušovaná světla musí být na vozidle umístěna tak, aby vždy alespoň jedno bylo přímo viditelné z kteréhokoliv místa na vodorovné rovině 1 m nad vozovkou, vzdáleného 20 m od tohoto světelného zdroje.

(8) Ve vzdálenosti menší než 750 mm v libovolném směru od světelného zdroje výstražného světla nesmí být na vozidle jiné světelné zdroje, jež by mohly způsobit vzájemnou záměnu nebo mylný výklad zvláštních výstražných světel.

(9) U výstražných světel

a) kmitočet (f) přerušování výstražného světla musí být 2 až 4 Hz;

b) svítivost světelného záblesku modrého světla v rozmezí vertikálních úhlů geometrické viditelnosti ± 4° musí být nejméně 13 cd, oranžového světla v rozmezí vertikálních úhlů geometrické viditelnosti ± 8° musí být nejméně 40 cd;

c) trvání světelného záblesku nesmí být delší než $\frac{0{,}6}{f}$.

(10) Zvláštní výstražná světla musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[98]) a musí být podle nich schválena.

§ 53

Vnitřní osvětlení vozidel

(1) Kabina řidiče motorových vozidel, karosérie vozidel kategorie M a osobních autobusových přívěsů musí být uvnitř osvětlena tak, aby za snížené viditelnosti byl řidiči a spolujezdcům (cestujícím) osvětlen vstup a výstup; stanoviště řidiče musí být vybaveno osvětlením

— u vozidel kategorie M_1 nejméně 6 lx, měřeno 500 mm od svítilny,

— u vozidel kategorie M_2, M_3 a N nejméně 40 lx, měřeno alespoň na jednom místě na obvodu věnce volantu.

Osvětlení musí mít zvláštní spínač, aby se dalo zapnout i bez vnějšího osvětlení vozidla.

(2) Kontrolní přístroje na přístrojové desce musí být osvětleny při zapnutí vnějšího osvětlení

---

[96]) Speciálními automobily vykonávajícími práci za jízdy jsou např. zametací, kropicí, posypové a podobné automobily, odklizová vozidla havarijní služby, automobily s montážními plošinami pro opravu vrchních tramvajových, trolejbusových a podobných vedení, automobily silniční služby se sněhovými pluhy a radlicemi; pojízdnými pracovními stroji jsou např. silniční grejdry, stroje pro horizontální značení silnic, silniční válce pracující na neuzavřených veřejných pozemních komunikacích.

[97]) § 11 vyhlášky č. 35/1984 Sb.

[98]) Homologační zkoušky provádí EZÚ podle návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.16/Rev. 1.

vozidla; osvětlení přístrojů nesmí řidiče oslňovat ani působit rušivě při řízení vozidla a přístroje se nesmějí zrcadlit v čelním skle.

(3) Vozidla kategorie M_2 a M_3 a osobní autobusové přívěsy musí mít dostatečné osvětlení uvnitř prostoru pro cestující. Osvětlení nesmí působit rušivě na řidiče při řízení vozidla; musí být možno je ztlumit z místa řidiče bez ohledu na ostatní světla na vozidle. Osvětlení vnitřku karosérie autobusů a jejich osobních přívěsů — s výjimkou dálkových autobusů, které jsou vybaveny bodovým osvětlením nad každým sedadlem — musí mít ve výši 1 m nad podlahou alespoň 60 lx, při plně tlumeném osvětlení nejméně 5 lx v kterémkoli přímo osvětlovaném místě karosérie. Při otevření dveří musí být vstupní a výstupní schůdky dostatečně osvětleny pro bezpečný vstup a výstup a toto osvětlení nesmí být ovlivňováno tlumením vnitřních světel.

(4) Vozidla se skříňovou karosérií musí být vybavena vnitřním osvětlením a osvětlením vstupních a výstupních schůdků a jejich nejbližšího okolí.

(5) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 54

Zvuková výstražná zařízení

(1) Motorová vozidla, s výjimkou pásových vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 8 $km.h^{-1}$, musí mít alespoň jedno zařízení pro dostatečně hlasitou zvukovou výstrahu. Tato motorová vozidla, pokud jejich technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1985, musí z hlediska zvukových výstražných zařízení a jejich signálů splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[99]) a musí být podle nich schválena. Mopedy mohou být vybaveny výstražnými zvonky [§ 73 odst. 1 písm. h)].

(2) Každé zvukové výstražné zařízení vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy,[100]) musí být podle nich schváleno a musí být na vozidle umístěno tak, aby při provozu za jakýchkoli podmínek nedocházelo k jeho poškození nebo změně zvukových vlastností. Je-li zařízení uvedeno v činnost, musí vydávat nepřetržitý rovnoměrný zvuk stejné výše nebo v harmonickém akordu. Zařízení, která vydávají pronikavé zvuky, rozložené akordy nebo skřeky, jako píšťaly, sirény, gongy apod., nejsou přípustné.

(3) Vozidla uvedená v ustanovení § 52 odst. 1 písm. a), b), c), která jsou vybavena zvláštními výstražnými světly, musí kromě předepsaných zvukových výstražných zařízení mít ještě zvláštní zařízení vydávající typická zvuková znamení, u nichž spodní hranice hladiny zvuku musí být nejméně 105 dB (A).

§ 55

Stírače a ostřikovače čelních a zadních skel, odmrazování a odmlžování skel, zařízení k čistění světlometů

(1) Motorová vozidla s kabinou řidiče nebo s uzavřenou karosérií musí být opatřena nejméně jedním samočinným stíračem a ostřikovacím zařízením pro čistění vnějšího povrchu čelního skla s motorickým pohonem a odmrazovacím a odmlžovacím systémem. Motorová vozidla kategorie M_1, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1985, musí z hlediska vybavení systémem čistění a ostřikování čelních skel a systémem odmrazování a odmlžování a z hlediska výhledu z vozidla splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[101]) a musí být podle nich schválena. Tyto předpisy se přiměřeně vztahují na vozidla ostatních kategorií a na uvedená zařízení použitá na zadní skla vozidel.

(2) Stírač musí být řešen tak, aby se jeho raménko po vypnutí stíracího zařízení samočinně vracelo do základní polohy. Stírací raménko musí být odklopitelné od povrchu skla za účelem ručního čistění skla.

(3) Ostřikovací zařízení čelního skla musí být vyrobeno z materiálů, které se nepoškodí při zamrzání kapaliny a současně odolávají účinku teplot až do 80 °C. Činnost ostřikovacího zařízení se nesmí zhoršit, je-li použito nemrznoucí směsi. Nádržka na kapalinu musí být umístěna ve vozidle tak, aby byl snadný přístup k nalévacímu hrdlu při doplňování; tato podmínka je splněna i v případě, že je nádržka snadno a bez odpojování vyjímatelná. Nádržka na kapalinu u vozidel kategorie M_2, M_3 a N musí mít objem nejméně 2,8 dm^3, u ostatních vozidel musí mít objem nejméně 1,4 dm^3.

(4) Motorová vozidla, jež mají před řidičem průhledný ochranný čelní kryt takového provedení, které nedovoluje řidiči za deště nebo sněžení bezpečný výhled mimo něj, musí mít buď samočinný stírač nebo průzorový otvor (štěrbinu apod.).

(5) Motorová vozidla mohou být vybavena zařízením k čistění světlometů s potkávacím světlem. Dálkové autobusy a motorová vozidla kategorie N určená pro mezinárodní dopravu vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1986, musí být tímto zaříze-

[99]) Předpis EHK č. 28; prováděním homologačních zkoušek vozidel je pověřen ÚVMV.
[100]) Předpis EHK č. 28; prováděním homologačních zkoušek zvukových zařízení je pověřen EZÚ.
[101]) Homologační zkoušky provádí ÚVMV podle návrhů Předpisů obsažených v dokumentech TRANS/SC 1/WP 29/R.36/Rev.2 a R.44/Rev.1.

ním vybavena. Vozidla a zařízení musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[102]) a musí být podle nich schválena.

(6) Ustanovení odstavců 2 a 3 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí platí ustanovení o omývacím zařízení a o odmrazovacím a odmlžovacím systému od 1. 10. 1985; ustanovení odstavce 2 první věty se na tato vozidla nevztahuje.

§ 56

Odrušení vozidel

(1) Každé vozidlo musí být konstrukčně provedeno, vyrobeno a vybaveno tak, aby rušivé vyzařování elektromagnetické energie (dále jen „rušení") vznikající při provozu nepřesáhlo mezní hodnoty rušení.[103]) Vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 7. 1972, musí z hlediska odrušení splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[104]) a musí být podle nich schválena.

(2) Výrobce vozidel je povinen umožnit organizaci pověřené prováděním homologačních zkoušek, aby nejméně jednou ročně provedla kontrolní měření odrušení u nejméně šesti namátkově vybraných vozidel každého hromadně vyráběného typu. Stejnou povinnost má dovozce vozidel, pokud nepředloží jednou ročně osvědčení o shodnosti výroby z hlediska odrušení.

(3) V konstrukci a provedení orgánů vozidla nesmějí být prováděny takové zásahy a při výměně nesmějí být originální díly nahrazovány takovými díly, které by zvyšovaly rušení nad stanovenou hranici.

§ 57

Zasklení vozidel a clona proti slunci

(1) Výplně oken (i střešních) a mezistěn motorových a jejich přípojných vozidel musí být zhotoveny z bezpečnostního skla;[105]) od 1. 1. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[106]) a musí být podle nich schváleny. Vozidla kategorie M1 vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1987 musí být vybavena zařízením pro elektrické vyhřívání zadních oken.

(2) Bezpečnostní skla z plastických materiálů smějí být použita jen pro zasklení

- vnitřních mezistěn a přepážek,
- otevíracích střešních oken,
- oken skládacích dveří (např. u autobusů),
- oken přípojných vozidel za osobní automobily,
- ochranných čelních krytů jednostopých vozidel a jejich modifikací bez kabiny řidiče,
- oken obytných nástaveb určených k rekreačním účelům.

(3) Nekryté hrany zasklení (např. vyklápěcích větracích okének, spouštěcích dveřních oken, mezistěn) musí být dostatečně zaobleny. U vozidel určených výlučně pro dopravu dětí musí být tyto hrany vhodně olemovány.

(4) U autobusů a osobních autobusových přívěsů nesmějí být nouzové dveřní a okenní východy zaskleny vrstveným sklem.

(5) Karosérie a kabina řidiče motorového vozidla musí mít dvě clony (rolety) proti slunci, z nichž jedna musí být před řidičem. Kabina řidiče zemědělských a lesnických traktorů a každá jednomístná kabina řidiče musí mít alespoň jednu clonu proti slunci.

(6) Clona proti slunci[54]) musí být provedena buď z materiálu, který pohlcuje nárazovou energii, nebo musí být tímto materiálem úplně pokryta; jsou-li clona a její držák provedeny z tuhého materiálu, nesmějí mít nebezpečné ostré hrany a jejich zaoblení nesmí mít poloměr menší než 3,5 mm.

(7) Ustanovení odstavců 2, 5 a odstavce 6 první věty neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 58

Rychloměry, tachografy a počítače ujeté vzdálenosti

(1) Každé motorové vozidlo, jehož nejvyšší konstrukční rychlost je vyšší než 50 $km.h^{-1}$ a které nemá tachograf s ukazatelem rychlosti, musí být v zorném poli řidiče vybaveno rychloměrem s počítačem ujeté vzdálenosti. Motorová vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985 musí být z tohoto hlediska schválená podle zvláštních předpisů.[107])

---

[102]) Předpis EHK č. 45; prováděním homologačních zkoušek vozidel je pověřen ÚVMV, prováděním homologačních zkoušek zařízení je pověřen EZÚ.

[103]) § 9 a 19 zákona č. 110/1964 Sb., o telekomunikacích.
§ 8 vyhlášky Ústřední správy spojů č. 111/1964 Sb., kterou se provádí zákon o telekomunikacích.
ČSN 34 2875.

[104]) Předpis EHK č. 10; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[105]) Bezpečnostní skla jsou z vrstveného nebo tvrzeného skla nebo z plastického materiálu. Vrstvené sklo je zasklívací materiál ze dvou nebo více vrstev skla spojených jednou nebo více mezivrstvami z plastické hmoty (např. polyvinylbutyralu). Tvrzené sklo je homogenní zasklívací materiál zvlášť zpracovaný tak, že je vysoce odolný vůči nárazu deformovatelného předmětu a po nárazu se charakteristicky rozpadne v nesčetné malé úlomky. Plastickým materiálem k zasklení je míněno např. akrylické sklo nebo jiné rovnocenné materiály.

[106]) Předpis EHK č. 43; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[107]) Předpis EHK č. 39; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

(2) Autobusy a nákladní automobily s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 40 km.h^{-1}, které mají celkovou hmotnost větší než 7 t, musí být vybaveny tachografy. Od data, které stanoví federální ministerstvo dopravy, se toto ustanovení vztahuje i na městské autobusy.

(3) Počítače ujeté vzdálenosti a tachografy namontované na vozidlech musí splňovat tyto podmínky:

a) počítač ujeté vzdálenosti musí spolehlivě a zřetelně udávat vozidlem ujetou vzdálenost s přesností nejméně ± 5 % z měřené hodnoty stupnice při jízdě dopředu; počítače ujeté vzdálenosti v tachografech musí mimoto při změně směru jízdy (dopředu—dozadu) ujetou vzdálenost plynule připočítávat;

b) počítače ujeté vzdálenosti ve vozidlech, u nichž podíl jízdy dopředu a dozadu je méně než 80 : 20, musí být vybaveny takovým zařízením, které ujetou vzdálenost plynule připočítává a snižuje mrtvý chod počítače na délku ujeté vzdálenosti 1 m;

c) tachografový záznam musí odpovídat svými průběhy údajům počítače ujeté vzdálenosti, rychloměru a času jízdy i stání při spolehlivé čitelnosti bez pomocných přístrojů.

Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

(4) Tachograf a rychloměr, jakož i jejich pohon musí být možné u vozidel všech kategorií vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1986 zaplombovat. U vozidel kategorie M a N v socialistickém vlastnictví musí být plombovány; to neplatí pro tachografy a rychloměry s elektrickým pohonem.

§ 59

Vytápěcí a větrací systém

(1) Vozidla s kabinou pro řidiče nebo s uzavřenou karosérií musí mít zařízení pro vytápění a větrání prostoru pro řidiče a cestující. Vytápěcí a větrací systém nesmí konstrukcí, provedením ani činností ohrožovat zdraví nebo zvyšovat únavu řidiče a cestujících, a není-li možno proudění vzduchu regulovat co do množství a směru, musí zajistit bezprůvanový pohyb vzduchu.[108])

(2) U vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1973 musí být vytápěcí a větrací systém snadno obsluhovatelný a jeho výkon regulovatelný nejméně ve dvou stupních;[109]) toto ustanovení neplatí pro ovládací orgány k individuální obsluze cestujícími ve vozidle. Podle zvláštních předpisů[110]) se ověřují podmínky, které musí splňovat zařízení pro vytápění a větrání vozidel kategorie M a N.

(3) K vytápění je zakázáno používat přímo horkých potrubí výfukového systému motoru. Tepelné energie výfukových plynů může být využito pouze prostřednictvím výměníku tepla; v prostorách výměníku, v nichž se předává teplo vytápěcímu vzduchu, nesmí být žádné uvolnitelné spoje; tloušťka stěn ocelových trubek nebo plechů předávajících teplo nesmí být menší než 2 mm; je-li použito jiných materiálů, musí mít tyto materiály stejnou odolnost proti korozi a odpovídající nejmenší tloušťku stěn. Je-li pro vytápění použito chladícího vzduchu z kapalinového systému chlazení motoru, musí být ve vedení vytápěcího vzduchu přetlak vůči motorovému prostoru a nesmí v něm být žádné nezajištěné spoje. Vzduch pro vytápění a větrání nesmí obsahovat škodlivé látky a pachy vzniklé provozem vozidla a jeho zařízení[111]) a musí být filtrován od hrubých nečistot. Vzduch potřebný ke spalování ve vytápěcích zařízeních — s výjimkou zařízení podle odstavce 4 — nesmí být odebírán z vnitřku vozidla, v němž jsou přepravovány osoby včetně řidiče. Vstupní kanály přívodu vzduchu pro větrání a topení musí být umístěny tak, aby s ohledem na provoz ostatních vozidel byl omezen na nejmenší míru přívod vzduchu znečištěného těmito vozidly.

(4) Vytápěcí zařízení na tuhá paliva jsou povolena jen u nákladních automobilů se skříňovou karosérií a jejich přívěsů a návěsů se skříňovou karosérií určených za pracoviště nebo ubytovny; tato zařízení a kouřové trubky musí být nehořlavě odizolovány.

(5) Vytápěcí systém musí teplo rozdělovat rovnoměrně po celém prostoru pro cestující za těchto podmínek:

a) u všech automobilů, s výjimkou městských autobusů, musí vytápěcí systém za jízdy zajišťovat v uzavřeném vytápěném prostoru karosérie[112]) při okolní teplotě —15 °C výslednou teplotu nejméně +18 °C; u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 80 km . h^{-1} musí být tato výsledná teplota zajištěna za jízdy rychlostí odpovídající 80 % nejvyšší konstrukční rychlosti, avšak ne nižší než 80 km . h^{-1} a ne vyšší než 140 km . h^{-1};

b) u městských autobusů musí vytápěcí systém za jízdy zajišťovat v uzavřeném vytápěném prostoru karosérie[112]) při okolní teplotě —15 °C výslednou teplotu nejméně +14 °C; na schodech se za mrazivého počasí nesmí tvořit námraza;

[108]) Bezprůvanovým pohybem vzduchu se rozumí proudění vzduchu o střední rychlosti v prostoru hlav cestujících nejvýše 0,5 m . s^{-1}.

[109]) Rozumějí se jiné dva stupně než stupeň, kdy je systém mimo činnost.

[110]) ONA 30 0535; zkoušky provádí ÚVMV.

[111]) Ve vzduchu pro větrání a topení nesmí koncentrace CO překročit 300 mg . m^{-3}.

[112]) To znamená při uzavřených oknech, ventilačních klapkách apod.

c) povrchová teplota v bezprostředně přístupných místech a výstupech rozváděcích kanálů nesmí překročit +40 °C. Nejvyšší přípustný vzájemný rozdíl teplot mezi jednotlivými místy k sezení nebo stání je 6 °C, u autobusů a osobních autobusových přívěsů, s výjimkou městských autobusů, kde se rozdíl nelimituje, 8 °C. Výsledná teplota v místech hlav může být až o 9 °C nižší, popřípadě až o 3 °C vyšší než v místech chodidel; tato podmínka nemusí být splněna u městských autobusů a nevztahuje se na přídavná topení, která mají regulovatelný výstup nebo odklon proudění vzduchu.

(6) Vytápěcí a větrací systém prostoru karosérie musí být

a) u osobních automobilů, v prostoru kabiny řidiče nákladních automobilů a silničních tahačů přetlakový a musí zajišťovat při zavřených oknech a dveřích nejméně 35 m^3 vzduchu za 1 hodinu na každé místo k sezení za jízdy i při stání vozidla;

b) u autobusů a osobních autobusových přívěsů přetlakový a v prostoru pro cestující při zavřených oknech a dveřích musí zajišťovat nejméně dvacetinásobnou výměnu vzduchu za 1 hodinu při stání vozidla (ve vztahu k objemu větraného prostoru) a nejméně 35 m^3 vzduchu za 1 hodinu u meziměstských a dálkových autobusů bez klimatizačního zařízení a nejméně 25 m^3 vzduchu za 1 hodinu u meziměstských a dálkových autobusů s klimatizačním zařízením na každou sedící osobu za jízdy vozidla rychlostí odpovídající 80 % nejvyšší konstrukční rychlosti vozidla.

U městských autobusů nemusí být vytápěcí a větrací systém přetlakový.

(7) Pokud je k vytápění vozidla použito nezávislého topení, tj. systému, který vyrábí teplo pro vytápění samostatně vlastním palivem, musí — s výjimkou zařízení podle odstavce 4 — vyhovovat těmto požadavkům:

a) zařízení musí být pojištěno proti přehřátí (tepelnou pojistkou),

b) spalovací komora a výměník tepla musí být zkoušeny pod dvojnásobným provozním tlakem, nejméně však při přetlaku 50 kPa (zkouška na těsnost),

c) u teplovzdušných systémů musí být vyloučeno spolehlivým způsobem pronikání spalin plynů do topného vzduchu,

d) ve spalinách nesmí být obsah CO větší než 0,2 objemového procenta, měřeno u výstupu ze zařízení,

e) nespálené palivo musí být bezpečně odvedeno ze spalovacího prostoru a při zhasnutí plamene ve spalovací komoře se musí automaticky zastavit dodávka paliva,

f) instalace nezávislého topného zařízení musí být provedena tak, aby při jakýchkoli podmínkách (jízdních i atmosférických), tedy i při stání vozidla, bylo zamezeno pronikání spalin tohoto zařízení do vnitřního prostoru karosérie.

(8) Ustanovení odstavců 1, 3, 5 až 7 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, ustanovení odstavce 2 neplatí pro vozidla vyrobená nebo dovezená před 1. 1. 1973.

§ 60

Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla

(1) Motorová vozidla a přípojná vozidla se skříňovou karosérií musí mít zajištění dveří, jakož i vík zavazadlového a — s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů — motorového prostoru proti neoprávněnému otevření zvenku; přitom nejméně jedny dveře musí být zvenku uzamykatelné. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1973, a na samojízdné zemědělské a lesnické stroje a pojízdné pracovní stroje.

(2) Motorová vozidla musí být vybavena kromě zajištění podle odstavce 1 ještě dostatečně účinným zajišťovacím zařízením konstruovaným a provedeným tak, aby zabránilo jejich neoprávněnému použití. Z tohoto hlediska musí vozidla kategorie M a N splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[113]) a musí být podle nich schválena. Ustanovení tohoto odstavce platí pro vozidla, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1973, a pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1978.

(3) Vozidla kategorie L musí mít zajišťovací zařízení působící na jedno z těchto ústrojí

— řízení,
— převodovku,
— řadicí páku nebo ovládání řazení převodů,
— zařízení zabraňující běhu motoru,
— paprsky nebo ramena kol.

Zajišťovací zařízení působící na řízení se nesmí porušit při působení momentem nejméně 300 Nm.[114]) Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 61

Zařízení ke spojování vozidel

(1) Vozidla, která jsou určena ke spojování do soupravy, musí být vybavena spojovacím zařízením, které musí být provozně bezpečné, lehce a rychle

[113]) Předpis EHK č. 18; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[114]) Podmínky měření stanoví zkušební metodika oborové zkušebny Československých automobilových závodů „Kontrola a pevnostní zkouška uzávěru řízení". Ověřování provádí ÚVMV.

ovladatelné. Spojovací zařízení musí přípojné vozidlo zajišťovat proti samovolnému uvolnění dvojitou mechanickou pojistkou a musí působit samočinně nebo polosamočinně (druhá pojistka působí až po ručním ovládání); zařízení působící samočinně však musí mít mechanické dvojité zajištění a zajištěnou polohu zřetelně viditelnou. Nesamočinným zařízením mohou být vybavena pouze jednostopá motorová vozidla, vozidla kategorie M_1 a N_1 pro tažení jednonápravového přípojného vozidla kategorie O_1 a O_2 a tažná vozidla určená ke spojování s jednonápravovým přívěsem o celkové hmotnosti do 3,5 t. Spojovacím zařízením nesmějí být vybaveny jednonápravové přívěsy a přívěsy s nájezdovou brzdou.

(2) Spojovací zařízení musí být provedeno

a) u jednostopých motorových vozidel pro tažení jednokolových přívěsů křížovým kloubem,

b) u vozidel kategorie M_1 a N_1 pro tažení jednonápravového přípojného vozidla kategorie O_1 a O_2 s koulí ISO 50, přičemž největší přípustné statické zatížení od přívěsu na kouli nesmí být větší než 980 N ve svislém směru; celý spoj, tj. koule tažného a závěs přípojného vozidla musí být schválen,[115])

c) u ostatních vozidel pro tažení přívěsů systémem válcový čep — oko; u vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, u speciálních terénních vozidel a u zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí je přípustný též systém hák—oko, má-li tažený přívěs odpovídající oko oje.

(3) Spojovací zařízení pro tažení přívěsu musí umožnit pohyb jeho oje nejméně

— ve svislé rovině . . . . . ± 20°,
— ve vodorovné rovině . . . . . ± 75°,
u zemědělských a lesnických traktorů ± 60°,
— okolo podélné osy závěsného zařízení ± 25°,
u zemědělských a lesnických traktorů ± 20°.

(4) Vozidla kategorie N_3 určená k tažení přípojných vozidel kategorie O_4, která jsou určena pro mezinárodní dopravu, musí být vybavena schváleným[116]) zařízením systému válcový čep — oko o průměru 50 mm není dovoleno u jiných vozidel nově uváděných do provozu. Závěs tažného vozidla musí být odpružený, celý spoj, tj. závěs — oj, smí vykazovat jen kmity velmi nízké amplitudy.

(5) Spojovací zařízení motorových vozidel systému válcový čep — oko, s výjimkou vozidel se sklápěcí karosérií pouze nazad, smí mít osu válcového čepu vzdálenou od zadního obrysu vozidla (směrem k jeho přídi) nejvýše 300 mm.

(6) Vozidla s výjimkou jednostopých, která jsou určena k tažení přívěsů, musí být kromě hlavního spojovacího zařízení vybavena též závěsy pro pojistné spojovací zařízení (lana, řetězy), a to

a) vozidla s kulovým závěsem podle odstavce 2 písm. b) určená pro tažení přívěsů o hmotnosti větší než 350 kg závěsy pro křížové nebo vidlicovité zavěšení podle § 64 odst. 4,

b) ostatní vozidla, pokud nejsou vybavena schváleným spojovacím zařízením, závěsy pro křížové zavěšení.

Zemědělské a lesnické traktory musí být vybaveny závěsy pro pojistné spojovací zařízení dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy.

(7) Oko oje, s výjimkou přípojných vozidel k zvláštním motorovým vozidlům uvedeným v části třetí, musí být upevněno k oji tak, že jeho otáčení kolem podélné osy oje je vyloučeno. Oka ojí přívěsů k automobilům uvedeným v odstavci 4 musí být schválena.[116])

(8) Přívěsy, s výjimkou přívěsů za jednostopá motorová vozidla, musí být vybaveny pojistným spojovacím zařízením (lana, řetězy), které musí při poruše hlavního spoje a následném přerušení spojení brzdové a elektrické soustavy mezi tažným vozidlem a přívěsem zajistit ještě částečnou řiditelnost přívěsu, popřípadě zabránit padnutí oje na vozovku. Přívěsy za zemědělské a lesnické traktory musí být vybaveny pojistným spojovacím zařízením podle předcházející věty dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla jízdní soupravy vybavená schváleným spojovacím zařízením.[116])

(9) Dvou- a vícenápravové přívěsy musí mít oj vyváženou tak, aby se po odpojení nemohla dotknout vozovky, na níž přívěs stojí nebo po níž jede, a aby spojování přívěsu s tažným vozidlem se mohlo dít s nejmenší možnou námahou. Oko oje těchto přívěsů musí být přibližně ve stejné výšce nad vozovkou, jako je závěs tažného vozidla nebo musí být oj na tuto výšku seřiditelná.

(10) V případě, že síla pro ruční zvedání oje u návěsů a jednonápravových přívěsů o celkové hmotnosti větší než 100 kg přesahuje 245 N, musí mít návěs, popřípadě přívěs přední převislou část před nápravou nebo oj vybavenou podpěrným zařízením, které

a) zabrání převrácení vozidla při odpojení od tažného vozidla v rozsahu provozních zatížení i při nerovnoměrném rozdělení nákladu a při ložných manipulacích připuštěných v návodu k obsluze vozidla,

[115]) Homologační zkoušky provádí ÚVMV podle návrhu Předpisu obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.90/Rev.1.

[116]) Předpis EHK č. 55.

b) umožní, že přípojné vozidlo může být v podepřeném stavu samočinně nebo — u závěsů s koulí — s nejmenší námahou zapojeno do spojovacího zařízení tažného vozidla.

(11) U dvou- a vícenápravových přívěsů s točnicovým řízením musí být oj tak dlouhá, aby vzdálenost mezi osou oka oje a osou točnice byla nejméně o 1,2 m větší, než je obrysový poloměr přední části karosérie opsaný z osy točnice.

(12) Tahače návěsů musí mít pro spojovací čep návěsu buď polosamočinnou nebo samočinnou točnici odpovídající nejvyššímu povolenému zatížení tahače. Točnice musí umožnit vzájemné vychýlení tahače a návěsu

— ve vodorovné rovině v rozsahu ±90°, tj. 180° celkově,
— ve svislé podélné rovině nejméně ±8°,
— v příčné svislé rovině nejvýše ±3°.

Ovládání točnice musí být umístěno v pravé polovině tahače, pokud není provedeno z místa řidiče. Tahače musí být na převislé části za točnicí opatřeny nájezdovými ližinami, které umožňují bezpečné zapojení návěsu bez jeho zvedání i při částečném poklesu návěsu.

(13) Točnice tahačů pro tažení návěsů o celkové hmotnosti větší než 10 t a pro svislé zatížení nejvýše 20 t musí být schválena[116]) a musí mít spojovací systém uzpůsoben pro uchycení spojovacího čepu návěsu o průměru 50,8 mm.

(14) Točnice tahačů pro tažení návěsů o celkové hmotnosti větší než 15 t a pro svislé zatížení nejvýše 20 t musí být schválena i co do umístění,[116]) které musí splňovat zejména tyto požadavky:

a) svou horní plochou musí být výše než 1,25 m ve stavu zatížení návěsem a níže než 1,47 m ve stavu bez zatížení návěsem,
b) části tahače nad rovinou točnice a před svislou osou otáčení spojovacího čepu v točnici musí být vně rotačního kužele, jehož osa je totožná s osou otáčení spojovacího čepu v točnici, jehož vrchol s poloviční vrcholovým úhlem 6° je pod rovinou točnice a jehož poloměr průseku s rovinou točnice je 2,09 m,
c) části tahače pod rovinou točnice, za svislou osou otáčení spojovacího čepu v točnici musí být uvnitř rotačního, zhruba válcového tělesa, jehož osa je totožná s osou spojovacího čepu a má poloměr nejvýše 2,2 m.

(15) Spojovací čep návěsu musí odpovídat největšímu povolenému zatížení návěsem.

(16) Spojovací čep návěsu o celkové hmotnosti větší než 10 t a pro svislé zatížení nejvýše 20 t musí být schválen[116]) a musí mít průměr činné části 50,8 mm.[117])

(17) Spojovací čep návěsu o celkové hmotnosti větší než 15 t a pro svislé zatížení na spojovací čep nejvýše 20 t musí být schválen i co do umístění,[116]) které musí splňovat zejména tyto požadavky:

a) i nejvzdálenější části návěsu, s výjimkou pružných spojů brzdových a elektrických systémů, před svislou osou čepu a nad myšlenou rovinou točnice musí ležet uvnitř válcového tělesa o poloměru 2,04 m, jehož osa je totožná se svislou osou čepu,
b) spodní části návěsu — tzv. labutí krk — za svislou osou čepu a pod myšlenou rovinou točnice musí být vně rotačního, zhruba válcového tělesa o poloměru nejméně 2,3 m, jehož osa je totožná se svislou osou čepu.

(18) Motorová vozidla o pohotovostní hmotnosti větší než 400 kg musí být vpředu a od 1. 1. 1985 i vzadu konstrukčně upravena a provedena tak, aby je bylo možné tyčí nebo lanem — vléci jinými vozidly (vyproštění, odtažení); motorová vozidla o celkové hmotnosti větší než 3,5 t musí být možno vléci tyčí. U pojízdných pracovních strojů, např. s čelně umístěným nářadím apod., lze takové zařízení umístit vzadu.

(19) Tyče nebo lana k vlečení vozidel uvedených v odstavci 18 musí být zřetelně viditelné; tyče musí být opatřeny po celé délce příčnými červenobílými pruhy o šířce 75 mm, lana červeným praporkem nebo štítkem o rozměru nejméně 200×200 mm.[118])

(20) Ustanovení odstavce 1 druhé věty, odstavce 2 písm. a) a b), odstavce 4, odstavce 7 druhé věty a odstavců 10 až 14 a 16 až 18 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972; ustanovení odstavce 2 písm. b) však platí i pro tato vozidla, jestliže se za ně připojí jednonápravový přívěs uvedený do provozu po 1. 1. 1976.

§ 62

Nárazníky automobilů, přípojných vozidel a zařízení proti vklínění malých vozidel pod velká vozidla

(1) Automobily o celkové hmotnosti nepřevyšující 3,5 t musí být opatřeny předním a zadním nárazníkem, pokud karosérie není provedena tak, že přejímá funkci nárazníků.

(2) Nárazník nesmí mít ostré okraje nebo výstupky, které mohou zranit chodce; povrch nárazníku, který nejčastěji vstupuje ve styk s jiným vozidlem (popř. kly), musí být pokryt pryží nebo jiným měkkým materiálem. Boční letmé konce nárazníku musí být zahnuty co nejblíže ke karosérii vozidla směrem k jeho podélné ose tak, aby bylo vyloučeno nebezpečí zaháknutí (zaklesnutí, zachy-

[117]) Bližší rozměrové údaje jsou obsaženy v ČSN 30 3664 nebo v ISO 337.
[118]) § 26 vyhlášky č. 100/1975 Sb.

cení) s jiným vozidlem nebo chodcem či cyklistou apod. Tuhé vnější hrany nárazníku nebo klů, pokud nejsou zakryty pryží nebo jiným měkkým materiálem, musí být zaobleny s poloměrem nejméně 5 mm.

(3) Nárazník v celé šířce rozchodu kol a při zatížení vozidla v rozsahu od pohotovostní do celkové hmotnosti vozidla musí být svými horními okraji — nebo je-li opatřen svislými kly, horními okraji klů — výše než 420 mm a dolními okraji nesmí být výše než 390 mm od roviny vozovky. V těchto rozmezích musí být povrch nárazníku nejčastěji vstupující ve styk s jiným vozidlem nebo jinou překážkou souvislý a rovný nebo zaoblený s poloměrem nejméně 500 mm, měřeno ve svislé rovině řezu. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na velmi nízké sportovní modifikace automobilů.

(4) Vozidla kategorie M1 vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1986 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[119]) a musí být podle nich schválena. Podmínky stanovené těmito předpisy se vztahují přiměřeně i na vozidla kategorie N1.

(5) U vozidel uvedených v odstavci 4 musí být nárazník a jeho držáky včetně upevnění konstruovány tak, aby po stránce pevnosti vyhověly při odtlačení vozidla o přibližně stejné hmotnosti, nezabrzděného, s nezařazeným rychlostním stupněm na vodorovné rovině bez poškození vozidel v rozmezí zrychlení od 1 $m.s^{-2}$ do 2 $m.s^{-2}$.

(6) Automobily o celkové hmotnosti větší než 3,5 t musí být vybaveny vpředu i vzadu, přípojná vozidla vzadu nárazníky, které omezí nebezpečí úrazu osob při čelním nebo zadním střetu s malým vozidlem (dále jen „zařízení proti vklínění"). Tyto automobily a přípojná vozidla musí z hlediska zařízení proti vklínění umístěných na zádi vozidla splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem[120]) a musí být podle něj schválena.

(7) Zařízením proti vklínění nemusí být vybavena vozidla s právem přednostní jízdy,[121]) tahače návěsů, rozpojitelná přípojná vozidla a vozidla určená a konstruovaná pro speciální účely, u nichž montáž zařízení proti vklínění malých vozidel není slučitelná s určením vozidla.

(8) Ustanovení odstavce 5 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 63

Bezpečnostní pásy a jejich kotevní úchyty

(1) Vozidla kategorie M1

a) uvedená do provozu před 1. 1. 1969 musí být vybavena na předních sedadlech bezpečnostními pásy jen pokud jsou vybavena předepsanými kotevními úchyty,

b) uvedená do provozu po 1. 1. 1969 musí být vybavena na předních místech k sezení bezpečnostními pásy a příslušnými kotevními úchyty v karosérii; bezpečnostní pásy musí být u vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 10. 1986, s výjimkou provedení „Standard" samonavíjecí,

c) vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 musí být vybavena předepsanými kotevními úchyty v karosérii i na zadních sedadlech,

d) vyrobená nebo dovezená po 1. 10. 1986 musí být vybavena bezpečnostními pásy i na zadních sedadlech,

e) dosud neevidovaná a jezdící pod prozatímní státní poznávací značkou nemusí být bezpečnostními pásy vybavena.

(2) Přední řada sedadel a sedadla vyhrazená pro osoby tělesně postižené v dálkových autobusech musí být od 1. 1. 1985 vybavena bezpečnostními pásy.

(3) Bezpečnostní pásy a jejich kotevní úchyty musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[122]) a musí být podle nich schváleny.

(4) Bezpečnostní pásy musí být s tříbodovým uchycením; s dvoubodovým uchycením[123]) jsou přípustné pouze pro

a) vozidla se sklopnou, shrnovací nebo odnímatelnou střechou,

b) prostřední sedadla; pro tato sedadla je přípustný jen pás břišní,

c) zvláštní vozidla uvedená v části třetí.

(5) Osobní automobily mohou být vybaveny zadržovacími systémy pro děti do 12 let (bezpeč-

[119]) Předpis EHK č. 42; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[120]) Výnos federálního ministerstva dopravy čj. 10 729 ze dne 30. března 1984 o zařízení proti vklínění malých vozidel pod velká vozidla. Ověřování provádí ÚVMV.

[121]) § 28 vyhlášky č. 100/1975 Sb.

[122]) Předpis EHK č. 16 pro bezpečnostní pásy a od 1. 1. 1985 podle série změn 03; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚSMD.
Předpis EHK č. 14 pro kotevní úchyty; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[123]) Bezpečnostním pásem s dvoubodovým uchycením se rozumí
— pás diagonální, který vede přes ramenní část trupu a jehož upevnění do karosérie vozidla je provedeno do jednoho kotevního úchytu v podlaze nebo prostřednictvím odpovídající součásti po straně sedadla a do druhého kotevního úchytu výše nad podlahou v zadní nebo boční části karosérie,
— pás břišní, který vede přes břišní část trupu a jehož upevnění do karosérie vozidla je provedeno do dvou kotevních úchytů v podlaze nebo prostřednictvím odpovídajících součástí po stranách sedadla.
Bezpečnostní pás s tříbodovým uchycením je kombinací diagonálního a břišního pásu.

nostní pásy, sedačky atd.). Tyto systémy vyrobené nebo dovezené po nabytí účinnosti této vyhlášky musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[124]) a musí být podle nich schváleny.

§ 64

Přívěsy za osobní automobily

(1) Celková hmotnost přívěsu nesmí být větší než 80 % pohotovostní hmotnosti tažného osobního automobilu a smí být nejvýše 1800 kg.

(2) Pokud příslušný orgán republiky při schvalování technické způsobilosti typu přívěsu nestanoví jinak, nesmí být nejvyšší rychlost přívěsu vyšší než 80 $km.h^{-1}$. Přívěsy nesmí být používány k přepravě osob.

(3) Obytné přívěsy za osobní automobily (caravany) hromadně vyráběné nebo hromadně dovážené, s výjimkou obytných přívěsů, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985, musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy a musí být podle nich schváleny.[125]) Předpisy pro obytné přívěsy[125]) platí přiměřeně i pro ostatní přívěsy za osobní automobily, s výjimkou přívěsů, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

(4) Přívěsy, jejichž celková hmotnost převyšuje 350 kg, musí být rovněž vybaveny pojistným závěsným zařízením, kterým se připojují k tažnému vozidlu křížově nebo vidlicovitě, přičemž vrchol vidlice smí být pouze na tažném vozidle.

§ 65

Jednostopá motorová vozidla

(1) Jednostopé motorové vozidlo musí být opatřeno stojánkem nebo jiným zařízením umožňujícím jeho bezpečné postavení. Vozidla, jejichž technická způsobilost je schválena po 1. 1. 1985 a jejichž pohotovostní hmotnost je větší než 150 kg, musí být opatřena ještě pohotovostním stojánkem.

(2) Primární řetěz, a pokud je použit, také sekundární řetěz, musí mít bezpečnostní kryt.

(3) Ochranné kryty (kryt před řidičem, kryt kolen apod.) nesmějí přesahovat největší šířku vozidla měřenou přes řídítka, snižovat manévrovací schopnost a ovládání vozidla, snižovat výhled ani být příčinou zranění řidiče.

(4) Mezi ovládacími orgány vozidla a pevnými částmi vozidla musí být ve směru obvyklého přístupu k těmto orgánům a jejich pohybu dostatečně velký, nejméně 70 mm široký volný prostor; u pedálů se tato hodnota posuzuje od středu nášlapných ploch na obě strany.

(5) Všechny ovládací orgány vozidla, které mohou při dopravní nehodě zvětšit vážnost zranění jak řidiče, tak osob střetnuvších se s vozidlem, musí být zakončeny tak, aby bylo možno do této části vepsat kouli o průměru nejméně 19 mm. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

(6) Pokud bylo při schválení technické způsobilosti typu jednostopého motorového vozidla dovoleno přepravovat na vozidle spolujezdce, musí být vozidlo vybaveno dalším sedadlem umístěným za sedlem řidiče nebo dvojsedlem; v tom případě po obou stranách vozidla na jeho pevných částech musí být namontovány opěry pro nohy spolujezdce. Sedlo musí být upevněno bezpečně a pevně a musí být odpovídajícím způsobem odpruženo.

§ 66

Přípojná vozidla jednostopých motorových vozidel

(1) Postranní vozíky jsou určeny pro přepravu buď jedné dospělé osoby nebo nákladu; postranní vozíky smějí být připojeny jen k jednostopému motorovému vozidlu, u něhož objem válců motoru je nejméně 170 cm^3 a jehož konstrukce toto připojení umožňuje.

(2) Celková hmotnost postranního vozíku nesmí být větší než 60 % celkové hmotnosti jednostopého motorového vozidla.

(3) Rozvor mezi kolem postranního vozíku a předním kolem jednostopého motorového vozidla nesmí být větší než rozvor kol tažného vozidla.

(4) Přívěsný vozík za jednostopé motorové vozidlo je určen pouze pro přepravu nákladů; smí být připojen k jednostopému motorovému vozidlu, jehož konstrukce přípojení umožňuje.

(5) Celková hmotnost přívěsného vozíku nesmí být větší než 50 % pohotovostní hmotnosti jednostopého motorového vozidla; přívěsný vozík nemusí být vybaven brzdou.

(6) Vzdálenost nápravy nebo osy kol přívěsného vozíku od osy zadního kola tažného vozidla nesmí být větší, než je rozvor kol tažného vozidla.

(7) Za jednostopé motorové vozidlo s postranním vozíkem lze připojovat ještě přívěsný vozík za podmínek, že objem válců motoru jednostopého motorového vozidla je větší než 450 cm^3 a kolo postranního vozíku je tímto motorem poháněno.

ČÁST TŘETÍ

Další podmínky konstrukce a provedení zvláštních vozidel

§ 67

Zemědělské a lesnické kolové traktory

(1) Zemědělské a lesnické kolové traktory (dále jen „traktory") jsou dvounápravové stroje

[124]) Předpis EHK č. 44; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚSMD a ÚVMV.

[125]) Homologační zkoušky provádí ÚVMV podle návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.90/Rev.1.

opatřené pneumatikami, které jsou určeny k sunutí, nesení a pohonu pracovního zařízení nebo nářadí, k vykonávání různých prací hlavně tažnou silou a k tažení přípojných vozidel, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 25 $km.h^{-1}$.[126]) Ustanovení platná pro traktory platí přiměřeně i pro pásové traktory určené ke stejným pracím; pro jejich užívání na pozemních komunikacích platí ustanovení § 2 odst. 2.

(2) Pro traktory platí ustanovení části druhé, pokud z nich nevyplývá jinak, s odchylkami stanovenými v odstavcích 3 až 12.

(3) Traktor může být vybaven sedadly pro spolujezdce (popřípadě další obsluhu mimo řidiče) za těchto podmínek:

a) sedadla pro spolujezdce mohou být nejvýše dvě,

b) jsou-li tato sedadla umístěna na blatnících (krytech kol), smí být na jednom blatníku pouze jedno sedadlo,

c) každé sedadlo pro spolujezdce musí být spolehlivě připevněno k traktoru, musí mít opěradlo nejméně s jednou loketní opěrou nebo madlem pro držení a odpovídající opěru pro nohy,

d) sedadlo pro spolujezdce musí mít šířku nejméně 400 mm a hloubku nejméně 300 mm,

e) žádné sedadlo pro spolujezdce včetně opěry pro nohy, nesmí přesahovat vnější obrys traktoru, s výjimkou traktorů o celkové šířce nejvýše 1,4 m, u nichž sedadlo spolujezdce smí přesahovat obrys nejvýše o 50 mm na každé straně vozidla.

(4) V rozsahu od pohotovostní až po celkovou hmotnost traktoru nesmí být hmotnost připadající na řízenou nápravu — měřeno při stání na vodorovné vozovce — menší než 25 % okamžité hmotnosti traktoru. Připouští se však nižší hmotnost připadající na řízenou nápravu po namontování různých pracovních nářadí a nákladních plošin při současném snížení nejvyšší rychlosti na 15 $km.h^{-1}$; přitom hmotnost připadající na řízenou nápravu nesmí být menší než

— 20 % u traktorů o okamžité hmotnosti nejvýše . . . . . 3,2 t,

— 19 % u traktorů o okamžité hmotnosti vyšší než . . . . . 3,2 t, avšak nejvýše . . . . . 4,5 t,

— 18 % u traktorů o okamžité hmotnosti vyšší než . . . . . 4,5 t.

(5) Na traktoru může být upevněna nákladní plošina za těchto podmínek:

a) plošina musí být upevněna souměrně k jeho podélné střední rovině a nesmí být výše než 1,5 m nad rovinou vozovky,

b) plošina nesmí snižovat výhled řidiče, omezovat ovladatelnost traktoru a narušovat předepsanou geometrickou viditelnost jeho vnějšího osvětlení,

c) šířka plošiny nesmí přesahovat jeho celkovou šířku.

(6) Traktorem nesené nářadí a jeho upevnění musí v transportní poloze na pozemní komunikaci odpovídat požadavkům na plošinu [odstavec 5 písm. b)]; šířka nesmí být větší než 3 m.

(7) Traktory musí být vybaveny schváleným ochranným rámem nebo kabinou řidiče se stejnými vlastnostmi z hlediska bezpečnosti jako ochranný rám. Kabina řidiče musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.[127]) Ustanovení § 27 až 29 pro traktory neplatí.

(8) Světelná zařízení traktoru musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem a musí být podle něj schválena;[128]) v odůvodněných případech mohou být umístěna odchylně, a to:

a) světlomety s potkávacím světlem ve výši 1500 mm; další dva doplňkové světlomety s potkávacím světlem, v případě, že je traktor vybaven zařízením pro čelně nesené nářadí, ve výši až 2800 mm, přičemž elektrické zapojení musí být provedeno tak, že nesmí svítit oba páry současně,

b) svítilny s obrysovými světly ve výši až 2100 mm nad rovinou vozovky, přičemž vzájemná vzdálenost vnitřních okrajů činných svítících ploch nesmí být menší než 500 mm,

c) svítilny s brzdovými světly ve výši až 2100 mm nad rovinou vozovky,

d) svítilny se směrovými světly ve výši až 2100 mm, přičemž spodním okrajem činné svítící plochy nesmí být níže než 500 mm nad rovinou vozovky,

e) zadní odrazky spodním okrajem činné plochy ve výši nejméně 500 mm a horním okrajem činné plochy nejvýše 1200 mm nad rovinou vozovky, přičemž vzájemná vzdálenost vnitřních okrajů jejich činných ploch nesmí být menší než 500 mm; tato odchylka platí i pro traktorem nesené nářadí.

---

[126]) Nejvyšší rychlost traktorů se měří na vozovce se sklonem do 1,5 % na úseku nejméně 100 m dlouhém, s novými pneumatikami největšího průměru určenými pro daný typ traktoru a při nejnižším celkovém převodovém poměru (nejvyšší rychlostní stupeň); přitom skutečně naměřená nejvyšší rychlost nesmí převyšovat o více než 10 % nejvyšší konstrukční rychlost.

[127]) ČSN 47 0002, ČSN 30 0417, ČSN 47 0070. Vyhláška ministerstva zdravotnictví ČSR č. 13/1977 Sb. a vyhláška č. 14/1977 Sb., výnos ministerstva zdravotnictví SSR č. 7/1978 o hygienických požadavcích na pracovní prostředí (Věstník ministerstva zdravotnictví SSR).

[128]) Homologační zkoušky provádí ÚVMV podle návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.284.

(9) Nářadí nesené (polo- nebo zcela) traktorem musí být vybaveno jednou nebo dvěma (podle druhu nářadí) zadními odrazkami tvaru rovnostranného trojúhelníku o délce strany nejméně 150 mm upevněnými tak, aby jeden vrchol trojúhelníku byl nahoře a jedna strana byla vodorovná.

(10) Traktory, pokud nesou nářadí nebo táhnou za sebou stroje nebo jiná přípojná vozidla, která nejsou vybavena vlastní světelnou výstrojí (obrysovými, brzdovými a směrovými světly), musí být vybaveny přenosnou soupravou světelných zařízení upravenou pro jejich snadnou dočasnou montáž na nesené nářadí nebo na tažené vozidlo. Připojení této soupravy se provede podle § 42 odst. 3 na elektrickou instalaci traktoru při každé přepravě po veřejné pozemní komunikaci. Délka spojovacího kabelu přenosné soupravy musí být nejméně 10 m. Pro montáž přenosné soupravy světelných zařízení musí být nesené nářadí, stroje a přípojná vozidla vybavena vhodnými držáky.

(11) Vertikální nastavení světlometů s potkávacím světlem, měřeno při stání a v rozsahu od pohotovostní do celkové hmotnosti vozidla, u světlometů, jejichž výška je

a) 500 mm až 1200 mm, musí být v rozsahu sklonů minus 0,5 % až minus 4 %, přičemž žádný bod osvětlené plochy ležící v rovině vozovky vlevo od podélné svislé roviny procházející středem zdroje potkávacího světla nesmí být dále než 115 m od předního obrysu vozidla,

b) 1200 mm až 1500 mm, musí být v rozsahu sklonů minus 4 % až minus 6 %, přičemž žádný bod osvětlené plochy ležící v rovině vozovky vlevo od podélné svislé roviny procházející středem zdroje potkávacího světla nesmí být dále než 115 m od předního obrysu vozidla,

c) nad 1500 mm, nesmí být žádný bod osvětlené plochy ležící v rovině vozovky vlevo od podélné svislé roviny procházející středem zdroje potkávacího světla dále než 15 m od předního obrysu vozidla.

(12) Zařízení, která zajišťují brzdění provozní, parkovací a nouzové, mohou mít společné části za těchto podmínek:

a) musí mít nejméně dva na sobě nezávislé a oddělené ovládací orgány a převody,

b) ovládací orgány a převody pro provozní a parkovací brzdění musí být vždy nezávislé,

c) je-li společný orgán pro provozní a nouzové brzdění, musí být soustava parkovacího brzdění provedena tak, aby mohla působit i při pohybujícím se vozidle,

d) činné elementy vlastního brzdového ústrojí pro parkovací brzdění musí být udržovány v zabrzděné poloze výhradně mechanickými částmi.

(13) Soubor brzdových zařízení na traktoru nebo jeho jízdní soupravě musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy[129]) a § 14 odst. 2 a musí být podle nich schváleny. Při provozním brzdění nesmějí vozidla vybočovat ze směru jízdy a nesmí docházet k blokování kol. Jestliže brzdové zařízení působí pouze na kola jedné nápravy, nesmí působit přes vypínatelná převodová ústrojí (ozubená převodová kola). Účinek parkovacího brzdění musí spolehlivě zabránit protáčení kol vozidla zatíženého na celkovou hmotnost na svahu (ve stoupání i klesání) nejméně 18 % bez použití vypojitelného pohonu náprav.[130])

(14) Ustanovení odstavců 7 a 12 neplatí pro traktory, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1972, a ustanovení odstavců 8 a 13 pro traktory, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1985.

§ 68

Jednonápravové kultivační traktory a jejich přívěsy

(1) Jednonápravový kultivační traktor (dále jen „kultivační traktor") je samojízdný víceúčelový stroj, který je řiditelný pomocí řídítek. Může táhnout pouze takový přívěs nebo přípojné zemědělské nářadí, které jsou opatřeny sedadlem pro řidiče. Motorová sekačka, půdní fréza apod. jsou posuzovány stejně jako kultivační traktor, i když nejsou řešeny jako víceúčelové stroje. Pro rozměry a hmotnosti kultivačních traktorů a jejich přívěsů, pokud není stanoveno jinak, platí mezní hodnoty uvedené v § 11 a 13.

(2) Nejvyšší konstrukční rychlost kultivačního traktoru řízeného výlučně pěšky jdoucím řidičem nesmí být vyšší než 6 $km.h^{-1}$. Nejvyšší konstrukční rychlost kultivačního traktoru řízeného řidičem sedícím na sedadle přívěsu nebo přípojného zemědělského nářadí nesmí být vyšší než 20 $km.h^{-1}$.

(3) Kultivační traktor, jehož celková hmotnost přesahuje 100 kg, musí být opatřen zařízeními pro provozní a parkovací brzdění, přičemž obě mohou mít společné části. Brzdové zařízení musí být dostatečně robustní konstrukce a musí umožnit odstupňovatelné řízení brzdného účinku. Zařízení pro provozní i parkovací brzdění musí svým účinkem odpovídat § 67 odst. 13. Zařízení pro parkovací brzdění musí působit výhradně mechanicky.

(4) Kultivační traktor může být zapojován do soupravy s přívěsem nebo přípojným zemědělským nářadím jen tehdy, odpovídá-li taková souprava brzdným účinkům provozního i parkovacího brzdění podle odstavce 3, i když jeho celková hmotnost nepřesahuje 100 kg.

---

[129]) Návrh předpisu EHK v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.274.

[130]) Účinky brzdění se hodnotí při pohotovostní i celkové hmotnosti traktoru (jízdní soupravy) a rozložení hmotností připadajících na jednotlivé nápravy, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích schváleny.

(5) Provedení i umístění světelných zařízení na kultivačním traktoru musí odpovídat ustanovení § 67 odst. 8; nepřesahuje-li největší šířka traktoru 1 m, musí být vybaven nejméně jedním světlometem se světlem bílé barvy svítícím dopředu, umístěným v jeho podélné střední rovině.

(6) Kultivační traktor řízený pěšky jdoucím řidičem nemusí být vybaven vnějším osvětlením s vlastním energetickým zdrojem; nesmí se však vůbec pohybovat na silnicích I. a II. třídy, za snížené viditelnosti na silnicích III. třídy a na veřejných polních a lesních cestách.

(7) Přívěs tažený kultivačním traktorem musí z hlediska světelných zařízení vyhovovat ustanovením § 45, 48 a 49.

(8) Ustanovení odstavců 4 a 7 neplatí pro kultivační traktory, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, a ustanovení odstavců 3 a 5 pro kultivační traktory, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1985.

§ 69

Samojízdné zemědělské a lesnické stroje

(1) Pro samojízdné zemědělské a lesnické stroje (dále jen „stroje") platí ustanovení části druhé, pokud z nich nevyplývá jinak, s odchylkami stanovenými v odstavcích 2 až 6.

(2) Stroj, z něhož není vzhledem k jeho technickému uspořádání zajištěn potřebný výhled dopředu z místa řidiče, musí být opatřen zvláštním sedadlem pro pomocníka řidiče, s vhodnými podmínkami pro výhled dopředu. Je-li stroj vybaven kabinou řidiče, musí tato kabina splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.[127]) Ustanovení § 27 až 29 pro stroje neplatí.

(3) Soubor brzdových zařízení stroje, jehož nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 25 $km.h^{-1}$, musí splňovat podmínky § 67 odst. 12 a 13. Soubor brzdových zařízení stroje, jehož nejvyšší konstrukční rychlost převyšuje 25 $km.h^{-1}$, musí splňovat podmínky § 70 odst. 3 a 8.

(4) Za stroj nesmí být při provozu na veřejných pozemních komunikacích zapojována žádná přípojná vozidla, s výjimkou vlastních součástí stroje.

(5) Světelná zařízení stroje musí splňovat podmínky stanovené v § 44 až 49; v odůvodněných případech mohou být umístěna podle § 67 odst. 8 a 11.

(6) Ustanovení odstavců 2 a 3 neplatí pro stroje, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 70

Pojízdné pracovní stroje

(1) Pojízdné pracovní stroje jsou vozidla, která podle svého účelu a podle svých zvláštních, s vozidlem pevně spojených zařízení jsou zejména určena a vhodná k vykonávání práce. Tyto stroje jsou buď samojízdné nebo přípojné.[131])

(2) Pro pojízdné pracovní stroje platí ustanovení části druhé, pokud z nich nevyplývá jinak, s odchylkami stanovenými v odstavcích 3 až 13.

(3) Soubor brzdových zařízení samojízdných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 25 $km.h^{-1}$ musí splňovat podmínky stanovené pro brzdění provozní, nouzové a parkovací v § 14 a 15.[132]) Pro výpočet brzdné dráhy platí tyto vzorce:

provozní brzdění $s \leqq 0{,}15\, V_0 + \frac{V_0^2}{115}$

nouzové brzdění $s \leqq 0{,}15\, V_0 + 2\frac{V_0^2}{115}$

s tím, že $V_0 = 40$ $km.h^{-1}$, a u strojů které této rychlosti nedosahují, V_0 = nejvyšší konstrukční rychlosti.

(4) Soubor brzdových zařízení samojízdných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 $km.h^{-1}$ musí splňovat podmínky § 14 odst. 2. Účinek provozního brzdění nesmí být menší než odpovídá plnému zpomalení 3 $m.s^{-2}$.

(5) Soubor brzdových zařízení přípojných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 25 $km.h^{-1}$ musí splňovat podmínky stanovené pro brzdění provozní a parkovací podle § 14 a 16.

(6) Účinky jednotlivých brzdových zařízení přípojných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 $km.h^{-1}$ musí odpovídat účinkům brzdových zařízení tažného vozidla.

(7) Sezónní a charakterem použití podobné[133]) přípojné pracovní stroje, jejichž celková hmotnost nepřesahuje 1,5 t, nemusí být vybaveny zařízením pro provozní brzdění při současném snížení nejvyšší rychlosti soupravy na 15 $km.h^{-1}$; jestliže jejich celková hmotnost nepřesahuje 2,5 t, nemusí být vybaveny zařízením pro provozní brzdění při současném snížení nejvyšší rychlosti soupravy na 10 $km.h^{-1}$; sezónní přípojné pracovní stroje, které nemají přepravní charakter a jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 5,5 t, musí mít brzděnu nejméně jednu nápravu.

[131]) K pracovním strojům patří např. bagry, lopatkové nakladače, silniční válce, lokomobily, půdní frézy, jeřáby a podobná zdvihací zařízení, odklízecí stroje, buldozery, grejdry apod.

[132]) Účinky brzdění se hodnotí při pohotovostní i celkové hmotnosti stroje (jízdní soupravy) a rozložení hmotností na jednotlivé nápravy, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích schváleny.

[133]) Za tato vozidla se považují taková vozidla, která se používají jen v určitém ročním období nebo jsou občasně přemísťována.

(8) Účinek parkovacího brzdění pojízdných pracovních strojů musí spolehlivě zabránit protáčení kol vozidla zatíženého na celkovou hmotnost na svahu (ve stoupání i klesání) nejméně 18 % u samojízdných pracovních strojů bez použití vypojitelného pohonu náprav.

(9) Je-li pojízdný pracovní stroj opatřen kabinou řidiče nebo obsluhy, musí tato kabina splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy;[127]) ustanovení § 27 až 29 pro pojízdné pracovní stroje neplatí.

(10) Světelná zařízení pojízdných pracovních strojů musí splňovat podmínky stanovené v § 44 až 49, v odůvodněných případech s odchylkami uvedenými v § 67 odst. 8 a 11.

(11) Za samojízdný pracovní stroj nesmí být při provozu na pozemní komunikaci zapojováno žádné přípojné vozidlo, s výjimkou vlastních součástí stroje. Přípojný pracovní stroj může být zapojen pouze za motorové tažné vozidlo, nikoli za přípojné vozidlo.

(12) Pojízdné pracovní stroje s přepravním charakterem[134]) musí být vybaveny rychloměrem a počítačem ujeté vzdálenosti podle § 58.

(13) Ustanovení odstavců 3 až 9 a 12 neplatí pro pojízdné pracovní stroje, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 71

Motorové ruční vozíky

(1) Motorové ruční vozíky smějí mít největší
- celkovou délku (bez vodicí oje) 3 m,
- celkovou šířku 1,8 m,
- celkovou hmotnost 3 t,
- konstrukční rychlost 8 $km.h^{-1}$.

(2) Motorové ruční vozíky musí být vybaveny svítilnami s obrysovými světly podle § 45 a vpředu dvěma bílými a vzadu dvěma červenými odrazkami netrojúhelníkového tvaru podle § 49.

(3) Motorové ruční vozíky musí být vybaveny brzdovým systémem umožňujícím odstupňovatelné řízení brzdného účinku, aniž by řidič vozíku při jeho ovládání musel sejmout ruce z řízení (vodicí oje), a umožňující udržení stojícího vozidla na svahu 16 % (ve stoupání i klesání) za nepřítomnosti řidiče; je-li zaručen předepsaný brzdný účinek, je přípustný brzdový systém působící prostřednictvím ovládání akcelerace nebo u elektricky poháněných vozíků přerušením dodávky elektrického proudu.

(4) Motorové ruční vozíky musí být provedeny tak, aby bylo zabráněno jejich neoprávněnému použití. Řídicí a ovládací zařízení se musí automaticky vypojit z funkce, jestliže z nich řidič sejme ruce; přitom současně musí vstoupit v činnost brzdový systém vozíku.

ČÁST ČTVRTÁ

Další podmínky konstrukce a provedení nemotorových vozidel

§ 72

Potahová vozidla

(1) Potahová vozidla musí mít alespoň jednu brzdu snadno, rychle a bezpečně ovladatelnou z místa vozky beze změny jeho polohy na sedadle. Není-li vozidlo vybaveno sedadlem pro vozku, musí být uzpůsobeno pro řízení a ovládání brzdy z pravé strany. Účinnost brzdy musí být taková, aby u plně zatíženého vozidla spolehlivě zabránila protáčení kol na svahu (ve stoupání i klesání) nejméně 20 %.

(2) Vozidlo musí být vybaveno vpředu dvěma bílými a vzadu dvěma červenými odrazkami shodnými a shodně umístěnými jako odrazky předepsané pro přívěsy (§ 49 odst. 2 a 3).

(3) Za snížené viditelnosti musí být vozidlo vybaveno
- na přídi buď jednou svítilnou s bílým světlem na straně přivrácené ke středu vozovky nebo dvěma svítilnami s bílým světlem na každé straně vozidla vyznačujícími jeho největší obrysovou šířku vpředu,
- na zádi dvěma svítilnami s červeným světlem na každé straně vozidla vyznačujícími jeho největší obrysovou šířku vzadu.

Tato světla musí být viditelná v noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 150 m zepředu a zezadu. K osvětlení je zakázáno používat pochodně a lampy s otevřeným ohněm, s výjimkou lamp povozníckých.

(4) Pokud kola vozidla nejsou vybavena pneumatikami nebo plnými pryžovými obručemi, musí být šířka kovových obručí nejméně 70 mm. Kovové obruče nesmějí mít na svém povrchu ostré výstupky, výčnělky, hroty a ostré hrany, které by mohly poškozovat vozovku. Rychlost vozidla s kovovými obručemi nesmí přesáhnout 8 $km.h^{-1}$.

(5) Stanoviště pro vozku, je-li jím vozidlo vybaveno, musí být opatřeno oporou pro nohy, zábradlím vysokým nejméně 800 mm a umístěným před sedadlem vozky. Sedadlo musí být opatřeno zadním a postranními opěradly. V případě, že je nutné ke stanovišti vozky vystupovat, musí být vozidlo vybaveno schůdky pro výstup na toto stanoviště a sestup z něj.

§ 73

Jízdní kola

(1) Jízdní kola musí být vybavena

a) účinnými blatníky, které musí překrývat šířku běhounu nezatížené pneumatiky z každé stra-

[134]) Pracovními stroji s přepravním charakterem se rozumějí např. dumper, přívěs jednonápravového tahače, scraper apod.

ny; toto ustanovení neplatí pro závodní silniční kola opatřená galuskami,

b) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným řízením brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem a protišlapací brzdou, nemusí být vybavena přední brzdou,

c) světlometem schváleného typu[135]) svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit; světlomet musí být zapojen tak, aby svítil současně se zadním obrysovým světlem červené barvy,

d) svítilnou se zadním obrysovým světlem červené barvy schváleného typu;[135]) podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle písmene f),

e) zdrojem elektrického proudu; jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen c) a d) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení,

f) zadní odrazkou červené barvy;[136]) tato odrazka může být kombinována se svítilnou se zadním obrysovým červeným světlem; odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejblíže k ní ve výšce 250—900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci ±10° a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí ±3°,

g) odrazkami oranžové barvy[136]) (autožluť) na obou stranách šlapátek (pedálů),

h) jasně znějícím zvonkem slyšitelným na dostatečnou vzdálenost; jízdní kola pro děti předškolního věku mohou být vybavena zvukovým signálním zařízením jiným než zvonkem,

i) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.),

j) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii nebo — jsou-li použity tuhé materiály — musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii nebo — jsou-li použity tuhé materiály — musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,

k) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,

l) jízdní kola vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985 musí být vybavena

— přední odrazkou bílé barvy umístěnou v podélné střední rovině nejméně 100 mm nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola. Plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí ±10°a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí ±3°,

— na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy[136]) (autožluť) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm; ke zvýraznění bočního obrysu jízdního kola může být použito ještě jiných odrazových materiálů na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik a na koncích blatníků.

(2) Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno na rám jízdního kola před cyklistou a opatřeno pevnými opěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a opěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy.

(3) Jízdní kola určená pro děti ve věku do 10 let vybavená pro silniční provoz podle ustanovení odstavce 1 písm. a), b) a f) až l), jsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích pouze za nesnížené viditelnosti. Jinak musí být tato kola plně vybavena podle odstavce 1.

(4) Ustanovení odstavce 1 písm. j) a k) neplatí pro jízdní kola vyrobená nebo dovezená před 1. 1. 1973.

(5) Závodní kola nemusí být vybavena podle ustanovení odstavce 1 písm. c) až h) a l); v tom případě jich však smí být používáno pouze za nesnížené viditelnosti nebo na uzavřených tratích nebo po dobu závodů na pozemní komunikaci.

---

[135]) Svítivost tohoto světla se hodnotí na zkušební stěně ve vzdálenosti 10 m od činné svítící plochy a přitom se požaduje

a) u světla světlometu ve světelném středu osvětlení nejméně 3 lx a v rozsahu ± 4° v horizontální rovině nejméně 50 % hodnoty naměřené ve světelném středu,

b) u zadního obrysového světla červené barvy v rozmezí horizontálních a vertikálních úhlů ± 10° od referenční osy světla svítivost 0,1 cd.

[136]) Předpis EHK č. 3; prováděním homologačních zkoušek je pověřen EZÚ.

(6) Jízdní kola mohou být vybavena dodatečně pomocným motorkem; přitom však musí být zachován původní charakter jízdního kola a jízdní kolo

a) musí vyhovovat svým provedením a vybavením § 19, 22, 35, 39, 42, 56 a 65,

b) musí být vybaveno světlometem s potkávacím světlem seřízeným tak, aby osvětlení ve vzdálenosti 25 m před světlometem na rovině kolmé k vozovce ve výši referenční osy světlometu a nad ní nebylo větší než 1 lx,

c) nesmí mít motor o objemu válců větším než 50 cm^3.

§ 74

Ruční vozíky

(1) Každý ruční vozík s celkovou šířkou větší než 0,6 m, používaný v provozu na pozemních komunikacích — s výjimkou dětských kočárků — musí být vybaven schválenými odrazkami[90]) takto:

a) dvounápravový vozík na přední straně dvěma bílými odrazkami a na zadní straně dvěma červenými odrazkami; odrazky musí být netrojúhelníkového tvaru, umístěné co nejblíže k bočním obrysům vozíku ve stejné výši nad vozovkou, avšak ne níže než 250 mm a ne výše než 900 mm,

b) jednonápravový vozík na přední i zadní straně po dvou červených odrazkách netrojúhelníkového tvaru, umístěných co nejblíže k bočním obrysům vozíku ve stejné výši nad vozovkou, avšak ne níže než 250 mm a ne výše než 900 mm.

(2) Každý ruční vozík s celkovou hmotností větší než 400 kg musí být vybaven alespoň jednou brzdou podle § 72 odst. 1.

ČÁST PÁTÁ

Doplňková výstroj a vybavení vozidel

§ 75

Ochranné přilby pro motoristy

Ochranné přilby a jejich doplňkové příslušenství musí být od 1. 1. 1986 schváleny.[137])

§ 76

Výrobní (tovární) štítky, výrobní čísla a homologační čísla

(1) Motorová a jejich přípojná vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985 musí mít na snadno přístupném místě v přední části pravé strany vozidla dobře čitelný a trvanlivý výrobní (tovární) štítek s kódovým číselným a písmenným označením[138]) výrobce a typu vozidla, který nesmí být snadno měnitelný nebo odstranitelný; dále musí být na štítku uvedeny zejména tyto údaje:

— celková hmotnost,
— nejvyšší přípustná hmotnost připadající na přední nápravu,
— nejvyšší přípustná hmotnost připadající na zadní nápravu (nápravy),
— celková hmotnost přípojného (přípojných) vozidla; u vozidel kategorie M_1 celková hmotnost brzděného a nebrzděného přípojného vozidla,
— celková hmotnost jízdní soupravy (u tažných vozidel).

(2) Na snadno přístupném místě v přední části pravé strany rámu nebo jej nahrazující části musí být čitelně vyraženo výrobní číslo podvozku; na karosérii osobních automobilů a vozidel bez samostatného podvozku výrobní číslo karosérie; na motoru výrobní číslo motoru.

(3) Není-li výrobní číslo podvozku, karosérie nebo motoru čitelné nebo vůbec zjistitelné, nebo nelze-li je bezpečně určit, musí být vyraženo nové číslo přidělené orgánem, u něhož je vozidlo evidováno.

(4) Každé vozidlo, jeho výstroj a součást vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1985 schválené podle zvláštních předpisů,[7]) musí být opatřeno štítkem s vyznačeným schvalovacím znakem homologace. Schvalovací znak homologace[139]) musí obsahovat tyto údaje: země schválení, číslo zvláštního předpisu,[7]) série změn zvláštního předpisu, číslo protokolu o homologaci. Vozidlo, jeho výstroj a součást, protokol o homologaci musí být opatřeny shodným schvalovacím znakem homologace.

§ 77

Značení některých údajů na vozidle

(1) Vozidla kategorie M_2, M_3, N a O a vozidla uvedená v části třetí — s výjimkou zemědělských

[137]) Předpis EHK č. 22.

[138]) Mezinárodní celosvětové identifikační číslo vozidla. Norma ČAZ 30 0170.

[139]) Příklad schvalovacího znaku homologace:
E_8 10R—01 0047
(E_8 musí být v kruhu)

E_8 = země schválení (ČSSR)
10R = předpis EHK č. 10
01 = série změn 01 předpisu EHK č. 10
0047 = číslo protokolu o homologaci podle předpisu EHK.

a lesnických traktorů — musí mít na zádi karosérie, a to pokud to konstrukce vozidla dovoluje, v levé polovině vyznačenou nejvyšší povolenou rychlost zaokrouhlenou

— u vozidel s konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km . h^{-1} na nejbližší nižší celé číslo,

— u ostatních vozidel na nejblíže nižší celé číslo dělitelné pěti. Označení se provede bílým kruhem červeně lemovaným o vnějším průměru 200 mm; písmena v kruhu musí mít výšku „k" 35 mm, „m" 24 mm, číslice 75 až 80 mm, tloušťku písmen 6 mm, číslic 12 mm, barvu nápisu černou. Kruh nesmí být zakryt.

(2) Není-li možno u přípojných vozidel za osobní automobily, u samojízdných zemědělských a lesnických strojů a u pojízdných pracovních strojů umístit značku o průměru 200 mm, je přípustné použít značky o průměru 150 mm.

(3) Vozidla — s výjimkou jednostopých a jejich přípojných vozidel, osobních automobilů a přívěsů za ně — musí mít na blatnících nebo jiném vhodném místě vyznačen předepsaný tlak v pneumatikách (§ 25 odst. 4).

(4) Vozidla — s výjimkou vozidel uvedených v § 61 odst. 2 písm. a) a b) — jež jsou vybavena spojovacím zařízením, musí mít v blízkosti tohoto zařízení zřetelně a kontrastně vyznačenu celkovou hmotnost přípojného (přípojných) vozidla, které je možno bezpečně táhnout za všech provozních podmínek.

(5) Ostatní nápisy, které musí být vyznačeny na karosérii vozidla podle této vyhlášky, musí mít rozměry písmen a číslic alespoň: výšku 24 mm, popř. 35 mm, tloušťku 6 mm; barva nápisu musí být bílá.

§ 78

Hasicí přístroje

(1) Autobusy s obsaditelností do 22 osob mimo řidiče, městské autobusy, osobní autobusové přívěsy a obilní samojízdné sklizňové stroje musí být vybaveny jedním nebo několika hasicími přístroji s celkovou náplní nejméně 6 kg; ostatní autobusy musí být vybaveny hasicími přístroji s celkovou náplní nejméně 12 kg. Povinnost vybavení vozidel taxislužby hasicími přístroji stanoví zvláštní předpis.[140])

(2) Hasicí přístroje musí být schváleného typu (§ 4 odst. 2), ve vozidle musí být v pohotovostním stavu, umístěny na dobře viditelném a snadno přístupném místě, přičemž jeden přístroj musí být v bezprostřední blízkosti řidiče vozidla.

§ 79

Přenosný výstražný trojúhelník

Pro vyznačení nouzového stání vozidla na pozemní komunikaci musí být motorová vozidla, s výjimkou jednostopých motorových vozidel, vybavena přenosným výstražným trojúhelníkem schváleného typu.[141])

§ 80

Další výbava motorových a přípojných vozidel

(1) Každé motorové vozidlo musí být vybaveno prostředky a pomůckami, s jejichž pomocí je možno opravit běžné závady vzniklé na vozidle.

(2) Vozidla kategorie M a N musí mít tuto minimální výbavu:

a) klíč na zapalovací svíčky nebo klíč na upevnění vstřikovače a převlečné matice vedení paliva (podle druhu motoru);
b) nejméně jednu zapalovací svíčku s těsněním;
c) nejméně jeden vstřikovač s nejdelším vedením paliva od vstřikovacího čerpadla ke vstřikovači (neplatí pro osobní automobily);
d) náhradní elektrické pojistky, pokud jsou v elektrické instalaci používány;
e) po jedné náhradní žárovce od každého druhu žárovky používané pro vnější osvětlení vozidla;
f) příruční zvedák schváleného typu o nosnosti rovnající se alespoň zatížení nejvíce zatížené nápravy vozidla nebo rovnající se hmotnosti zvedané části z celkové hmotnosti vozidla při zvedání této části způsobem stanoveným výrobcem pro použití zvedáku;
g) klíč na matice kol;
h) náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou a s takovým upevněním držáku, které zajišťuje, že síla při snímání nebo vkládání kola z držáku nebo do držáku nepřesáhne 490 N; tato povinnost se nevztahuje na vozidla, která mají opatřena všechna kola pneumatikami zvláštní konstrukce umožňující nouzové dojetí po defektu; tahač návěsu může mít náhradní kolo umístěno na připojeném návěsu;
i) měřič tlaku vzduchu v pneumatikách;

pro zemědělské a lesnické traktory, pro jednonápravové kultivační traktory a pro samojízdné pracovní stroje platí ustanovení tohoto odstavce, s výjimkou písmene h).

(3) Přívěsy o celkové hmotnosti větší než 750 kg a návěsy musí mít náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou předepsaného druhu a rozměru upevněné v držáku, který zajišťuje, že síla při snímání nebo vkládání kola z držáku nebo do držáku nepřesáhne 490 N; souprava tahače s návěsem

[140]) § 21 odst. 2 vyhlášky federálního ministerstva dopravy č. 122/1979 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě a vnitrostátním zasílatelství.

[141]) Podklady pro schválení zpracovává EZÚ.

může v případě stejných rozměrů pneumatik a stejného provedení kola mít jedno společné náhradní kolo. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro jednoúčelové zemědělské a lesnické přípojné pracovní stroje; výrobce, popřípadě dovozce k nim dodá náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou volně ložené.

(4) Vozidla kategorie L_3, L_4 a L_5 musí mít tuto minimální výbavu:

a) jednu zapalovací svíčku s těsněním,

b) jednu náhradní pojistku,

c) po jedné náhradní žárovce od každého druhu žárovky používané pro vnější osvětlení vozidla,

d) hustilku nebo láhev se stlačeným plynem (vzduchem),

e) klíč na zapalovací svíčku,

f) záložní duši nebo soupravu pro opravu duše.

(5) Motorová vozidla uvedená v odstavcích 2 a 4 a zemědělské a lesnické traktory musí být vybaveny zdravotnickými potřebami v samostatném pouzdře (dále jen „lékárnička"). Lékárnička předávaná s novým vozidlem musí obsahovat předměty, jež stanoví zvláštní předpisy.[142]) Provozovatel je povinen lékárničku řádně udržovat.

(6) Vozidla jednotlivých kategorií musí mít kromě toho ještě vybavení stanovené technickými a přejímacími podmínkami výrobce nebo odběratele.

(7) Nové vozidlo musí být vybaveno při jeho předávání prodejní organizací minimální výbavou podle odstavců 2 až 6.

ČÁST ŠESTÁ

Závěrečná ustanovení

§ 81

Výklad některých pojmů

(1) Nejvyšší konstrukční rychlost vozidla je nejvyšší rychlost určená konstruktérem nebo výrobcem vozidla; tato rychlost při seřízení vozidla předepsaném konstruktérem nebo výrobcem je zpravidla — pokud příslušný orgán republiky nestanoví jinak — nejvyšší povolenou rychlostí vozidla. Zkouškou zjišťovaná skutečná nejvyšší rychlost vozidla se nesmí za předepsaných podmínek lišit od nejvyšší konstrukční rychlosti o více než +10 % u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 $km.h^{-1}$ a o +5 % u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 25 $km.h^{-1}$, přičemž skutečná rychlost vozidla nesmí být nikdy nižší než rychlost udávaná přístrojem.

(2) Celková hmotnost vozidla je součet pohotovostní a užitečné hmotnosti. V jízdních soupravách se celkovou hmotností jednotlivého vozidla rozumí numerický součet hmotností připadajících na jednotlivé nápravy.

(3) Pohotovostní hmotností vozidla se rozumí hmotnost kompletně vybaveného vozidla, tj. s předepsaným nářadím a předepsanou výbavou, s plnou zásobou paliva, maziv a chladicí kapaliny; do pohotovostní hmotnosti se zahrnuje i hmotnost pomocných nebo pracovních zařízení k vozidlu trvale pevně připojených (např. navijáky, nakládací jeřáby apod.).

(4) Užitečnou hmotností vozidla se rozumí hmotnost nákladu, osob a pomocného nebo pracovního zařízení přechodně i nepevně připojeného (např. snímatelná sněhová radlice u upravených běžných silničních vozidel pro dopravu po pozemních komunikacích, demontovatelné nástavné díly výložníků a protizávaží těžkých kolových samojízdných jeřábů, rypadel, automobilových jeřábů, automobilových rypadel apod.).

(5) Okamžitou hmotností vozidla se rozumí hmotnost vozidla, v rozsahu od pohotovostní do celkové hmotnosti vozidla, zjištěná v daném okamžiku při provozu.

(6) Obsaditelností vozidla se pro účely této vyhlášky rozumí počet míst k sezení.

(7) „Vozidla uvedená do provozu ..." jsou vozidla, jimž je poprvé přidělována státní poznávací značka, nebo vozidla, která jsou připuštěna k provozu bez státní poznávací značky a která provozovatel poprvé použije k provozu na pozemních komunikacích.

§ 82

Výjimky

Příslušný orgán republiky může v odůvodněných případech při schválení typu vozidla nebo pro typ vozidla nebo pro provoz jednotlivých vozidel povolit výjimku z této vyhlášky; pokud výrobce (dovozce) žádá o povolení výjimky související s bezpečností a ochranou zdraví při práci a pracovními podmínkami pracovníků obsluhujících motorová a jejich přípojná vozidla, musí k žádosti připojit stanovisko Českého úřadu bezpečnosti práce nebo Slovenského úřadu bezpečnosti práce; pokud výrobce (dovozce) žádá o povolení výjimky související s ochranou zdravých životních podmínek při práci včetně zdraví při práci a s pracovními podmínkami, musí k žádosti připojit stanovisko hlavního hygienika ČSR nebo hlavního hygienika SSR. Každé povolení výjimky musí být vyznačeno v technickém průkazu, popřípadě v technickém osvědčení vozidla, pokud není v povolení výjimky stanoveno jinak.

§ 83

Přechodná ustanovení

(1) Ustanovení této vyhlášky platí i pro vozidla, která byla uvedena do provozu, vyrobena nebo dovezena nebo jejichž technická způsobilost byla schválena přede dnem účinnosti této vyhlášky, po-

[142]) ON 84 6635.

kud není v jednotlivých ustanoveních stanoveno jinak; v těchto případech musí vozidla splňovat podmínky stanovené dřívějšími předpisy.[143])

(2) Nahrazuje-li se nebo doplňuje-li se na vozidle nějaká část, ústrojí, příslušenství, výstroj nebo výbava, musí nová část, ústrojí, příslušenství, výstroj nebo výbava splňovat podmínky stanovené pro ně touto vyhláškou, včetně schválení, je-li pro ně předepsáno. To platí i tehdy, jestliže původní část, ústrojí, příslušenství, výstroj nebo výbava vozidla tyto podmínky nemusely splňovat, protože vozidlo bylo uvedeno do provozu, vyrobeno nebo dovezeno nebo jeho technická způsobilost byla schválena přede dnem stanoveným pro platnost příslušného ustanovení.

(3) Změní-li se zvláštní předpis[7]) postupuje se podle změněného znění, není-li v něm stanoveno jinak, u vozidel (výstroje, součástí)

a) dosud podle dřívějšího znění zvláštního předpisu nehomologovaných dnem vstupu změněného znění v platnost,

b) již podle dřívějšího znění zvláštního předpisu homologovaných po uplynutí jednoho roku ode dne vstupu změněného znění v platnost.

§ 84

Technická nezpůsobilost vozidel k provozu

(1) Neodpovídá-li vozidlo technickým podmínkám stanoveným pro jeho provoz v takové míře, že ohrožuje bezpečnost a plynulost provozu nebo bezpečnost osob a majetku nebo poškozuje pozemní komunikaci a znehodnocuje životní prostředí, musí být vyřazeno z provozu po dobu, pokud závady nejsou odstraněny.[45])

(2) Za závady podle odstavce 1 se pokládají zejména:

1. nedosahuje-li účinnost brzd stanoveného limitu nebo rozdíl brzdných sil na obvodu jednotlivých kol téže nápravy je větší než 30 %;
2. je-li nutné opětovné sešlápnutí pedálu provozní brzdy před vyvoláním brzdného účinku;
3. vůle řízení převyšující povolenou maximální hodnotu nebo deformace řídícího ústrojí;
4. zjevné deformace náprav;
5. podstatné poškození čelního skla (např. poškrábání stírátky, u vrstveného skla popraskání);
6. převyšuje-li opotřebení nebo poškození pneumatik přípustnou mez;
7. poškozené pérování a tlumiče pérování;
8. zjevné unikání paliva nebo oleje;
9. nesvítí-li potkávací, obrysové nebo brzdové světlo u vozidla alespoň na straně přivrácené ke středu vozovky nebo směrová světla nebo nesplňují-li předepsanou svítivost;
10. nemožnost přepnutí dálkových světel na potkávací;
11. chybně seřízené nebo poškozené světlomety s potkávacími světly a světlomety a svítilny se světly do mlhy způsobující oslnění a chybně zapojená jednotlivá světla;
12. použití jiného než schváleného bezpečnostního skla u vozidel vyráběných (dovážených) s těmito skly;
13. poškození nebo deformace podvozku nebo karosérie, která mohou bezprostředně ohrozit bezpečnost provozu;
14. převyšuje-li objemový obsah kysličníku uhelnatého (CO) ve spalinách benzínového zážehového motoru nebo stupeň kouřivosti vznětového naftového motoru nebo vnější hluk vozidla povolenou hodnotu.

(3) Z provozu musí být vyřazeno též vozidlo v socialistickém vlastnictví, které nesplňuje podmínky zvláštního předpisu.[144])

§ 85

Technické kontroly motorových a jejich přípojných vozidel v provozu

(1) Provádění kontrol technického stavu motorových a jejich přípojných vozidel, která byla již uvedena do provozu, upravují zvláštní předpisy.[145])

(2) Při technických kontrolách motorových a jejich přípojných vozidel se kontrolují především ústrojí a funkce, jejichž nevyhovující technický stav může ohrozit bezpečnost a plynulost provozu nebo bezpečnost osob a majetku, způsobit poškození pozemní komunikace nebo narušit ve zvýšené míře kvalitu životního prostředí. Způsob kontroly činnosti jednotlivých ústrojí a zařízení vozidel stanoví federální ministerstvo vnitra v dohodě s federálním ministerstvem dopravy.

(3) Ústrojí a zařízení motorových a jejich přípojných vozidel, kontrolovaná z hlediska jejich stavu a činnosti ve stanici technické kontroly, jsou uvedena v příloze této vyhlášky.

§ 86

Zrušovací ustanovení

Ve vyhlášce federálního ministerstva dopravy č. 90/1975 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích se zrušují:

---

[143]) Vyhláška ministerstva dopravy č. 145/1958 Ú. l. (Ú. v.), o podmínkách provozu vozidel na silnicích.
Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
Vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 90/1975 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

[144]) § 4 odst. 1 vyhlášky č. 60/1981 Sb.

[145]) § 83 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.).

1. § 15 až 22 dnem 1. 1. 1985 pro vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 7. 1984,
2. § 24 dnem 1. 1. 1985 pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 7. 1984,
3. § 25 odst. 3 dnem 1. 1. 1985 pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 7. 1984,
4. § 26 odst. 6 až 16 dnem 1. 1. 1986 pro vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 7. 1984,
5. § 29 odst. 3 dnem 1. 1. 1986,
6. § 32 odst. 3 dnem 1. 1. 1986,
7. § 32 odst. 7 dnem 1. 1. 1985 pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985,
8. § 36 odst. 1 dnem 1. 1. 1985 pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985,
9. § 38 odst. 2 dnem 1. 1. 1987,
10. § 43 odst. 3 dnem 1. 1. 1985,
11. § 55 odst. 1 a 2 dnem 1. 1. 1985,
12. § 63 odst. 4 dnem 1. 1. 1985 pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985,
13. § 78 dnem 1. 1. 1986,
14. § 79 odst. 1 dnem 1. 1. 1985 pro vozidla vyrobená nebo dovezená před 1. 1. 1985,
15. ostatní ustanovení dnem nabytí účinnosti této vyhlášky.

§ 87

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. července 1984.

Ministr:

Ing. **Blažek v. r.**

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 41/1984 Sb.

Ústrojí a zařízení motorových a jejich přípojných vozidel kontrolovaná z hlediska stavu a činnosti ve stanici technické kontroly

1. Brzdové soustavy
   a) účinnost brzdového ústrojí pro provozní, nouzové a parkovací brzdění (brzdné síly na obvodech jednotlivých kol, ovládací síly) a rovnoměrnost brzdného účinku na protilehlých kolech;
   b) funkce odlehčovací brzdy, popřípadě automatické brzdy přívěsu;
   c) stav a činnost ovládacího ústrojí brzd, těsnost rozvodu ovládacího média (kapaliny, vzduchu);
   d) náběh tlaku vzduchu na nejnepříznivějším místě vozidla (jízdní soupravy).

2. Řízení
   a) stav a upevnění volantu, sloupku a převodky řízení;
   b) obvodová vůle volantu, plynulost přenosu síly;
   c) stav rejdového ústrojí, vůle v kloubech a uložení;
   d) geometrie řízení (sbíhavost a odklon kol, popřípadě příklon a záklon čepů);
   e) stav a činnost posilovače řízení.

3. Nápravy, kola, pérování, hřídele a klouby
   a) stav náprav a zavěšení kol, vůle v zavěšení a uložení kol;
   b) stav pneumatik (tlak huštění, hloubka dezénu, poškození);
   c) stav, upevnění a házivost kol, poškození disků nebo ráfků;
   d) stav pérování a tlumičů pérování;
   e) stav spojovacích hřídelů a kloubů.

4. Podvozek a karosérie
   a) stav podvozku (nosná konstrukce);
   b) stav a upevnění předních a zadních nárazníků;
   c) vnější stav karosérie a kabiny řidiče (kapota, blatníky, dveře, bočnice, funkce zámků a jejich zajištění, stav okenních mechanismů, stav a druh skel apod.);
   d) stav interiéru, karosérie a kabiny řidiče (sedadla, čalounění, podlaha, těsnost apod.);
   e) otvírání a zavírání dveří;
   f) stav, upevnění a funkce předepsaných bezpečnostních pásů;
   g) stav, počet, umístění a upevnění zpětných zrcátek, clon proti slunci a hasicích přístrojů;
   h) stav, počet a činnost stíračů a ostřikovačů skla;
   i) upevnění, zajištění a pojišťovací zařízení plošiny (korby) sklápěcí karosérie a funkce a těsnost hydraulických systémů.

5. Spaliny (výfukové plyny)
   a) objemový obsah kysličníku uhelnatého (CO) ve spalinách benzínových zážehových motorů;
   b) stupeň kouřivosti vznětového naftového motoru;
   c) stav a těsnost výfukového potrubí a tlumiče výfuku, směr vyústění.

6. Osvětlení a světelná signalizace
   a) stav a funkce, popřípadě závislost zapojení hlavních světlometů, obrysových světel, osvětlení zadní státní poznávací značky, brzdových světel, směrových světel a ostatních předepsaných nebo povolených osvětlovacích zařízení;
   b) seřízení světlometů s dálkovým a potkávacím světlem;
   c) stav, umístění, geometrická viditelnost, tvar, barva a rozměry předních a zadních, popřípadě bočních odrazek;
   d) funkce, barva a umístění předepsaných kontrolek;
   e) stav a seřízení světlometů a svítilen se světly do mlhy.

7. Spojovací zařízení
   a) stav, upevnění a činnost závěsu pro přívěs, popřípadě zařízení k připojení návěsu;
   b) stav elektrického propojení a hadic k vedení vzduchu nebo kapaliny pro spojení tažného a přípojného vozidla;

c) stav tažné oje přívěsu;

d) stav a upevnění pojistného spojovacího zařízení.

8. Ostatní ústrojí a zařízení

a) činnost zvukových výstražných zařízení;

b) stav a upevnění elektrických vedení (pokud jsou viditelná) a akumulátoru;

c) těsnost ústrojí a potrubí proti unikání kapalin, maziv nebo vzduchu;

d) těsnost ústrojí a potrubí vytápěcího a větracího systému a objemový obsah kysličníku uhelnatého (CO) ve spalinách u nezávislého systému vytápění;

e) stav a upevnění palivové nádrže;

f) stav a funkce rychloměru (tachografu) včetně pohonu;

g) odrušení elektrických přístrojů a zařízení, úplnost odrušovacích prvků.

9. Vnější hluk vozidla — funkce výfukového systému.

10. Převodné ústrojí

Řazení rychlostních stupňů a funkce spojky.

11. Zvláštní výbava

Stav a uložení předepsané zvláštní výbavy některých druhů vozidel (plachta a oblouky, nádoby na záložní palivo a jejich držáky, naviják, hydraulická ruka, zvedací čelo, třmeny na lůžka v autobusech apod.) a hasicí přístroj, pokud je předepsán.

12. Účinnost a činnost brzd, funkce spojky a funkce řazení rychlostních stupňů se kontroluje na válcové zkušebně brzd (válcovém dynamometru) nebo decelerometrem (decelerografem); seřízení světlometů se provádí na kontrolní stěně nebo optickým přístrojem.

13. Před zahájením technické kontroly se zkontrolují doklady vozidla (technický průkaz a osvědčení o technickém průkazu); zároveň se ověří, zda fyzický stav vozidla odpovídá ve všech částech údajům uvedeným v dokladech.

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 41/1984 Sb.

Nejvyšší přípustné hodnoty hladin vnějšího hluku vozidel

Jednostopá motorová vozidla

Objem válců motoru	dB(A)
≦ 80 cm^3	78
≦ 125 cm^3	80
≦ 350 cm^3	83
≦ 500 cm^3	85
> 500 cm^3	86

Vozidla kategorie M a N

Kategorie vozidel		dB(A)
M_1		80
M_2	jejichž hmotnost nepřevyšuje 3,5 t	81
M_2 a M_3	jejichž hmotnost převyšuje 3,5 t	82
M_2 a M_3	jejichž motor má výkon 147 kW nebo více	85
M_2 a M_3	určená pro městskou hromadnou dopravu osob	80[146])
N_1		81
N_2 a N_3		86
N_3	jejichž motor má výkon 147 kW nebo více	88

[146]) Vztahuje se na vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985.

OBSAH

ČÁST PRVNÍ

Základní podmínky provozu vozidel

Všeobecná ustanovení § 1
Způsobilost vozidel k provozu § 2
Schvalování technické způsobilosti typů vozidel § 3
Schvalování technické způsobilosti výstroje a součástí vozidel § 4—5
Stavba jednotlivého vozidla § 6
Přestavba jednotlivého vozidla § 7
Údržba vozidel § 8
Schvalování technické způsobilosti trolejbusů a tramvají § 9
Kategorie vozidel § 10

ČÁST DRUHÁ

Podmínky konstrukce a provedení vozidel

Rozměry vozidel a jízdních souprav § 11
Vyznačení obrysů vozidel a jejich souprav § 12
Hmotnost připadající na nápravu, celková hmotnost vozidla a hmotnost připadající na kladku u pásového vozidla § 13
Brzdy vozidel § 14
Brzdy vozidel kategorie M a N § 15
Brzdy přípojných vozidel § 16
Brzdy vozidel kategorie L § 17
Účinek brzd § 18
Motor a výkon motoru § 19
Řízení vozidel § 20
Ovládací a kontrolní zařízení § 21
Výhled z místa řidiče a zpětná zrcátka § 22
Zařízení pro zpětnou jízdu a zajištění vozidel proti pohybu § 23
Kryty kol a protiskluzové řetězy § 24
Kola, pneumatiky a plné pryžové obruče § 25
Pérování vozidel § 26
Karosérie vozidel a kabina řidiče § 27—30
Sedadla a lůžka vozidel § 31
Podlaha a bočnice karosérií vozidel § 32
Dveře, dveřní závěsy a závěry § 33
Zařízení pro nastupování a vystupování § 34
Nádrž na paliva § 35
Palivové potrubí § 36
Provozní hmoty § 37
Výfukový systém § 38
Emise škodlivin ve výfukových plynech § 39
Hluk vozidel § 40
Zdrojové soupravy elektrické energie § 41
Elektrická instalace vozidla § 42
Osvětlení vozidel § 43
Světlomety vozidel § 44
Obrysová a parkovací světla § 45
Zařízení pro osvětlení zadní státní poznávací značky a osvětlení směrových tabulek § 46
Brzdová světla § 47
Směrová světla § 48
Odrazky § 49
Světlomety a svítilny se světly do mlhy, zpětnými světly a s hledacím světlem § 50
Světelné výstražné zařízení § 51
Zvláštní výstražná světla § 52
Vnitřní osvětlení vozidel § 53
Zvuková výstražná zařízení § 54
Stírače a ostřikovače čelních a zadních skel, odmrazování a odmlžování skel, zařízení k čistění světlometů § 55
Odrušení vozidel § 56
Zasklení vozidel a clona proti slunci § 57
Rychloměry, tachografy a počítače ujeté vzdálenosti § 58
Vytápěcí a větrací systém § 59
Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla § 60
Zařízení ke spojování vozidel § 61
Nárazníky automobilů, přípojných vozidel a zařízení proti vklínění malých vozidel pod velká vozidla § 62
Bezpečnostní pásy a jejich kotevní úchyty § 63
Přívěsy za osobní automobily § 64
Jednostopá motorová vozidla § 65
Přípojná vozidla jednostopých motorových vozidel § 66

ČÁST TŘETÍ

Další podmínky konstrukce a provedení zvláštních vozidel

Zemědělské a lesnické kolové traktory § 67

Jednonápravové kultivační traktory a jejich přívěsy § 68
Samojízdné zemědělské a lesnické stroje § 69
Pojízdné pracovní stroje § 70
Motorové ruční vozíky § 71

ČÁST ČTVRTÁ

Další podmínky konstrukce a provedení nemotorových vozidel

Potahová vozidla § 72
Jízdní kola § 73
Ruční vozíky § 74

ČÁST PÁTÁ

Doplňková výstroj a vybavení vozidel

Ochranné přilby pro motoristy § 75
Výrobní (tovární) štítky, výrobní čísla a homologační čísla § 76
Značení některých údajů na vozidle § 77
Hasicí přístroje § 78
Přenosný výstražný trojúhelník § 79
Další výbava motorových a přípojných vozidel § 80

ČÁST ŠESTÁ

Závěrečná ustanovení

Výklad některých pojmů § 81
Výjimky § 82
Přechodná ustanovení § 83
Technická nezpůsobilost vozidel k provozu § 84
Technické kontroly motorových a jejich přípojných vozidel v provozu § 85
Zrušovací ustanovení § 86
Účinnost § 87

Přílohy k vyhlášce

Příloha č. 1 — Ústrojí a zařízení motorových a jejich přípojných vozidel kontrolovaná z hlediska stavu a činnosti ve stanici technické kontroly

Příloha č. 2 — Nejvyšší přípustné hodnoty hladin vnějšího hluku vozidel

42

VYHLÁŠKA

federálního ministerstva dopravy

ze dne 28. března 1984,

kterou se mění vlečkové podmínky

Federální ministerstvo dopravy stanoví v dohodě se zúčastněnými ústředními orgány podle § 4 odst. 2 zákona č. 51/1964 Sb., o dráhách:

Čl. I.

Vyhláška č. 126/1964 Sb., o styku mezi dráhami celostátními a vlečkami a o vztazích mezi zúčastněnými organizacemi (vlečkové podmínky), ve znění vyhlášek č. 111/1966 Sb. a č. 2/1980 Sb., se mění takto:

1. v § 5 odst. 3 a v § 6 odst. 1 písm. a) se slovo „nehoda" nahrazuje pojmem „nehodová událost";

2. v § 6 odst. 2 se vypouští písmeno b), dosavadní písmeno c) a d) se označuje jako písmeno b) a c);

3. v § 6 odst. 3 se částky „400" nahrazují částkami „1200", částka „100" částkou „400" a částka „50" částkou „200";

4. v § 7 odst. 2 se za slova „správce provozu" vkládá slovo „vlečky";

5. v § 8 odst. 3 se slova „vozových zásilek (TVZ)" nahrazují slovy „vlečkových výkonů (TR 62)";

6. v § 12 odst. 1 se slova „sazebníku vlečkových poplatků, který vydá ministerstvo dopravy jako tarif" nahrazují slovy „Tarifu vlečkových výkonů (TR 62)";

7. v § 12 se vypouští odstavec 2, dosavadní odstavec 3 se označuje jako odstavec 2;

8. v § 14 odst. 1 písm. c) se vypouštějí slova „obstarávat cizí přepravní potřeby, tj. za úplatu".

Čl. II.

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. července 1984.

Ministr:

Ing. **Blažek** v. r.

43

USNESENÍ

předsednictva České národní rady

z 24. dubna 1984

o vyhlášení doplňovací volby do Východočeského krajského národního výboru ve volebním obvodu č. 75

Předsednictvo České národní rady

vyhlašuje podle § 50 odst. 1 zákona České národní rady č. 54/1971 Sb., o volbách do národních výborů v České socialistické republice, doplňovací volbu do Východočeského krajského národního výboru ve volebním obvodu č. 75 Pardubice VII (část území města ohraničeného na severu řekou Labem, na jihu železniční tratí Praha—Česká Třebová, na západě řekou Chrudimkou a celé části města Bílé Předměstí a Spojil) a stanoví den jejího konání na pátek 15. června 1984.

Kempný v. r.

44

USNESENÍ

předsednictva České národní rady

z 24. dubna 1984

o vyhlášení doplňovací volby do Východočeského krajského národního výboru ve volebním obvodu č. 103

Předsednictvo České národní rady

vyhlašuje podle § 50 odst. 1 zákona České národní rady č. 54/1971 Sb., o volbách do národních výborů v České socialistické republice, doplňovací volbu do Východočeského krajského národního výboru ve volebním obvodu č. 103 Jilemnice (území města Jilemnice a obcí Benecko, Horní Branná, Víchová nad Jizerou) a stanoví den jejího konání na pátek 15. června 1984.

Kempný v. r.

45

USNESENÍ

předsednictva České národní rady

z 24. dubna 1984

o vyhlášení doplňovací volby do Národního výboru hlavního města Prahy ve volebním obvodu č. 25

Předsednictvo České národní rady

vyhlašuje podle § 50 odst. 1 zákona České národní rady č. 54/1971 Sb., o volbách do národních výborů v České socialistické republice, doplňovací volbu do Národního výboru hlavního města Prahy ve volebním obvodu č. 25 (Praha 3) a stanoví den jejího konání na čtvrtek 21. června 1984.

Kempný v. r.

46

UZNESENIE

Predsedníctva Slovenskej národnej rady

z 19. apríla 1984

o vyhlásení doplňovacích volieb do Slovenskej národnej rady vo volebnom obvode č. 57 — Jaslovské Bohunice

Predsedníctvo Slovenskej národnej rady

podľa článku 122 ods. 2 ústavného zákona č. 143/1968 Zb. o československej federácii a podľa ust. § 49 ods. 1 zákona SNR č. 55/1971 Zb. o voľbách do Slovenskej národnej rady vyhlasuje doplňovacie voľby do Slovenskej národnej rady vo volebnom obvode č. 57 — Jaslovské Bohunice a určuje ich konanie na 22. a 23. júna 1984.

Šalgovič v. r.

47

REDAKČNÍ SDĚLENÍ

o opravě tiskové chyby

v zákoně o rodině č. 66/1983 Sb. – úplném znění, jak vyplývá ze změn a doplňků provedených zákonem ze dne 10. listopadu 1982 č. 132 Sb.

Ve slovenském vydání Sbírky zákonů v § 86 odst. 3 zákona o rodině č. 66/1983 Sb. (úplné znění), se s odvoláním na redakční sdělení č. 78/1964 Sb. opravuje tisková chyba, takže tento odstavec správně zní: „(3) Výživné plnoletých dětí upraví súd len na návrh.“.

Redakce

OZNÁMENÍ O VYDÁNÍ OBECNĚ ZÁVAZNÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Ministerstvo školství České socialistické republiky

vydalo podle § 14 odst. 2 písm. a) zákona č. 77/1978 Sb., o státní správě ve školství, směrnici čj. 11 040/84—14 ze dne 27. února 1984, kterou se zrušují některé obecně závazné právní předpisy.

Směrnice, jež nabývá účinnosti dnem oznámení ve Sbírce zákonů, je uveřejněna v sešitě 5/1984 Věstníku ministerstva školství a ministerstva kultury ČSR, do nějž lze nahlédnout ve všech školách a školských zařízeních a v odborech školství krajských a okresních národních výborů, popř. v ministerstvu školství ČSR.

OZNÁMENÍ

Proces zdokonalování a plánovitý vzrůst rozvoje národního hospodářství si vyžádal i v oblasti integrace informačních soustav další zkvalitnění a operativní využívání **Jednotné klasifikace průmyslových oborů a výrobků.**

Proto Federální statistický úřad připravuje 3. vydání JKPOV, ve kterém budou promítnuty všechny aktualizační doplňky a změny vzniklé každodenním širokým využíváním v národním hospodářství a dočasně řešené formou dodatků k 2. vydání, které je již rozebrané.

Příští vydání v sobě zahrne všechny dosud vydané dodatky, které byly publikovány ve Zpravodaji ústředních statistických orgánů v letech 1980 až 1983 a jejichž objem již představuje více než 10 % položek dosavadního vydání. Kromě aktualizace systematické části klasifikace budou do nového vydání promítnuty poznatky posledních šesti let i v metodické části klasifikace. Obecně závazným předpisem bude účinnost 3. vydání klasifikace stanovena od 1. ledna 1985 tak, aby toto vydání bylo uživatelům k dispozici již při přípravě 8. pětiletého plánu.

SEVT předpokládá zajištění výroby (dle stávajících možností tiskárny ve dvou až třech svazcích) ještě v roce 1984. **Urychleně proto zasílejte objednávky pod skladovým číslem 98 018 0 na adresu SEVT, Slezská 30, 121 28 Praha 2.**

Vydavatel: Federální statistický úřad — **Redakce:** 118 16 Praha 1 - Malá Strana, Tržiště 9, telefon 53 38 41 až 49 — **Administrace:** Statistické a evidenční vydavatelství tiskopisů, n. p., 118 16 Praha 1 - Malá Strana, Tržiště 9, telefon 53 38 41 až 49 — Vychází podle potřeby — Roční předplatné je stanoveno za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku podle výměru ČCÚ č. 1646/22/71 a SCÚ č. 700 C/71 MC ze dne 22. 10. 1971 — **Roční předplatné činí 68,— Kčs** a vybírá se v I. čtvrtletí — Reklamace předplatného se uznávají do 3 měsíců od data vydání reklamované částky. Pozdější požadavky budou vyřízeny na základě objednávky — Zrušení odběru se uznává jen ke konci každého kalendářního čtvrtletí, nejpozději do 10 dnů před stanoveným datem — **Účet pro předplatné:** SBČs Praha 1 — účet č. 10 0328-1 — Novinová sazba povolena poštou Praha 07, číslo 313 348 Be 55 — **Tisknou:** Tiskařské závody, n. p., závod 2, Praha 1 - Malá Strana, Karmelitská 6 — **Dohlédací pošta Praha 07**