

Ročník 1995

SBÍRKA ZÁKONŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Částka 26

Rozeslána dne 30. června 1995

Cena Kč 81,-

O B S A H:

102. Vyhláška Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích

102

VYHLÁŠKA

Ministerstva dopravy

ze dne 31. května 1995

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

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

ČÁST PRVNÍ

Silniční vozidla a jiná než silniční vozidla

§ 1

Podmínky, které musí silniční vozidlo (dále jen „vozidlo“) nebo jiné než silniční vozidlo (dále jen „jiné vozidlo“) splňovat z hlediska konstrukce, provedení a výbavy, jsou uvedeny v částích III. až VIII. této vyhlášky. Přitom není rozhodující, zda je vozidlo zapísáno v evidenci vozidel a opatřeno státní poznávací značkou, či nikoliv.

§ 2

Kategorie vozidel

Vozidla se dělí pro účely stanovení technických podmínek do těchto kategorií¹⁾

- a) kategorie L - motorová vozidla, která mají dvě nebo tři kola,
- b) kategorie M - motorová vozidla určená pro přepravu osob, která mají nejméně čtyři kola,
- c) kategorie N - motorová vozidla určená pro přepravu věcí, která mají nejméně čtyři kola,
- d) kategorie T - traktory,
- e) kategorie O - přípojná vozidla,
- f) kategorie R - ostatní vozidla.

§ 3

Vozidla kategorie L

(1) Do kategorie L patří motorová vozidla

- a) kategorie L₁ se dvěma koly (dále jen „dvoukolová“) a s motorem se zdvihovým objemem válců nepřevyšujícím 50 cm³ v případě pohonu spalovacím motorem a s maximální konstrukční rychlostí

nepřevyšující 50 km.h⁻¹ při jakémkoli druhu pohonu,

- b) kategorie L₂ se třemi koly s motorem se zdvihovým objemem válců nepřevyšujícím 50 cm³ v případě pohonu spalovacím motorem a s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 50 km.h⁻¹ při jakémkoli druhu pohonu,
- c) kategorie L₃ se dvěma koly (dále jen „dvoukolová“) s motorem se zdvihovým objemem válců převyšujícím 50 cm³ v případě pohonu spalovacím motorem nebo s maximální konstrukční rychlostí převyšující 50 km.h⁻¹ při jakémkoli druhu pohonu,
- d) kategorie L₄ se třemi koly umístěnými nesouměrně k podélné střední rovině vozidla a s motorem se zdvihovým objemem válců převyšujícím 50 cm³ v případě pohonu spalovacím motorem nebo s maximální konstrukční rychlostí převyšující 50 km.h⁻¹ při jakémkoli druhu pohonu (motocykl s postranním vozíkem),
- e) kategorie L₅ se třemi koly umístěnými souměrně k podélné střední rovině vozidla a s motorem se zdvihovým objemem válců převyšujícím 50 cm³ v případě pohonu spalovacím motorem nebo s maximální konstrukční rychlostí převyšující 50 km.h⁻¹ při jakémkoli druhu pohonu.

(2) Do kategorie L se zahrnuje též jízdní kolo s trvale zabudovaným hnacím motorem (motokolo) s objemem válců motoru nepřevyšujícím 50 cm³ v případě pohonu spalovacím motorem a s maximální konstrukční rychlostí nepřevyšující 20 km.h⁻¹ při jakémkoli druhu pohonu a patřící do kategorie L_M.

§ 4

Vozidla kategorie M

(1) Do kategorie M patří motorová vozidla

- a) kategorie M₁ - jsou určena pro přepravu jen sedících osob a jejich zavazadel a která mají nejvýše devět míst k sezení včetně místa řidiče; celková hmotnost nesmí převyšit 3,5 t a prostor

¹⁾ V souladu s doporučením Souhrnné rezoluce o konstrukci vozidel - R.E.3 - č. TRANS/SC1/WP29/78.

pro zavazadla nesmí být větší než prostor pro přepravu osob; do tohoto prostoru se nezapočítává prostor získaný sklopením nebo přechodnou demontáží sedadel,

- b) kategorie M₂ - mají devět a více míst pro cestující, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 5 t,
- c) kategorie M₃ - mají devět a více míst pro cestující, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 5 t.

(2) Vozidla kategorií M₂ a M₃ se dále dělí do následujících tříd

- a) třída I - městský autobus se sedadly a místy pro stojící cestující,
- b) třída II - meziměstský autobus se sedadly a místy pro stojící cestující jen v uličce,
- c) třída III - dálkový autobus pouze se sedadly pro cestující (není zařízen pro přepravu stojících cestujících).

§ 5

Vozidla kategorie N

(1) Do kategorie N patří motorová vozidla

- a) kategorie N₁ - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 t,
- b) kategorie N₂ - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 t, avšak nepřevyšuje 12 t,
- c) kategorie N₃ - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 12 t.

(2) Do této kategorie se zahrnují též

- a) speciální automobily určené pro vykonávání určitých prací,
- b) tahače určené k tažení návěsů nebo přívěsů.

(3) U tahače určeného ke spojení s návěsem (tahače návěsu), se za hmotnost uvažovanou pro klasifikaci vozidla považuje hmotnost tahače v pohotovostním stavu, zvětšená o hmotnost odpovídající maximálnímu statickému svislému zatížení, kterým působí návěs na tahač a tam, kde to přichází v úvahu, zvětšená dále o maximální hmotnost vlastního nákladu tahače.

§ 6

Vozidla kategorie T

Do kategorie T patří traktor s koly nebo pásy, nejméně se dvěma nápravami, jehož funkce je dána tažnou silou, konstrukčně určené pro tažení, tlačení, nesení nebo pohon určitých náradí, strojů nebo přípojných vozidel určených pro užívání v zemědělském, lesním nebo jiném hospodářství; může být proveden pro přepravu nákladu a doprovodné obsluhy.

§ 7

Vozidla kategorie O

(1) Přípojně vozidlo je vozidlo používané pro přepravu věcí, případně osob, nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá hnací nápravy. Je určeno k tažení motorovým vozidlem nebo tahačem, případně traktorem.

(2) Do kategorie O patří přípojná vozidla

- a) kategorie O₁ - s jednou nápravou, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 0,75 t,
- b) kategorie O₂ - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 t, pokud nepatří do kategorie O₁,
- c) kategorie O₃ - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 t, avšak nepřevyšuje 10 t,
- d) kategorie O₄ - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 10 t.

(3) Návěs je tažené vozidlo, jehož náprava nebo nápravy jsou umístěny za těžištěm vozidla (při rovnoměrném rozložení nákladu) a které je vybaveno spojovacím zařízením, umožňujícím přenášet vodorovné a svislé síly na tažné vozidlo. Jedna nebo více náprav může být poháněna tažným vozidlem. Pro klasifikaci návěsů pro zařazení do příslušné kategorie je určující součet jeho povoleného zatížení náprav.

(4) Přívěs je tažené vozidlo nejméně s jednou nápravou, vybavené spojovacím zařízením, které se může pohybovat svisle (vzhledem k přívěsu) a řídí směr přední nápravy nebo náprav a nepůsobí významným zatížením na tažné vozidlo. Jedna nebo více náprav může být poháněna tažným vozidlem.

(5) Přívěs s centrální nápravou je tažené vozidlo vybavené tažným zařízením, které se nemůže pohybovat svisle vzhledem k přívěsu a mající nápravu nebo nápravy umístěny v blízkosti těžiště vozidla (při rovnoměrném rozložení nákladu) tak, aby na tažné vozidlo působilo jen malé statické svislé zatížení (buď nepřevyšující 10 % zatížení odpovídajícího celkové hmotnosti přívěsu, nebo zatížení maximálně 10 kN, a to podle toho, která hodnota je menší).

(6) Přípojná vozidla traktorů se dělí do těchto kategorií:

- a) kategorie O_{T1} - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 1,5 t,
- b) kategorie O_{T2} - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 1,5 t, avšak nepřevyšuje 3,5 t,
- c) kategorie O_{T3} - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 t, avšak nepřevyšuje 6,0 t,
- d) kategorie O_{T4} - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 6,0 t.

§ 8

Vozidla kategorie R

Do kategorie R patří ostatní vozidla, která nelze zařadit do kategorií L, M, N, T a O.

§ 9

Terénní vozidlo

(1) Terénní vozidlo je motorové vozidlo patřící do vozidel kategorie M nebo N se zvýšenou průjezdností, splňující další technické podmínky podle § 80.

(2) Vozidla podle odstavce 1 se označují doplňkovým písmenem G (např. M₃G, N₃G).

§ 10

Druhy vozidel

(1) Vozidla se podle druhů dělí na

- a) motocykly,
- b) tříkolky a čtyřkolky,
- c) osobní automobily,
- d) autobusy,
- e) nákladní automobily,
- f) speciální automobily,
- g) tahače,
- h) přípojná vozidla,
- i) traktory,
- j) ostatní vozidla.

(2) Motocykl je motorové vozidlo kategorie L₁, L₃ nebo L₄ používané obvykle pro přepravu osob (dále jen „dvoukolové vozidlo“).

(3) Tříkolka je motorové vozidlo kategorie L₂ nebo L₅ používané pro přepravu osob nebo věcí.

(4) Čtyřkolka je motorové vozidlo se čtyřmi koly mající charakter konstrukce motocyklu a následujících parametrů a které je pro účely této vyhlášky zařazeno do kategorie L

- a) lehká čtyřkolka - její hmotnost v nenaloženém stavu (pohotovostní hmotnost plus hmotnost řidiče) nepřevyšuje 0,35 t (u elektrických vozidel se nezapočítává hmotnost akumulátorů), její nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 50 km.h⁻¹ a zdvihový objem motoru nepřevyšuje 50 cm³ v případě spalovacího motoru (u jiných druhů motoru nepřevyšuje maximální čistý výkon 4 kW); tato vozidla se pokládají za vozidla kategorie L₂,

b) čtyřkolka

- její hmotnost v nenaloženém stavu (pohotovostní hmotnost plus hmotnost řidiče) nepřevyšuje 0,4 t nebo 0,55 t u vozidel určených k přepravě zboží (u elektrických vozidel se nezapočítává hmotnost akumulátorů) a maximální čistý výkon motoru nepřevyšuje 15 kW; tato vozidla se pokládají za vozidla kategorie L₅.

(5) Osobní automobil je motorové vozidlo kategorie M₁.

(6) Autobus je motorové vozidlo kategorie M₂ nebo M₃; může být jednopodlažní nebo dvoupodlažní, a to i v kloubovém provedení a konstrukčně a svým vybavením určen pro některý druh přepravy cestujících (např. městskou, meziměstskou, dálkovou).

(7) Nákladní automobil je motorové vozidlo kategorie N.

(8) Speciální automobil je motorové vozidlo kategorie N určené pro vykonávání určitých prací; není určeno pro přepravní činnost.

(9) Tahač je motorové vozidlo kategorie N určené k tažení návěsu nebo přívěsu.

(10) Traktor je motorové vozidlo kategorie T.

(11) Přípojná vozidla je vozidlo kategorie O.

(12) Ostatní vozidlo je vozidlo kategorie R a zahrnuje zejména jízdní kolo, potahové vozidlo, jednonápravový traktor s přívěsem, vozík pro invalidy motorový, pokud nepatří do jiných vozidel (§ 11 odst. 6) apod.

(13) Bližší popis a dělení kategorií a druhů vozidel a používání zkratk při vyplňování průkazů a schvalovacích dokladů je uveden v příloze č. 1 této vyhlášky.

§ 11

Druhy jiných vozidel

(1) Jiná vozidla se podle druhů dělí na

- a) pracovní stroje (kategorie S),
- b) vozidla uvedená v odstavci 6 tohoto paragrafu,
- c) vojenská vozidla.

Jiným vozidlem není vozidlo, které je postaveno na kompletním podvozku automobilu, traktoru nebo přívěsu a návěsu.

(2) Pracovní stroj samojízdný je jiné vozidlo s vlastním zdrojem pohonu připuštěné k provozu na pozemních komunikacích a konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností; není určeno pro přepravní činnost. Zařazuje se do kategorie S_S.

(3) Pracovní stroj přípojný je jiné vozidlo bez vlastního zdroje pohonu, připojované k motorovému vozidlu přizpůsobenému pro jeho připojení a konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností; není určeno pro přepravní činnost. Zařazuje se do kategorie Sp.

(4) Pracovní stroj nesený je závěsné pracovní zařízení bez vlastního zdroje pohonu, které v přepravní poloze není v přímém styku s pozemní komunikací. Zařazuje se do kategorie S_N.

(5) Pracovní stroje přípojné pro zemědělskou činnost se dělí do těchto kategorií

- a) kategorie Sp₁ - jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3 t,
- b) kategorie Sp₂ - jejichž celková hmotnost převyšuje 3 t, avšak nepřevyšuje 6 t,
- c) kategorie Sp₃ - jejichž celková hmotnost převyšuje 6 t.

(6) Mezi jiná vozidla dále patří

- a) nemotorové vozidlo nebo nemotorový pracovní stroj, tažené nebo tlačené pěšky jdoucí osobou,
- b) vozík pro invalidy s ručním nebo elektrickým pohonem, pokud jeho šířka nebo délka nepřesahuje 1 m nebo jeho konstrukční rychlost nepřevyšuje 6 km.h⁻¹ nebo jeho celková hmotnost nepřevyšuje 0,45 t.

(7) Vojenské vozidlo je jiné vozidlo určené pro plnění bojových úkolů Armády České republiky, jehož technická způsobilost se schvaluje podle zvláštního předpisu.²⁾

(8) Bližší popis a dělení kategorií a druhů jiných vozidel a používání zkratk při vyplňování průkazů a schvalovacích dokladů je uveden v příloze č. 1 této vyhlášky.

ČÁST DRUHÁ

Schvalování technické způsobilosti

§ 12

Schvalování technické způsobilosti typu vozidla

(1) Typem vozidla se rozumí vozidla shodného provedení, vyrobená týměž výrobcem, která jsou výrobcem oficiálně shodně označena (výrobní značkou, výrobcem, typem, kódem vozidla VIN, obchodním označením apod.). Typovému schválení podléhají vozidla, jejichž celkový počet určený pro obchodní účely (pro cizí potřebu) v průběhu po sobě následujících 12 kalendářních měsíců činí šest a více kusů; výroba nebo dovoz takových vozidel se považuje za hromadnou výrobu (dále jen „výroba“).

(2) Schválení technické způsobilosti typu vozidla provede Ministerstvo dopravy (dále jen „ministerstvo“) podle konečného provedení prototypu nebo vozidla z ověřovací série nebo dovezených vzorků vozidel a příslušné technické dokumentace a žádosti výrobce nebo zahraničním výrobcem pověřeného zástupce se sídlem v České republice (dále jen „výrobce“).

(3) Výrobce k žádosti o schválení technické způsobilosti hromadně vyráběného vozidla obsahující základní údaje o výrobcí a o vozidle přikládá dále, pokud není pro jednotlivé kategorie vozidel uvedených v části I. stanoveno jinak

- a) celkový technický popis vozidla s podklady pro zpracování základního technického popisu schvalovaného typu vozidla,
- b) výkres s uvedením vnějších a vnitřních rozměrů vozidla, údaje o pohotovostní a celkové hmotnosti a jejich rozdělení na jednotlivé nápravy,
- c) situační výkres vnějšího osvětlení a světelné signalizace,
- d) výkres s uvedením specifikace výhledu řidiče,
- e) schéma řízení vozidla s uvedením geometrie, schéma zavěšení kol,
- f) schéma brzdových zařízení s popisem činnosti,
- g) základní schéma elektrické instalace,
- h) specifikaci použitelných pneumatik a ráfků (rozměry, huštění, nosnosti, rychlostní kategorie apod.),
- i) seznam vybavy vozidla s uvedením její hmotnosti,
- j) návod k obsluze a údržbě v českém jazyce, popřípadě další obchodně technickou dokumentaci dodávanou s vozidlem,
- k) protokoly o kontrole vozidla pro schválení technické způsobilosti,
- l) homologační protokoly (homologační osvědčení a technický protokol) emisí škodlivin, hluku, odrušení, brzd, vnějšího osvětlení a světelné signalizace, pokud jsou pro příslušnou kategorii vozidel předepsány, a seznam dalších předepsaných homologačních protokolů; v dalším řízení může ministerstvo v odůvodněných případech prominout předložení některého homologačního protokolu a jako rovnocenný doklad uzнат technický protokol o zkoušce podle příslušného předpisu EHK s prohlášením o shodě výroby,
- m) zvláštní technické údaje, pokud jsou jím stanoveny, s upozorněními pro případnou potřebu stanic technické kontroly a stanic měření emisí,
- n) prohlášení o tom, že vozidlo splňuje technické podmínky stanovené touto vyhláškou, a pokud

²⁾ Zákon č. 124/1992 Sb., o Vojenské policii, ve znění pozdějších předpisů.

žádá z některých ustanovení výjimku, pak její specifikaci se zdůvodněním.

Ministerstvo může předepsat předložení další technické dokumentace, zejména podrobných výkresů a výpočtů, stanoviska orgánů hygienické služby, protipožární ochrany, bezpečnosti práce, v případě dovozu vozidla doklad výrobce o shodnosti se schváleným typem vozidla (osvědčení shody) vydaný ve státě výroby daného typu vozidla apod., uložit provedení provozních zkoušek typu vozidla, popřípadě dalších zkoušek vozidla a stanovit podmínky pro tyto zkoušky.

(4) Před zahájením výroby prototypové, nulté nebo zahajovací série vozidel výrobce k žádosti o schválení technické způsobilosti typu těchto sérií vozidla přikládá

- a) základní informace o způsobu výroby vozidel této série, rozsahu a doby její výroby a další potřebné informace po vzájemné dohodě,
- b) technické podklady podle odstavce 3 tohoto paragrafu s výjimkou údajů, které vyplývají nebo jsou podmíněny výsledky dlouhodobých zkoušek a definitivním výrobním provedením hromadné výroby.

Schválení technické způsobilosti typu takového vozidla se uděluje nejvýše na dobu 12 kalendářních měsíců po sobě následujících.

(5) Při schvalování se ověřuje shodnost vozidla s předloženou dokumentací.

(6) Výrobce je povinen na požádání poskytnout ministerstvu na přiměřenou dobu vozidlo, jehož typ má být nebo již byl schválen, k ověření technicko-provozních parametrů, a to včetně soupravy dílů nutných k zabezpečení dobrého technického stavu a provozuschopnosti během provozních zkoušek.

§ 13

(1) Technická způsobilost typu vozidla k provozu na pozemních komunikacích bude schválena za předpokladu

- a) splnění technických podmínek stanovených v částech III. až VIII. této vyhlášky,
- b) splnění podmínek stanovených pro tyto účely mezinárodními předpisy o homologaci,³⁾
- c) splnění podmínek, jejichž plnění pro určité druhy přepravy vyžaduje zvláštní předpis, např. Dohoda o přepravě nebezpečných věcí (ADR),
- d) kladného výsledku zkoušek typu vozidla u práv-

nické osoby pověřené ministerstvem k provádění homologačních a schvalovacích zkoušek vozidel (dále jen „pověřená zkušebna“) nebo u výrobce za účasti schvalujícího orgánu; není-li stanoven způsob a rozsah těchto zkoušek mezinárodními předpisy o homologaci, provádějí se zkoušky podle jednotných podmínek a postupů schválených ministerstvem,

- e) zajištění servisu a náhradních dílů na území České republiky po celou dobu výroby a dovozu a dále nejméně po dobu pěti let po ukončení výroby nebo dovozu.

(2) Pro hromadnou výrobu vozidla, jehož technickou způsobilost schválí, vystaví ministerstvo osvědčení o technické způsobilosti typu vozidla, jehož přílohou je základní technický popis schváleného typu vozidla s omezenou platností. Výrobce (držitel osvědčení) je povinen vystavit pro vozidla, která budou evidována a opatřena státní poznávací značkou, technický průkaz vozidla nebo pro vozidla, která nebudou evidována a opatřena státní poznávací značkou, technické osvědčení. Tyto doklady vyplní výrobce podle základního technického popisu. Podrobnosti jsou uvedeny v přílohách č. 1 a 2 této vyhlášky.

(3) Výrobce je povinen předložit před zavedením do výroby ministerstvu ke schválení každou změnu, kterou hodlá provést na typu již schváleném a která by se odlišovala od údajů v podkladech žádosti o schválení typu vozidla nebo údajů v základním technickém popisu schváleného typu vozidla. V případě dovozu je výrobce povinen předložit ke schválení tyto změny ještě před dovozem upravených vozidel, které se svým provedením liší od vozidel již schválených jako typ.

(4) Schválení technické způsobilosti typu vozidla platí pro všechna hromadně vyráběná vozidla, která svým provedením a výbavou plně odpovídají schválenému typu a byla vyrobena nebo dovezena v době platnosti základního technického popisu schváleného typu vozidla. Kontrola schválení technické způsobilosti typu vozidla se provádí nejméně jednou za tři roky, přičemž je výrobce povinen poskytnout vozidlo k jejímu provedení.

(5) Nestanoví-li mezinárodní předpis pro homologaci povinnost a podmínky pro kontrolu plnění podmínek souvisejících s udělením homologace pro daný výrobek, pak pověřená zkušebna, která předmětnou homologaci udělila, musí takové kontroly provádět v přiměřených intervalech. Tyto kontroly podle povahy výrobku, objemu výroby a stability kvality výroby se provádějí zpravidla v intervalu 12 kalendářních

³⁾ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 176/1960 Sb., o Dohodě o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel, Ženeva 1958 (dále jen „Vyhláška č. 176/1960 Sb.“).

měsíců po sobě následujících, nejdéle však v intervalu tří roků.

(6) Zjistí-li ministerstvo po schválení technické způsobilosti hromadně vyráběného vozidla, že není shodné se schváleným typem, nebo zjistí-li konstrukční nebo výrobní závady ohrožující bezpečnost silničního provozu nebo poškozující životní prostředí nad stanovenou míru touto vyhláškou, může nařídit provedení technicko-provozních zkoušek, přičemž je výrobce povinen poskytnout vozidlo k jejich provedení.

(7) Při hromadné výrobě vozidla ve více stupních postupuje výrobce obdobně jako při schvalování technické způsobilosti hromadně vyráběného vozidla, přičemž výrobce vozidla určeného k postupné výrobě ve více stupních vystavuje technický průkaz vozidla nebo technické osvědčení vozidla s příslušnými údaji a další výrobci postupně doplňují technický průkaz vozidla nebo technické osvědčení vozidla dalšími schválenými údaji podle stupně výroby daného vozidla.

(8) Vozidlo, jehož technická způsobilost má být typově schválena a je vyrobené nebo upravené pro ověření konstrukčních, provozních nebo přepravních vlastností, může být provozováno na pozemních komunikacích se zvláštní státní poznávací značkou pro zkušební účely⁴⁾ přidělovanou pověřené zkušební nebo výrobcí jen se souhlasem ministerstva.

(9) Vyžaduje-li to konstrukce nebo předpokládaný způsob používání vozidla, ministerstvo stanoví další zvláštní podmínky provozu.

(10) Zkoušky podle § 12 odst. 3 a 6 a § 13 odst. 1 písm. d), odst. 5 a 6 této vyhlášky se provádějí na náklady výrobce.

§ 14

(1) U hromadně vyráběných jiných vozidel uvedených v § 11 této vyhlášky se ověřuje (osvědčuje) plnění technických podmínek stanovených touto vyhláškou. Na základě ministerstvem schváleného a vydaného osvědčení o technické shodnosti jiného vozidla vystavuje výrobce typu jiného vozidla osvědčení o plnění stanovených technických podmínek tohoto vozidla.

(2) Při ověřování a vystavování osvědčení o plnění stanovených technických podmínek typu jiných vozidel uvedených v odstavci 1 tohoto paragrafu postupuje ministerstvo obdobně jako při schvalování technické způsobilosti typu vozidla.

§ 15

Technické podmínky pro stavbu jednotlivého vozidla

(1) Stavbou jednotlivého vozidla se rozumí výroba vozidla podle vlastní konstrukce s možností použití ústrojí, výstroje a dílů vozidel, jejichž technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích byla schválena jako typ vozidla. Za stavbu vozidla se považuje i sestava vozidla z náhradních dílů nebo výměna (popřípadě změna) dvou a více podstatných částí vozidla.

(2) Ústrojí, výstroj a díly použité při stavbě vozidla musí být homologovány podle mezinárodních předpisů, pokud takovéto homologaci podléhají. V odůvodněných případech lze příslušný homologační protokol nahradit technickým protokolem vydaným pověřenou zkušební, kterým se prokáže, že příslušné ústrojí, výstroj nebo díly splňují technické podmínky příslušných mezinárodních předpisů.

(3) Výrobce jednotlivého vozidla k žádosti o povolení jeho stavby předkládá zejména

- a) technický popis vozidla nejméně v rozsahu údajů uváděných v technickém průkazu nebo technickém osvědčení vozidla,
- b) výkres celkové sestavy vozidla s uvedením příslušných rozměrů a hmotností,
- c) údaje o předpokládaných provozních, jízdních a dynamických vlastnostech,
- d) přehled použití schválených (homologovaných) ústrojí, výstroje a dílů použitých z jiných typů vozidel.

(4) Při stavbě vozidla musí být dodrženy technické podmínky stanovené v částích III. až VIII. této vyhlášky. Plnění podmínek stanovených pro vnější hluk, emise škodlivin, odrušení, brzdy, vnější osvětlení a světelnou signalizaci, výhled a dosahy musí být doloženo technickým protokolem pověřené zkušebny. Plnění podmínek pasivní bezpečnosti vozidla se dokládá posouzením příslušné pověřené zkušebny. Rozsah této dokumentace se stanoví při povolení stavby podle konkrétní kategorie vozidla a použití schválených (homologovaných) ústrojí, výstroje a dílů. Předloženou dokumentaci správní orgán označí otiskem úředního razítka nebo jiným vhodným způsobem, aby v průběhu prováděné přestavby nemohla být nahrazena (vyměněna) jinou.

(5) Ustanovení tohoto paragrafu se nevztahuje na právnické a fyzické osoby, v jejichž náplni činnosti je výzkum, vývoj a výroba silničních vozidel včetně jejich příslušenství a výbavy podléhající typovému schválení.

⁴⁾ Vyhláška Ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů.

§ 16

Schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla

(1) Jednotlivé vozidlo je vozidlo jednotlivě vyrobené (§ 15) nebo jednotlivě dovezené (ojeté nebo nové), které se neshoduje s typem vozidla schváleným v České republice, fyzickou nebo právnickou osobou pro vlastní potřebu a jejichž celkový počet shodného typu vyrobených týmž výrobcem nebo dovezených týmž dovozcem činí nejvýše pět kusů v průběhu po sobě následujících 12 kalendářních měsíců; tato jednotlivá vozidla podléhají individuálnímu schválení jejich technické způsobilosti. Doklad o shodnosti vozidla s typem schváleným v České republice vystavuje výrobce vozidla.

(2) K žádosti o schválení technické způsobilosti jednotlivého vozidla musí být přiloženy

- a) technické údaje vozidla alespoň v rozsahu údajů zapisovaných do technického průkazu vozidla,
- b) doklad o výsledku technické kontroly pro schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo dovezeného vozidla a doklad o výsledku měření emisí ve stanicích měření emisí [nenahrzuje doklad podle odstavce 8 písm. c) tohoto paragrafu], přičemž doba od vystavení těchto dokladů ke dni podání žádosti o schválení technické způsobilosti daného vozidla nesmí být delší než tři kalendářní měsíce; rozsah technické kontroly a měření emisí pro schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo dovezeného vozidla je stanoven v odstavcích 8 až 10 tohoto paragrafu,
- c) návod k údržbě a obsluze vozidla (k nahlédnutí),
- d) u stavby vozidla dále technická dokumentace předepsaná při jejím povolení, prohlášení výrobce o tom, že splňuje technické podmínky stanovené touto vyhláškou, s případným doložením povolených výjimek.

(3) Pro posouzení technické způsobilosti jednotlivého vozidla může být vyžadována jen další dokumentace nebo doklady nebo provedení provozních zkoušek vozidla v rozsahu stanoveném touto vyhláškou. Životnostní a destrukční zkoušky nesmí být požadovány.

(4) Předpokladem schválení technické způsobilosti jednotlivého vozidla k provozu na pozemních komunikacích je

- a) řízení automobilu na levé straně (kromě automobilu určeného ke zvláštnímu určení vyžadujícího řízení na pravé straně),
- b) řádný technický stav vozidla,
- c) splnění technických podmínek stanovených v částech III. až VI. s případnými povolenými úlevami podle § 21 odst. 2 této vyhlášky.

(5) Ojetým vozidlem se pro účely schvalování technické způsobilosti dovezených jednotlivých vozidel rozumí vozidlo, které již bylo provozováno nebo evidováno v jiném státě a ode dne jeho první evidence uplynulo nejméně šest kalendářních měsíců (183 kalendářních dnů).

(6) Schválení technické způsobilosti jednotlivého vozidla nebo osvědčování plnění technických podmínek jednotlivého jiného vozidla se potvrzuje vydáním technického průkazu vozidla nebo technického osvědčení vozidla. Při osvědčování plnění technických podmínek jiných vozidel se přiměřeně postupuje podle tohoto paragrafu.

(7) Ověření plnění stanovených technických podmínek nepodléhají ostatní vozidla [§ 2 písm. f) této vyhlášky] a jiná vozidla uvedená v § 11 odst. 6 této vyhlášky a pracovní stroje samojízdné, které je možno ovládat jen pěšky jdoucí osobou, jejichž konstrukční rychlost nepřevyšuje 6 km.h⁻¹, a jednonápravové traktory, které nejsou konstrukčně přizpůsobeny k připojení přívěsu a které je možno ovládat jen pěšky jdoucí osobou, jejichž konstrukční rychlost nepřevyšuje 6 km.h⁻¹, která jsou jednotlivě vyrobena nebo dovezena pro vlastní potřebu fyzické nebo právnické osoby. Při provozu na pozemních komunikacích však musí splňovat podmínky stanovené pro ně touto vyhláškou.

(8) Rozsah technické kontroly jednotlivého ojetého vozidla

- a) kontrola dokumentace předkládané ke schválení technické způsobilosti,
- b) kontrola vozidla, zda svým provedením a vybavením odpovídá požadavkům částí III. až VIII. této vyhlášky s případným uplatněním úlev uvedených v § 21 této vyhlášky,
- c) kontrola plnění podmínek § 25 až 30 a 51 této vyhlášky buď kontrolou vozidla, nebo doložením dokladů, že dané vozidlo stanovené požadavky plní (homologační protokol, prohlášení výrobce nebo technický protokol vypracovaný pověřenou zkušebnou),
- d) v případě zjištění zásahu do původního provedení vozidla nedoloženého dokladem o jeho schválení (např. zápisem v původním technickém průkazu při přestavbě), či zjevný zásah do konstrukce vozidla - kontrola dokladu o posouzení nebo schválení této změny (homologační protokol, technický protokol pověřené zkušebny, stanovisko výrobce),
- e) měření emisí [pokud již není provedeno v rámci řízení podle písmene c) tohoto odstavce] a technická prohlídka.

(9) Rozsah technické kontroly jednotlivě dovezeného nového vozidla (typově schváleného v jiném státě)

- a) kontrola dokumentace předkládané ke schválení technické způsobilosti,

- b) kontrola vozidla, zda svým provedením a vybavením odpovídá požadavkům částí III. až VII. této vyhlášky s případným uplatněním výjimek povolených pro danou typovou řadu vozidel, pokud byla v České republice typově schválena,
- c) kontrola plnění podmínek stanovených v § 25 až 30, 51, 52 a 69, případně v § 56 až 64 této vyhlášky podle dokladů (homologace EHK nebo EU, doklad výrobce o plnění daných předpisů),
- d) v případě zjištění zásahu do původního provedení vozidla nedoloženého dokladem o jeho schválení (např. zápisem v původním technickém průkazu nebo jiném úředním dokladu k vozidlu při přestavbě), či zjevný zásah do konstrukce vozidla - kontrola dokladu o posouzení nebo schválení této změny (homologační protokol, technický protokol pověřené zkušebny, stanovisko výrobce),
- e) technická prohlídka, pokud jsou zjištěny okolnosti uvedené v písmenu d) tohoto odstavce.

(10) Rozsah technické kontroly jednotlivě vyrobeného vozidla podle § 15 této vyhlášky

- a) kontrola dokumentace předkládané ke schválení technické způsobilosti,
- b) kontrola vozidla, zda svým provedením a vybavením odpovídá požadavkům částí III. až VIII. této vyhlášky,
- c) kontrola technických protokolů a posouzení vozidla předepsaných příslušným dopravním inspektorátem Policie České republiky při povolení stavby,
- d) technická prohlídka.

§ 17

Technické podmínky přestavby vozidla

(1) Přestavbou vozidla, které je již provozováno, se rozumí změna některé jeho podstatné části mechanismu nebo konstrukce nebo taková úprava vozidla, při níž došlo ke změně

- a) podvozkové části, hmotnosti, kategorie vozidla, rozměrů a obsaditelnosti, druhu a užití vozidla, řízení vozidla nebo brzd,
- b) druhu pohonu motoru (změna druhu pohonných hmot),
- c) typu motoru,
- d) druhu karosérie nebo nástavby.

(2) Při přestavbě vozidla podle odstavce 1 tohoto paragrafu výměnou motoru, u něhož jsou hodnoty parametrů vnější výkonové charakteristiky nově instalovaného motoru vyšší nejméně o 20 %, lze přestavbu povolit pouze se souhlasem výrobce vozidla.

(3) Celkovou hmotnost vozidla lze snížit jen při přestavbě na speciální vozidlo jednocelového využití za podmínky, že nedojde ke změně kategorie vozidla.

Změna kategorie se připouští jen v případě přestavby kategorie M_3 na N_3 (M_3 do 12 t na N_2), M_2 na N_2 do 5 t a M_1 na N_1 .

(4) Při přestavbě vozidla nesmí být celková hmotnost a dovolené zatížení jednotlivých náprav (kol) přestavěného vozidla vyšší než u vozidla před přestavbou podle údajů uvedených v technickém průkazu nebo technickém osvědčení přestavovaného vozidla.

(5) Při přestavbě vozidel kategorie M nebo N musí být zachována jejich původní hmotnostní kategorie.

(6) Vozidla kategorií N_2 a N_3 nelze přestavovat na vozidla kategorie M.

(7) Vozidla kategorií N_2 a N_3 s pevnou nástavbou lze přestavovat na použití výměnných nástaveb na základě kladného vyjádření výrobce přestavovaného vozidla nebo odborného posudku pověřené zkušebny.

(8) Přestavbu vozidla výměnou karosérie lze povolit jen v rámci jedné typové řady vozidla.

(9) Při přestavbě vozidla musí být dodrženy technické podmínky stanovené v částích III. až VIII. této vyhlášky. Pokud při přestavbě vozidla jsou změněny části ovlivňující vnější hluk, emise, odrušení, brzdy, vnější osvětlení a světelnou signalizaci, výhled a dosahy a není-li daná část homologována podle příslušného zvláštního předpisu, musí být tyto změny doloženy technickým protokolem pověřené zkušebny. Rozsah předkládané dokumentace stanoví příslušný správní orgán podle kategorie vozidla a rozsahu přestavby při jejím povolování. Pokud je vyžadováno vyjádření výrobce vozidla jako jediný doklad pro držitele vozidla, je výrobce povinen takovýto doklad vydat.

(10) Opakovaná změna jedné a téže podstatné části vozidla podle odstavce 1 tohoto paragrafu se pokládá vždy za přestavbu.

§ 18

Schvalování technické způsobilosti přestavby vozidla

(1) K žádosti o povolení přestavby vozidla podle § 17 této vyhlášky se zejména předkládají

- a) popis uvažované přestavby,
- b) změny, jimiž se mění údaje v technickém průkazu nebo technickém osvědčení vozidla,
- c) v případě použití nehomologovaných nebo neschválených ústrojí, výstroje a dílů, jejich technický popis a výkresová dokumentace.

Předloženou dokumentaci správní orgán označí otiskem úředního razítka nebo jiným vhodným způsobem, aby v průběhu provádění přestavby nemohla být nahrazena (vyměněna) jinou.

(2) Jestliže u vozidla byla provedena přestavba podle § 17 této vyhlášky, musí být před jeho uvedením do provozu po této změně opět schválena jeho technická způsobilost. Hromadná přestavba vozidel podléhá typovému schválení technické způsobilosti a přestavba jednotlivého vozidla podléhá individuálnímu schválení technické způsobilosti. Typovému schválení podléhají přestavby vozidel, jejichž celkový počet určený pro obchodní účely (pro cizí potřebu) v průběhu po sobě následujících 12 kalendářních měsíců činí šest a více kusů; přestavba takového počtu vozidel se považuje za hromadnou přestavbu. Individuálnímu schválení podléhají přestavby jednotlivých vozidel, jejichž celkový počet shodného typu a provedení činí v průběhu po sobě následujících 12 kalendářních měsíců nejvýše pět kusů.

(3) Při schvalování technické způsobilosti hromadné přestavby vozidla postupuje ministerstvo shodně jako při schvalování technické způsobilosti typu vozidla. Při schvalování technické způsobilosti přestavby jednotlivého vozidla nebo osvědčování plnění technických podmínek jednotlivého jiného vozidla postupuje dopravní inspektorát Policie České republiky přiměřeně jako při schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla nebo osvědčování jednotlivého vozidla.

(4) Ověření plnění stanovených technických podmínek nepodléhají ostatní vozidla [§ 2 písm. f)] a jiná vozidla uvedená v § 11 odst. 6 této vyhlášky a pracovní stroje samojízdné, které je možno ovládat jen pěšky jdoucí osobou, jejichž konstrukční rychlost nepřevyšuje $6 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, a jednoúpravové traktory, které nejsou konstrukčně přizpůsobeny k připojení přívěsu a které je možno ovládat jen pěšky jdoucí osobou, jejichž konstrukční rychlost nepřevyšuje $6 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, která jsou jednotlivě přestavěna pro vlastní potřebu fyzické nebo právnické osoby. Při provozu na pozemních komunikacích však musí splňovat podmínky stanovené pro ně touto vyhláškou.

(5) Po provedené přestavbě jednotlivého vozidla podléhá toto vozidlo technické kontrole v rozsahu stanoveném pro schvalování technické způsobilosti jednotlivého ojetého vozidla. Toto ustanovení se netýká hromadných přestaveb schválených ministerstvem. K technické kontrole je držitel nebo majitel vozidla, který přestavbu provedl, povinen předložit dokumentaci předepsanou při jejím povolení.

§ 19

Schvalování technické způsobilosti pevné nástavby vozidla, výměnné nástavby vozidla nebo pracovního stroje neseného

(1) Pevná nástavba (dále jen „nástavba“) může být nákladní všeobecného účelu nebo nákladní speciální nebo speciální a je určena pro vícestupňovou výrobu automobilů nebo přípojných vozidel.

(2) Výměnná nástavba může být nákladní všeobecného účelu nebo nákladní speciální nebo speciální a je určena pro použití na vozidlech k tomu účelu přizpůsobených.

(3) Pracovní stroj nesený je určen pro provádění specifikovaných prací nebo činností a lze jej namontovat na vozidlo k tomu určené a upravené.

(4) Schvalování technické způsobilosti typu nástavby, výměnné nástavby nebo osvědčování typu pracovního stroje neseného se provádí obdobným způsobem jako schvalování technické způsobilosti hromadně vyráběného vozidla. Při schvalování technické způsobilosti jednotlivé nástavby, výměnné nástavby nebo osvědčování plnění technických podmínek jednotlivého pracovního stroje neseného postupuje dopravní inspektorát Policie České republiky jako při schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla nebo osvědčování jednotlivého jiného vozidla.

(5) Při montáži schválené nástavby na silniční vozidlo výrobce dané nástavby doplní potřebné údaje do technického průkazu vozidla vystaveného výrobcem strojového podvozku daného vozidla.

(6) Výměnná nástavba podle odstavce 2 tohoto paragrafu nebo pracovní stroj nesený podle odstavce 3 tohoto paragrafu, jejichž technická způsobilost byla samostatně schválena podle odstavce 4 tohoto paragrafu, mohou být použity na vozidle k tomuto účelu upravenému a schválenému a jako celek musí splňovat technické podmínky stanovené touto vyhláškou.

(7) Výrobce typu výměnné nástavby a výrobce typu pracovního stroje neseného vystavuje ke každému výrobku osvědčení o technické způsobilosti na základě ministerstvem schváleného základního technického popisu dané nástavby nebo daného pracovního stroje neseného.

§ 20

Schvalování technické způsobilosti součástí a příslušenství vozidla

(1) Schválení technické způsobilosti podle této vyhlášky podléhají v rámci schvalování typu vozidla součásti a příslušenství uvedené v částích III. až VIII. a podle tohoto paragrafu pak dále typ doplňkového příslušenství a výbava. Rozsah a podmínky jsou uvedeny v příloze č. 3 této vyhlášky. Doplňkovým příslušenstvím a výbavou se rozumí technický celek, ústrojí nebo díl vozidla, kterým je vozidlo opatřeno nad rámec jeho schváleného typu a provedení a jehož použití na vozidle není povinně předepsáno mezinárodními předpisy nebo touto vyhláškou a které při provozu vozidla ovlivňují jeho aktivní a pasivní bezpečnost a životní prostředí. U doplňkového příslušenství a výbavy, které jsou samostatně homologovány podle mezinárodních předpisů (EHK-OSN) ministerstvo schválí jejich užití (umístění a zabudování) na vozidle.

(2) Ministerstvo schvaluje typ doplňkového příslušenství a výbavy vozidla podle odstavce 1 tohoto paragrafu na žádost výrobce z hlediska jeho funkce, tvaru, zapojení a zástavby apod. do vozidla podle předložených vzorků a příslušné dokumentace.

(3) K žádosti o schválení technické způsobilosti výrobce musí předložit zejména

- a) celkový technický popis výrobku včetně jeho vyobrazení,
- b) výkresovou dokumentaci (sestava s kusovníkem),
- c) další technickou dokumentaci podle povahy a účelu výrobku (funkční schéma, elektrické schéma apod.),
- d) dokumentaci dodávanou s každým výrobkem, která musí obsahovat zejména účel použití výrobku, návod k jeho montáži na vozidle, schéma elektrického zapojení vlastního výrobku a jeho připojení k elektrickému systému vozidla, návod na obsluhu a údržbu, seznam záručních a pozáručních oprav (servisů) apod.,
- e) protokoly o technických zkouškách pro schválení technické způsobilosti provedených pověřenou zkušebnou,
- f) homologační protokol pověřené homologační zkušebny, pokud výrobek podléhá homologaci podle příslušných zvláštních předpisů,³⁾
- g) prohlášení o tom, že výrobek splňuje technické podmínky stanovené touto vyhláškou, a pokud žádá výjimku z některých podmínek, pak její specifikaci se zdůvodněním,
- h) v případě dováženého výrobku doklad výrobce o shodnosti výrobku se schváleným (homologovaným) typem výrobku (osvědčení shody) vystavený ve státě výroby daného typu výrobku,
- i) návrh umístění schvalovací značky a štítku nebo dalšího značení výrobku.

Ministerstvo může předepsat předložení další technické dokumentace, zejména podrobných výkresů a výpočtů, stanoviska orgánů hygienické služby, protipožární ochrany, bezpečnosti práce apod., uložit provedení provozních zkoušek a stanovit podmínky pro tyto zkoušky.

(4) Výrobce doplňkového příslušenství a výbavy vozidla podle odstavce 1 tohoto paragrafu je povinen poskytnout ministerstvu výrobek s požadovanou dokumentací k provedení schvalovacích i kontrolních zkoušek u pověřené zkušebny. Tyto zkoušky se provádějí na náklady výrobce.

(5) Každý výrobek podle odstavce 1 tohoto paragrafu, jehož technická způsobilost byla schválena jako typ a který se shoduje se schváleným typem, musí být opatřen minimálně znakem výrobce, označícím výrobek a schvalovací značkou.

(6) Ke každému výrobku, pokud to jeho povaha

a určení vyžaduje, musí být přiložen v českém jazyce návod pro obsluhu a údržbu výrobku, návod k jeho montáži na vozidlo a schéma připojení k elektrickému systému vozidla, případně jiné podmínky stanovené při schvalování jeho technické způsobilosti, včetně potvrzení shodnosti se schváleným typem.

(7) Výrobce je povinen předložit před uvedením na trh ministerstvu ke schválení každou změnu, kterou hodlá provést na typu již schváleném a která by se odlišovala od údajů v podkladech žádosti o schválení typu doplňkového příslušenství a výbavy. V případě dovozu je výrobce povinen předložit ke schválení tyto změny ještě před dovozem upravených výrobků.

(8) Zjistí-li ministerstvo po schválení technické způsobilosti daného výrobku podle odstavce 1 tohoto paragrafu jeho konstrukční nebo výrobní závady negativně ovlivňující bezpečnost silničního provozu nebo negativně působící na životní prostředí nad míru stanovenou touto vyhláškou nebo mezinárodními předpisy, uloží výrobcí nebo dovozci jejich odstranění a určí k tomu přiměřenou lhůtu. Za tím účelem může uložit provedení kontrolních provozních zkoušek na náklady výrobce. Při zjištění nedostatků ministerstvo může v odůvodněných případech pozastavit platnost nebo odebrat schválení technické způsobilosti, zakázat jejich prodej nebo použití.

§ 21

Výjimky a úlevy

(1) Žádost o povolení výjimky z technických podmínek vozidla, pokud je zákon nezakazuje, musí obsahovat základní údaje o žadateli, údaje o vozidle, pro které se povolení výjimky žádá, z jaké technické podmínky se výjimka požaduje a odůvodnění požadované výjimky.

(2) U ojetých vozidel dovezených do České republiky se oproti stanoveným technickým podmínkám připouštějí tyto úlevy

- a) symboly ovladačů a sdělovačů nemusí odpovídat stanoveným podmínkám,
- b) zajištění uzávěru (zámku) dveří nemusí mít dvě jednoznačně rozlišitelné polohy (zajištěno - odjištěno),
- c) nouzová zásoba paliva nemusí být signalizována kontrolním světlem,
- d) elektrická instalace nemusí odpovídat stanoveným podmínkám,
- e) nemusí být zásuvka pro přenosnou svítidlu,
- f) nemusí být nastavování sklonu světlometů s potkávacím světlem z místa řidiče, je-li touto vyhláškou vyžadováno, pokud lze světlometry seřadit bez použití nářadí alespoň ve dvou stupních v závislosti na zatížení vozidla,

- g) vozidla kategorií M_1 a N_1 nemusí mít boční (třetí) směrové světlo,
- h) nemusí být zpětný světlomet,
- ch) nemusí být elektricky vyhřívané zadní sklo,
- i) větrák vytápěcího a větracího systému může být jednorychlostní,
- j) zakončení ovládací páky motorových vozidel kategorie L musí být zakončeno koulí o průměru nejméně 15 mm,
- k) výrobní štítek vozidla nemusí obsahovat všechny předepsané údaje,
- l) vozidlo nemusí mít štítek s uvedením udělených homologací.

(3) Výjimky platné pro typ vozidla schválený v České republice platí i pro vozidla schvalovaná nebo schválená jednotlivě.

(4) Každá povolená odchylka nebo výjimka musí být stručně a výstižně vyznačena v technickém průkazu vozidla nebo v technickém osvědčení vozidla, pokud není v povolení výjimky stanoveno jinak.

(5) Pro historická vozidla, u nichž skončila platnost technické způsobilosti, může ministerstvo povolit jejich omezený provoz; pro sportovní vozidla může ministerstvo povolit výjimky plynoucí z jejich charakteru, a to pouze u těch vozidel, která jsou vybavena průkazem historického nebo sportovního vozidla vydaným příslušným národním orgánem Mezinárodní federace FIA, FIVA nebo FIM a pouze pro provoz uskutečňovaný v rámci podniků organizovaných těmito organizacemi.

ČÁST TŘETÍ

Technické podmínky, konstrukce a provedení vozidel

§ 22

Rozměry vozidel a jízdních souprav

(1) Největší přípustné rozměry bez plusové tolerance vozidel a jízdních souprav (dále jen „souprava“) včetně nákladu jsou

- a) celková šířka..... 2,55 m,
 - vozidla s tepelně izolovanou nástavbou, jejichž tloušťka stěn je větší než 45 mm 2,60 m,
 - přípojného vozidla kategorie O_1 nebo O_2 vybaveného spojovacím zařízením s koulí ISO 50 2,30 m,
 - přívěsného vozíku za dvoukolové motorové vozidlo 1,00 m,
 - samojízdných a přípojných 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 kategorie O_1 nebo O_2 vybaveného spojovacím zařízením s koulí ISO 50 ne větší než 1,8násobek rozchodu jeho kol, nejvýše však 3,00 m,
- c) celková délka
 - jednotlivého vozidla s výjimkou návěsu 12,00 m,
 - autobusu se všemi říditelnými nápravami 15,00 m,
 - kloubového dvoučlánkového autobusu a trolejbusu 18,00 m,
 - kloubového tříčlánkového autobusu a trolejbusu 22,00 m,
 - soupravy tahače s návěsem 15,50 m,
 - soupravy tahače s návěsem za podmínku, že vodorovná vzdálenost jakéhokoliv bodu přídě návěsu od osy návěsového čepu nepřekročí hodnotu 2,04 m a současně maximální vzdálenost osy návěsového čepu od zadního obrysu návěsu nepřekročí hodnotu 12,00 m 16,50 m,
 - soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem 18,00 m,
 - soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem za podmínku, že maximální vzdálenost měřená rovnoběžně s podélnou osou přívěsové soupravy mezi nejpřednějším vnějším obrysem ložné plochy za kabinou motorového vozidla a nejzadnějším vnějším obrysem přívěsu nepřekročí hodnotu 16,00 m a současně součet délek vnějšího obrysu ložných ploch motorového vozidla a přívěsu nepřekročí hodnotu 15,65 m 18,35 m,
 - soupravy motorového vozidla se dvěma přívěsy nebo s návěsem a jedním přívěsem 22,00 m,
 - přípojného vozidla kategorie O_1 nebo O_2 vybaveného spojovacím zařízením s koulí ISO 50 (včetně oje) 8,00 m,
 - tramvaje (sólo) včetně spráhel 18,00 m,
 - soupravy tramvají a kloubové tramvaje včetně spráhel 40,00 m,
- d) délka přívěsného vozíku za dvoukolové motorové vozidlo nesmí být větší než délka tažného vozidla, nejvýše však smí činit 2,50 m,
- e) délka zadního převisu nesmí být větší než 1/3 celkové délky, nejvýše však smí činit 3,50 m,
- f) vzdálenost předního obrysu vozidla kategorie M nebo N (včetně nástaveb) nesmí být větší než 3,0 m od bodu H sedadla řidiče a u vozidel kategorií T a S_s (včetně nástaveb a pracovních strojů nesených) nejvýše 4,0 m.

Při stanovení dalších parametrů se vychází z doporučené technické normy.⁵⁾

(2) Pevné části vozidla (s výjimkou vozidel se skříňovou karosérií a autobusů) nesmějí překročit obrys ložné míry uváděné v doporučené technické normě pro přepravu po železnici.⁶⁾

(3) Největší šířku vozidla smějí přesahovat dopředu i dozadu sklopné nebo snadno poddajné části vnějších zpětných zrcátek, pneumatiky v blízkosti styku s vozovkou, protiskluzové řetězy nebo jim podobná zařízení namontovaná na kolech vozidla; světelná zařízení na bocích vozidla 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 obrysovým poloměrem 12,5 m zabírat obrysově nejvýše 7,2 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 vnějšího stopového průměru zatažení jednotlivého vozidla při maximálním natočení řídicích kol vlevo nebo vpravo smí být nejvýše 20 m, přičemž se vychází z doporučené technické normy.⁷⁾

(5) Pro používání vozidel, která včetně nákladu přesahují stanovené rozměry, na pozemních komunikacích platí zvláštní předpisy.⁸⁾

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

§ 23

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 řídicího 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. (*Poddajností se rozumí možnost vychýlení zařízení silou 45 N působící na volný konec tykadla*). Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

(2) Vozidla a pracovní stroje samojízdné, jejichž šířka je větší než 2,55 m, u vozidel s tepelně izolovanou

nástavbou větší než 2,60 m, u tramvají větší než 2,65 m, pracovní stroje přípojné a speciální automobily kategorie N vykonávající práci za jízdy nebo za stání v jízdni dráze musí být na předních a zadních čelních plochách co nejbližší 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 m², přičemž tato plocha musí mít tvar pravouhelníka 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 apod., reklamní tabule, směrové tabulky, označení vozidel taxislužby a jiná zařízení dodatečně montovaná na vozidlo 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 apod. musí umožňovat spolehlivé upevnění přepravovaných předmětů. Upevnění nosiče a zavazadel musí spolehlivě odolávat zrychlení všemi směry nejméně o hodnotě 5 g.

§ 24

Hmotnost připadající na nápravu, celková hmotnost vozidla a hmotnost připadající na kladku u pásového vozidla

(1) U vozidel v provozu se připouští nerovnoměrnost rozložení okamžité hmotnosti vozidla na kola jednotlivých náprav mezi pravou a levou polovinou, pokud to dovoluje únosnost 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. Pro traktory platí ustanovení § 81 této vyhlášky.

(2) Měrný tlak mezi vozovkou a otiskem dezénu pneumatiky u nápravy se statickým zatížením do 10 t včetně nesmí překročit hodnotu 1000 kPa a u nápravy

⁵⁾ ČSN 30 0026.

⁶⁾ ČSN 28 0312.

⁷⁾ ČSN 30 0552.

⁸⁾ Zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění pozdějších předpisů.

se statickým zatížením přesahujícím 10 t nesmí překročit hodnotu 800 kPa. Podíl statického zatížení z celkové hmotnosti vozidla připadající na jeho jednotlivé nápravy nesmí překročit

- a) u jednotlivé nápravy 10,00 t,
- b) u jednotlivé hnací nápravy 11,50 t,
- c) u dvojnápravy motorových vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru
 - od 1,0 m a méně než 1,3 m 16,00 t,
 - od 1,3 m a méně než 1,8 m 18,00 t,
 - od 1,3 m a méně než 1,8 m, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné 19,00 t,
- d) u dvojnápravy přípojných vozidel součet zatížení obou náprav dvojnápravy nesmí překročit při jejím dílčím rozvoru
 - od 1,0 m a méně než 1,3 m 16,00 t,
 - od 1,3 m do 1,8 m včetně 18,00 t,
- e) u trojnápravy přípojných vozidel součet zatížení tří náprav trojnápravy nesmí překročit při jejich dílčím rozvoru jednotlivých náprav
 - do 1,3 m včetně 21,00 t,
 - nad 1,3 m do 1,4 m včetně 24,00 t.

Dvojnápravou se rozumí dvě za sebou umístěné nápravy, jejichž středy jsou při přípustné hmotnosti od sebe vzdáleny (dílčí rozvor) více než 1 m, nejvýše však 1,8 m; je-li dílčí rozvor dvojnápravy menší než 1 m, je považována za jednotlivou nápravu.

Trojnápravou se rozumí tři za sebou umístěné nápravy, jejichž součet dílčích rozvorů činí nejvýše 2,8 m.

(3) Celková hmotnost smí být nejvýše

- a) u motorových vozidel se dvěma nápravami 18,00 t,
- b) u motorových vozidel se třemi nápravami 25,00 t, je-li hnací náprava vybavena dvojitou montáží pneumatik a vzduchovým pérováním nebo pérováním uznaným za rovnocenné, pak 26,00 t,
- c) u motorových vozidel se čtyřmi a více nápravami 32,00 t,
- d) u přívěsů se dvěma nápravami 18,00 t,
- e) u přívěsů se třemi nápravami 24,00 t,
- f) u přívěsů se čtyřmi a více nápravami 32,00 t,

- g) u dvoučlánkových kloubových autobusů 28,00 t,
- h) u tříčlánkových kloubových autobusů 32,00 t,
- i) u jízdních souprav 48,00 t,
- j) u pásových vozidel 18,00 t.

Celková hmotnost vozidla v provozu může být z důvodů znečištění (bláto, sníh, voda apod.) překročena nejvýše o 3 %.

(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 4,00 t.

(5) Pro používání vozidel a souprav, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje přípustnou celkovou hmotnost stanovenou v odstavci 3 nebo u nichž hmotnost připadající na nápravu přesahuje hmotnost uvedenou v odstavci 2 tohoto paragrafu, platí zvláštní předpisy.⁹⁾

(6) Celková hmotnost vozidla je součet pohotovostní a užitečné hmotnosti. U návěsových jízdních souprav se celkovou hmotností soupravy rozumí numerický součet hmotností připadajících na jednotlivé nápravy vozidel této soupravy.

(7) Pohotovostní hmotností vozidla se rozumí hmotnost kompletně vybaveného vozidla, tj. s předepsaným náradím a předepsanou výbavou, s plnou zásobou provozních hmot; do pohotovostní hmotnosti se zahrnuje i hmotnost pomocných nebo pracovních zařízení k vozidlu trvale (pevně) připojených (např. navijáky, nakládací jeřáby apod.).

(8) 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, rýpadel, automobilových jeřábů, automobilových rýpadel apod.).

(9) Okamžitou hmotností vozidla se rozumí hmotnost vozidla zjištěná v daném okamžiku při provozu.

(10) Obsaditelností vozidla se pro účely této vyhlášky u vozidel kategorií M_1 a N rozumí celkový počet míst k sezení a lůžek včetně řidiče vozidla. U vozidel kategorií M_2 a M_3 celkový počet míst určených pro sedící, ležící a stojící cestující ve vozidle.

(11) U kategorií vozidel L , M_1 a N_1 se uvažuje s jmenovitou hmotností osob 75 kg, u kategorií N_2 , N_3 , S_S a $T - 80$ kg a u kategorií M_2 a M_3 třídy I -

⁹⁾ Vyhláška Federálního ministerstva dopravy č. 35/1984 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (silniční zákon).

68 kg a tříd II a III - 71 kg včetně 3 kg (počítáno na zavazadla) u každé osoby. Do této hmotnosti se nezačítávají zavazadla umístěná v zavazadlovém prostoru vozidla, který je přístupný z vnějšku.

(12) 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.

(13) 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.

(14) 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 30 km.h⁻¹ nejvýše 2,5násobku okamžité hmotnosti tahače; celková hmotnost jedonápravového přívěsu (*určeno pro práce v zemědělství, lesnictví a stavebnictví; v terminologii používané v uvedených odvětvích jsou nazývány návěsy*) 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 30 km.h⁻¹ nejvýše 1,5násobku 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 O₁ 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,
- vzdálenost mezi poslední nápravou motorového vozidla, jehož celková hmotnost převyšuje 3 500 kg, a první nápravou přívěsu, jehož celková hmotnost převyšuje 3 500 kg, musí být nejméně 3,00 m.

§ 25

Brzdy vozidel kategorií L, M, N a O

(1) Všechna vozidla kategorií L, M, N a O s kon-

strukční rychlostí nad 25 km.h⁻¹, s výjimkou vozidel kategorie O₁ (která nejsou vybavena brzdami), musí z hlediska brzdového zařízení a brzdění splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy¹⁰⁾ a přílohy č. 7 k této vyhlášce a musí být podle nich schválena. U vozidel kategorie O může ministerstvo v odůvodněných případech uznat technický protokol podle tohoto zvláštního předpisu.

(2) Každé vozidlo (s výjimkou vozidel kategorie O₁) musí mít zařízení pro provozní brzdění. Vozidla, jak je stanoveno dále a podle kategorií, musí nebo mohou mít zařízení pro nouzové brzdění a zařízení pro parkovací brzdění. Výše uvedená brzdová zařízení mohou být stanovenými způsoby kombinována. Vozidla kategorií M, N a O mohou mít zařízení pro odlehčovací brzdění a v případech, kdy bez něho nemohou splnit určité požadované brzdící účinky, toto zařízení mít musejí. U přípojných vozidel, která mají zařízení pro provozní brzdění, s výjimkou vozidel, u nichž je to dále stanoveno jinak, musí tato zařízení být schopná vykonat samočinné brzdění. Jízdní soupravy s přípojnými vozidly kategorií O₂, O₃ a O₄ musí mít soustavu pro provozní brzdění s průběžným nebo poloprůběžným brzděním. Vozidla kategorií O₁ a O₂ s výjimkou návěsů mohou mít tuto soustavu alternativně s nájezdovým brzděním (§ 28 odst. 1).

(3) Provozní brzdění musí umožnit ovládnutí 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 brzdění musí být odstupňovatelný. Řidič beze změny polohy trupu ze svého sedadla, aniž by sejmul ruce z řízení vozidla. (*Brzdění se pokládá za odstupňovatelné, pokud v normálním rozsahu činnosti zařízení, a to jak při brzdění, tak i při odbrzdování*

- řidič může v každém okamžiku plynule zvětšit nebo zmenšit brzdovou sílu působením na ovládací orgán;
- brzdná síla se mění ve stejném smyslu jako působení na ovládací orgán;
- je možné snadno regulovat dostatečně jemně brzdovou sílu.

Termín „ovládat beze změny polohy trupu“ vychází z podmínky, že řidič je v sedadle upoután tříbodovým bezpečnostním pásem. U dvoukolových 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 ovládnutí nemusí odvracet pozornost od jízdní dráhy ani sejmout ruce z řízení vozidla.

¹⁰⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 13, 78, 90).

(4) Nouzové brzdění musí umožnit zastavit vozidlo na přiměřené vzdálenosti při poruše provozního brzdění. Musí být odstupňovatelné. Řidič musí mít možnost ovládat nouzové brzdění ze svého sedadla beze změny polohy trupu, přičemž musí ovládat řízení vozidla nejméně jednou rukou. Pro účely tohoto ustanovení se předpokládá, že současně se nemůže vyskytnout více než jedna porucha v soustavě provozního brzdění (viz též odstavec 12 tohoto paragrafu).

(5) Parkovací brzdění musí umožnit udržení stojícího vozidla nebo jízdní 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 přítom 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 možnost je ovládat osobou stojící na zemi. U přípojných vozidel určených pro dopravu osob musí být ovládání parkovacího brzdění uvnitř vozidla. Je přípustné ovládat zároveň vzduchovou brzdu přípojného vozidla a parkovací brzdu tažného vozidla za podmínky, že řidič je schopen kdykoli se ujistit, že účinek parkovacího brzdění jízdní soupravy, který se zajišťuje zařízením pro parkovací brzdění výhradně mechanickými částmi, je dostatečný. Na tuto skutečnost musí být řidič upozorněn v návodu k obsluze.

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

(7) Odlehčovací brzdění musí umožnit omezení rychlosti vozidla nebo její udržení při sjíždění svahu, aniž se použije provozního, nouzového nebo parkovacího brzdění. 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. K odlehčovacímu brzdění slouží zejména brzdný účinek motoru samého, výfuková brzda, motorová brzda a retardér nebo kombinace některých těchto zařízení. S výjimkou brzdného účinku motoru samého se odlehčovací brzdou rozumí její úplný systém včetně ovládacího orgánu. Odlehčovací brzda může mít tyto vazby s jinými brzdovými zařízeními

- „nezávislá odlehčovací brzda“ znamená odlehčovací brzdu, její ovládací orgán je oddělený od ovládacího orgánu provozního brzdění a od ovládacích orgánů ostatních brzdových soustav,
- „integrovaná odlehčovací brzda“ znamená odlehčovací brzdu, jejíž ovládací orgán je integrován s ovládacím orgánem provozního brzdění, a to tak, že jak

odlehčovací brzda, tak soustavy pro provozní brzdění obou vozidel soupravy se uvádějí v činnost zároveň nebo s vhodným odstupem při působení na kombinovaný ovládací orgán, přičemž provozní brzdy musí být ovládány shodným ovládacím tlakem u tažného a přípojného vozidla,

- „kombinovaná odlehčovací brzda“ znamená integrovanou odlehčovací brzdu, která má navíc zařízení ke svému vyřazení z činnosti a toto zařízení umožňuje ovládat kombinovaným ovládacím orgánem samotnou soustavu pro provozní brzdění.

(8) 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 ovládat brzdění soupravy,
- b) energie, kterou se brzdí souprava, je dodávána jedním a tímž 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.

(9) 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 ovládat 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.

(10) 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.

(11) Předepsaného brzdného účinku se musí dosáhnout bez blokování kol, aniž by vozidlo vybočovalo ze směru jízdy a bez abnormálních vibrací. Účinek provozního brzdění musí působit na kola též nápravy souměrně k podélné střední rovině vozidla. U vozidel kategorií M, N, O₃ a O₄ 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⁾ U provozního brzdění, jehož soustava závisí úplně nebo částečně na jiném zdroji energie, než je svalová síla řidiče, musí při nejrychlejším působení na ovládací orgán dosáhnout zpomalení

¹¹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 13 - příloha 10).

vozidla nebo tlak v brzdovém válci nejnepříznivěji umístěném z hlediska náběhu tlaku, které odpovídají předepsanému brzdnému účinku za nejdéle 0,6 sekund od okamžiku začátku působení na ovládací ústrojí. Pro vozidla se vzduchovým brzdovým zařízením stanoví zvláštní předpis¹⁰⁾ další podmínky a způsob zkoušení. Všechna vozidla vybavená vzduchovým brzdovým systémem musí splňovat podmínku na rychlost poklesu tlaku, kdy při rychlém uvolnění ovládacího orgánu provozní brzdy (do 0,2 s) nesmí být čas poklesu tlaku v kterémkoliv brzdovém válci a na spojkové hlavici ovládací větve delší jak 0,8 s. Tento čas se měří v rozmezí 75 až 10 % hodnoty měřeného tlaku.

(12) Mechanické části brzdového zařízení, zejména pedál a jeho uchycení, hlavní válce a jejich písty (pro kapalinové soustavy), brzdíč (pro kapalinové nebo vzduchové soustavy), spojení mezi pedálem a hlavním válcem nebo brzdíčem, brzdové válce a jejich písty (pro kapalinové nebo vzduchové 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 s účinkem předepsaným pro nouzové brzdění, musí být tato část z kovu nebo z materiálu ekvivalentních vlastností a nesmí se deformovat při normální činnosti brzdové soustavy.

(13) Vůle brzd vzniklá jejich opotřebením musí být snadno vymejitelná ručně nebo spolehlivým samočinným zařízením; kromě toho musí ovládací orgán, převod a vlastní brzdy vykazovat takovou rezervu zdvihu, aby po ohřátí brzd nebo po určitém opotřebením brzdového obložení, až do hodnoty odpovídající hodnotě seřízení předepsané výrobcem vozidla, byl zajištěn brzdný účinek, aniž by bylo nutno provést ihned seřízení.

(14) Bez souhlasu výrobce vozidla nebo ministerstva 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 všech zásobnících energie vzduchových 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 nepoškodil 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. Na štitcích zátěžových regulátorů, pokud jsou jimi vozidla vybavena, musí být uvedeno, pro kterou nápravu platí.

(16) Brzdové soustavy musí být těsné. Vzduchotlakové brzdové soustavy musí být opatřeny přípojkami podle doporučené technické normy¹²⁾ pro kontrolní měření tlaku v soustavě. Přípojky musí být snadno přístupné.

(17) Tahače návěsů a přívěsy musí být vybaveny držáky hlavíc spojkových hadic.

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

§ 26

Brzdy vozidel kategorií M a N

(1) U vozidel kategorií M a N musí brzdové zařízení splňovat požadavky na provozní, nouzové a parkovací brzdění. Soustavy zajišťující provozní, nouzové a parkovací, popřípadě odlehčovací brzdění mohou mít společné části, přičemž musí mít nejméně dva na sobě nezávislé ovládací orgány. Ovládací orgány provozního a parkovacího brzdění musí být vždy nezávislé. Jestliže mají soustavy provozního a nouzového brzdění tentýž ovládací orgán, musí být soustava parkovacího brzdění konstruována tak, aby mohla být uvedena v činnost, je-li vozidlo v pohybu. Toto ustanovení neplatí, pokud je možno uvést v činnost, třeba částečně, provozní brzdu vozidla pomocným ovládacím orgánem.

(2) Jestliže se provozní brzdění zajišťuje účinkem svalové energie řidiče posilované z jednoho nebo více zásobníků energie, musí se nouzové brzdění v případě selhání tohoto posílení zajistit svalovou energií řidiče, posilovanou popřípadě ze zásobníků energie, které nejsou dotčeny selháním, přičemž síla na ovládací orgán nesmí přesáhnout předepsané meze. Jestliže brzdná síla a převod při provozním brzdění se zajišťují výhradně energií ze zásobníku ovládanou řidičem, musí být na vozidle nejméně dva zásobníky energie zcela nezávislé a opatřené vlastními převody rovněž nezávislými; každý z nich smí působit jen na brzdy dvou nebo více kol, zvolených tak, aby mohla sama zajistit nouzové brzdění za předepsaných podmínek a aniž by tím byla porušena stabilita vozidla při brzdění; kromě toho každý z těchto zásobníků energie musí být opatřen výstražným zařízením.

¹²⁾ ČSN ISO 3583.

(3) V případě poruchy části zařízení pro provozní brzdění, 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. Vedle toho soustava pro provozní brzdění musí, ať již má či nikoli společné části se soustavou pro nouzové brzdění, být taková, aby v případě poruchy v některé části jejího převodu, při působení na ovládací orgán provozního brzdění, byl brzděn ještě dostatečný počet kol tak, aby zbývající účinek soustavy provozního brzdění splňoval stanovené hodnoty. Toto poslední ustanovení neplatí však pro tahače návěsů, pokud převod soustavy pro provozní brzdění návěsu je nezávislý na převodu soustavy pro provozní brzdění tahače. 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 nebo pro zbývající brzdny účinek.

(4) Vyrovnávání opotřebení obložení musí být automatické pro provozní brzdy. Avšak montáž automatických seřizovacích zařízení je volitelná pro terénní vozidla kategorií N₂ a N₃ a pro zadní brzdy vozidel kategorií M₁ a N₁. Automatická seřizovací zařízení musí být taková, aby po zahřátí, po němž následuje ochlazení brzd, zůstalo stále zajištěno účinné brzdění. Vozidlo zejména musí zůstat schopno normálního provozu po zkouškách typů I a II.

(5) Musí být možné snadno zkontrolovat opotřebení obložení provozních brzd, zvnějšku nebo zespodu vozidla, s použitím pouze náradí nebo prostředků dodávaných normálně s vozidlem, například vhodnými kontrolními otvory nebo jinými opatřeními. Jako alternativa jsou přijatelná akustická nebo optická zařízení signalizující řidiči, který je na svém místě pro řízení vozidla, že je nutno vyměnit obložení. Demontáž předních a zadních kol k tomuto účelu je přípustná pouze pro vozidla kategorií M₁ a N₁.

(6) 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. Brzdové zařízení vozidel určených k tažení přípojných vozidel kategorie O₃ nebo O₄ musí splňovat následující podmínky

- soustava přípojného vozidla pro provozní brzdění smí být uváděna v činnost jen zároveň se soustavou pro provozní, nouzové nebo parkovací brzdění tažného vozidla,

- jestliže soustava nouzového brzdění tažného vozidla vstoupí v činnost, musí být zajištěno rovněž odstupňovatelné brzdění přípojného vozidla,
- v případě poruchy soustavy provozního brzdění tažného vozidla, jestliže je tato soustava tvořena nejméně dvěma nezávislými okruhy, okruh nebo okruhy, které nejsou dotčeny touto poruchou, musí být schopny uvést plně nebo částečně v činnost brzdy přípojného vozidla; tato činnost musí být odstupňovatelná,
- v případě přetržení nebo netěsnosti jednoho z potrubí vzduchového spojení (nebo jiného typu použitého spojení) musí přesto řidič mít možnost uvést plně nebo částečně v činnost brzdy přípojného vozidla, a to buď ovládacím orgánem provozního brzdění, nebo ovládacím orgánem nouzového brzdění nebo ovládacím orgánem parkovacího brzdění, pokud toto přetržení nebo netěsnosti nevyvolají samočinné brzdění přípojného vozidla s předepsaným účinkem.

(7) Motorová vozidla se soustavami provozního brzdění s kapalinovým převodem a motorová vozidla se soustavami provozního brzdění uváděnými v činnost energií ze zásobníku musí být vybavena výstražným zařízením. Poruchu některé části kapalinového převodu signalizuje optické výstražné zařízení, jež vstupuje v činnost nejpozději při sešlapování brzdového pedálu a zůstává rozsvíceno, dokud porucha trvá a spínač zapalování nebo spouštění motoru je v zapnuté poloze. Je přípustné, aby místo tohoto požadavku optické zařízení signalizovalo, že hladina v nádržce brzdové kapaliny poklesla pod předepsanou 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 ze svého sedadla, zda zárovka 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.

(8) Autobusy třídy II a třídy III, v obou případech kategorie M₃ a s maximální hmotností přesahující 12 t, musí být vybaveny protiblokovacím zařízením kategorie 1 splňujícím požadavky zvláštního předpisu.¹³⁾ („Maximální hmotnost“ znamená hmotnost, kterou výrobce vozidla prohlásil za technicky maximálně přípustnou. Tato hmotnost může být větší než celková hmotnost dle § 25 této vyhlášky. Pokud je v této vyhlášce uvedena „maximální hmotnost“, neznamená to, že se vozidlo schvaluje dle vyhlášky s touto hmotností,

¹³⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 13 - příloha 13).

ale znamená to, že vozidlo musí splňovat stanovené požadavky i s touto hmotností. To je podmínkou pro udělení homologací s mezinárodní platností dle předpisů EHK, jež jsou zároveň podmínkou pro schválení technické způsobilosti dle této vyhlášky).

(9) Automobily kategorie N₃ s celkovou hmotností 16 t a více a současně určené k tažení přípojných vozidel kategorie O₄ musí být vybaveny protiblokovacím zařízením kategorie 1 splňujícím požadavky zvláštního předpisu.¹³⁾

(10) Pokud jsou protiblokovacím zařízením vybavena vozidla kategorií M a N jiná, než jsou uvedena v odstavcích 8 a 9, musí tato zařízení a vozidla sama splňovat požadavky zvláštního předpisu.¹³⁾

(11) Motorová vozidla s provozní brzdou zásobovanou energií ze zásobníku musí být kromě výstražného zařízení vybavena manometrem pro každý brzdový okruh.

(12) Ustanovení odstavců 3, 4 a 7 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení odstavců 8 a 9 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 10. 1992.

§ 27

Brzdy vozidel kategorie O

(1) Přípojná vozidla kategorie O₁, pokud jsou vybavena soustavou pro provozní brzdění, mohou mít tuto soustavu průběžného, poloprůběžného nebo nájezdového typu. Přípojná vozidla kategorie O₂ musí mít soustavu pro provozní brzdění, a to průběžného, poloprůběžného nebo nájezdového typu. Obě tyto kategorie vozidel mohou mít provozní brzdění s elektrickým převodem, splňující požadavky zvláštního předpisu.¹⁴⁾ Přípojná vozidla kategorií O₃ a O₄ musí mít soustavu pro provozní brzdění průběžného nebo poloprůběžného typu. Nájezdové brzdění není přípustné pro přívěsy kategorií O₃ a O₄ a návěsy všech kategorií.

(2) Soustava pro provozní brzdění musí působit na všechna kola přípojného vozidla. Účinek soustavy pro provozní brzdění musí být správně rozdělen mezi nápravy.

(3) Účinek každé brzdové soustavy musí být rozdělen mezi kola jedné a téže nápravy symetricky vzhledem k podélné střední rovině vozidla.

(4) Brzdné plochy potřebné k dosažení předepsaného účinku musí být trvale připojeny ke kolům, a to tuhým způsobem, nebo součástmi, které nejsou náchylné k poruše.

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

(6) 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. Přívěsy, uvedené do provozu ode dne účinnosti této vyhlášky, opatřené nájezdovou brzdou musí být vybaveny pojistným lanem, které v případě samovolného rozpojení soupravy za jízdy nebo přetržení spojovacího zařízení uvede v činnost parkovací brzdu přívěsu, nebo musí být vybaveny jiným zařízením, jež uvede v činnost samočinné brzdění přívěsu. Předcházející ustanovení tohoto odstavce se však nevztahují na jednonápravové přívěsy o maximální hmotnosti nepřevyšující 1,5 t za podmínky, že přívěsy budou vybaveny kromě spojovacího zařízení ještě pomocným spojovacím zařízením (řetězem, lanem atd.), jež by v případě přetržení hlavního spojovacího zařízení mohlo zabránit, aby se oj dotkla země a zajistilo určité zbytkové řízení přívěsu.

(7) Jestliže je na přípojném vozidle zařízení dovolující vyřadit z činnosti vzduchové ovládání brzdové soustavy jiné než pro parkovací brzdění, musí být toto zařízení konstruováno a vyrobeno tak, aby bylo nuceně uvedeno do klidové polohy nejpozději při opětovém plnění zásobníku energie přípojného vozidla tlakovým vzduchem.

(8) Vyrovnávání opotřebení obložení musí být automatické pro provozní brzdy. Avšak montáž automatických seřizovacích zařízení je volitelná pro vozidla kategorií O₁ a O₂. Automatická seřizovací zařízení musí být taková, aby po zahřátí, po němž následuje ochlazení brzd, zůstalo stále zajištěno účinné brzdění. Vozidlo musí zůstat schopno normálního provozu zejména po zkouškách typů I a II.

(9) Musí být možné snadno zkontrolovat opotřebení obložení provozních brzd, zevnějšku nebo zespodu vozidla, s použitím pouze náradí nebo prostředků dodávaných normálně s vozidlem, například vhodnými kontrolními otvory nebo jinými opatřeními.

(10) Přípojná vozidla kategorie O₄ musí být vybavena protiblokovacím zařízením splňujícím požadavky zvláštního předpisu.¹³⁾ Toto neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 10. 1992.

(11) Pokud jsou protiblokovacím zařízením vybavena vozidla kategorií O jiná, než jsou uvedena v odstavci 10, musí tato zařízení a vozidla sama splňovat požadavky zvláštního předpisu.¹¹⁾

¹⁴⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 13 - příloha 14).

§ 28

**Podmínky pro spojitelnost vozidel
kategorí M, N a O do jízdních souprav
z hlediska brzdění**

(1) K vozidlu kategorie M_1 nebo vozidlu kategorie N_1 odvozeného od vozidla kategorie M_1 smí být připojen jen takový nebrzděný přívěs, s nímž je tažné vozidlo schopno zajistit pro tuto jízdní soupravu brzdné účinky předepsané pro provozní i nouzové brzdění daného tažného vozidla.

(2) Spojení vzduchových nebo smíšených brzdových systémů vozidel v jízdních soupravách musí být pro zajištění vzájemné zaměnitelnosti v soupravách provedeno vzduchovým dvouhadicovým propojovacím systémem s předepsanými spojkovými hlavicemi podle mezinárodního předpisu „Přípojky vzduchotlakých brzd mezi motorovým vozidlem a přípojným vozidlem a jejich zaměnitelnost“. 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).

(3) Vozidla kategorií M, N, O_2 , O_3 a O_4 se vzduchovými brzdovými soustavami se smějí spojit do jízdních souprav, jen pokud splňují následující podmínky tohoto odstavce. Ustanovení tohoto odstavce týkající se vozidel v nenaloženém stavu však neplatí pro vozidla, která jsou vybavena protiblokovacím zařízením splňujícím ustanovení zvláštního předpisu.¹³⁾

a) U motorových vozidel

- jestliže se zkouší se zastaveným zdrojem energie, s uzavřenou plnicí větví spojovacího potrubí a se zásobníkem o objemu 0,5 litru připojeným k ovládací větví spojovacího potrubí, s tlaky v systému, při nichž zapíná a vypíná regulátor tlaku, musí tlak ve spojkových hlavicích plnicí větve a ovládací větve spojovacího potrubí, při plném zdvihu ovládacího orgánu brzdění, být mezi 0,65 až 0,85 MPa, při jakémkoli stavu naložení vozidla. Tyto tlaky musí být prokazatelné na tažném vozidle při odpojení od přípojného vozidla;
- musí být zajištěno, že ve spojkové hlavici plnicí větve spojovacího potrubí je tlak nejméně 0,7 MPa, když v systému je tlak, při kterém zapíná regulátor. Tento tlak se musí ověřit bez užití provozní brzdy.

b) U motorových vozidel se vzduchovým převodem brzd určených k tažení přípojných vozidel kategorií O_2 , O_3 a O_4 musí přípustný poměr mezi poměrnými brzdnými silami T_M/P_M motorového vozidla a tlakem p_m ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí ležet v pás-

mech znázorněných na diagramu 1 (viz příloha č. 4 této vyhlášky).

- c) U tahačů návěsů určených k tažení návěsů kategorie O_2 , O_3 nebo O_4 musí přípustný poměr mezi poměrnými brzdnými silami T_M/P_M tahače a tlakem p_m ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí ležet v pásmech znázorněných na diagramu 2 (viz příloha č. 4 této vyhlášky).
- d) U přívěsů s dvěma nebo více nápravami musí přípustný poměr mezi poměrnými brzdnými silami T_R/P_R přívěsu a tlakem p_m ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí ležet v pásmech znázorněných na diagramu 1 (viz příloha č. 4 této vyhlášky).
- e) U přívěsů s centrální nápravou musí přípustný poměr mezi poměrnými brzdnými silami T_R/P_R přívěsu a tlakem p_m ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí ležet v pásmech odvozených z pásmech na diagramu 1 tak, že se svíslá stupnice vynásobí hodnotou 0,95, a to jak pro naložený, tak nenaložený stav.
(„Naložené vozidlo“ znamená vozidlo, které má „maximální hmotnost“ podle definice uvedené v § 26 odst. 8 této vyhlášky. „Nenaložené vozidlo“ znamená vozidlo, které má pohotovostní hmotnost, včetně řidiče a případně navíc hmotnost další osoby na předním sedadle, která zaznamenává výsledky zkoušek, a hmotnost měřicích přístrojů. Celkovou hmotnost, která se uvažuje pro klasifikaci přívěsu, odpovídá statickému svislému zatížení, kterým působí na vozovku náprava nebo nápravy přívěsu s nápravou uprostřed, když je připojen k tažnému vozidlu a je zatížen na celkovou hmotnost).

f) U návěsů musí přípustná závislost poměrné brzdné síly T_R/P_R návěsu na tlaku p_m ve spojkové hlavici ovládací větve spojovacího potrubí ležet v pásmech odvozených z diagramů 3A a 3B pro naložený i nenaložený stav. Tento požadavek musí být splněn pro všechny přípustné hmotnosti připadající na nápravy návěsu.

Pokud předchází požadavky tohoto písmene nelze splnit zároveň s požadavky na účinek provozního brzdění, uvedené v § 31 této vyhlášky pro návěsy, se součinitelem „ K_C “ menším než 0,8, pak návěs musí splnit požadavek na minimální brzdny účinek podle § 30 odst. 2 písm. b) této vyhlášky a musí být vybaven protiblokovacím zařízením splňujícím ustanovení zvláštního předpisu¹³⁾ s tím, že nemusí splňovat ostatní ustanovení tohoto odstavce.

(4) Vozidla vybavená protiblokovacím systémem brzd (dále jen „ABS“) musí mít za jízdy tento systém v činnosti s výjimkou nouzového dojetí.

(5) Zapojení vozidel do souprav s ohledem na ABS je možné v těchto kombinacích:

- tažné vozidlo s ABS a přípojně vozidlo s ABS,
- tažné vozidlo bez ABS a přípojně vozidlo bez ABS,
- tažné vozidlo bez ABS a přípojně vozidlo s ABS za podmínky, že tažné vozidlo je vybaveno zařízením umožňujícím napájet a kontrolovat bezchybnou funkci ABS přípojně vozidla.

§ 29

Brzdy vozidel kategorie L

(1) Vozidla kategorií L₁ a L₃ musí být vybavena dvěma nezávislými provozními brzdovými soustavami, s nezávislými ovládacími orgány a převody, z nichž jedna působí nejméně na přední kolo a druhá nejméně na zadní kolo. Tyto dvě provozní brzdové soustavy mohou mít společnou brzdu, pokud porucha v jedné brzdové soustavě neovlivní účinek druhé soustavy. Soustava pro parkovací brzdění není povinná.

(2) Vozidla kategorie L₄ musí být vybavena brzdovými soustavami, které by byly požadovány, kdyby byla bez postranního vozíku. Jestliže tyto soustavy dovolují dosáhnout při zkouškách vozidla s postranním vozíkem stanoveného účinku, není požadována brzda působící na kolo postranního vozíku. Soustava pro parkovací brzdění není povinná.

(3) Vozidla kategorie L₂ musí být vybavena

- a) buď dvěma nezávislými soustavami pro provozní brzdění, které dohromady působí na brzdy všech kol, nebo
- b) soustavou pro provozní brzdění, která působí na brzdy všech kol, a soustavou pro nouzové brzdění, kterou může být parkovací brzda.

(4) Vozidla kategorie L₅ musí být vybavena soustavou pro provozní brzdění, která působí na brzdy všech kol, a soustavou pro nouzové brzdění, kterou může být parkovací brzda. Mimo to každé vozidlo kategorie L₅ musí být vybaveno soustavou pro parkovací brzdění působící na kolo nebo kola nejméně jedné nápravy. Soustava pro parkovací brzdění, kterou může být jedna ze dvou soustav specifikovaných v odstavci 3 písm. a) tohoto paragrafu, musí být nezávislá na soustavě působící na další nápravu nebo na ostatní nápravu.

(5) Součásti všech brzdových soustav v místech, kde jsou připevněny k vozidlu, musí být uchyceny tak spolehlivě, aby nedošlo k selhání funkce brzdových soustav za normálních provozních podmínek.

(6) Ovládací orgán, části brzdového převodu a brzdy musí mít rezervu zdvihu takovou, aby po zahájení brzd a při dosažení maximálního přípustného stupně opotřebení brzdového obložení bylo možné účinné brzdění, aniž by bylo nutno ihned provést seřízení.

(7) Součásti brzdové soustavy, pokud jsou správně seřizeny, nesmějí se dotýkat žádných jiných částí než těch, které jsou k tomu určeny.

ně seřizeny, nesmějí se dotýkat žádných jiných částí než těch, které jsou k tomu určeny.

(8) V brzdových soustavách s kapalinovým převodem musí být zásobní nádržky na kapalinu konstruovány a provedeny tak, aby bylo možno snadno kontrolovat výšku hladiny brzdové kapaliny.

(9) Pokud jsou vozidla kategorie L vybavena protiblokovacím zařízením, musí toto zařízení a vozidla jím vybavená splňovat požadavky zvláštního předpisu.¹⁰⁾

§ 30

Účinek brzd

(1) Vozidla kategorií M a N musí mít brzdné účinky nejméně takové, jak jsou uvedeny dále v tomto odstavci. Jsou zde stanoveny rovněž typy zkoušek, kterými se tyto účinky zjišťují.

a) Typy zkoušek:

- zkouška typu „0“

tato zkouška je základní zkouškou, kterou se zjišťují dále předepsané brzdné účinky, pokud u nich není stanoveno jinak. Na začátku této zkoušky musí být brzdy studené (brzda se pokládá za studenou, pokud teplota měřena na kotouči nebo na vnějšku bubnu je nižší než 100 °C). Při zkoušce typu „0“ s odpojeným motorem musí být spojení motoru s koly přerušeno. Při zkoušce typu „0“ se zapojeným motorem zůstává toto spojení nepřerušeno;

- zkouška typu „I“

tato zkouška je zkouškou slábnutí brzdného účinku. Vykoná se za podmínek stanovených zvláštním předpisem;¹⁰⁾

- zkouška typu „II“

tato zkouška je zkouškou chování vozidla na dlouhých klesáních. Vykoná se za podmínek stanovených zvláštním předpisem;¹⁰⁾

- zkouška typu „II A“

tato zkouška je zkouškou brzdných vlastností při sjíždění dlouhého svahu bez užití brzdění provozního, nouzového a parkovacího. Vykoná se za podmínek stanovených zvláštním předpisem.¹⁰⁾ Vyžaduje se jen pro stanovené druhy vozidel.

b) Provozní brzdění:

soustava pro provozní brzdění se zkouší za podmínek uvedených v následující tabulce (u zkoušek typu „0“ s naloženým i nenaloženým vozidlem)

Kategorie vozidla	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃
Typ zkoušky =====	0, I =====	0, I =====	0, I, II =====	0, I =====	0, I =====	0, I, II =====
v _j	80	60	60	80	60	60
Zkouška typu 0 s odpojeným motorem	$0,1v + \frac{v^2}{150}$ $0,15v + \frac{v^2}{130}$					
s _j	50,7	36,7	36,7	61,2	36,7	36,7
d _m ≥	5,0					
Zkouška typu 0 se zapojeným motorem	$v = 0,8v_{\max}$ $\text{ale } \leq$					
v =	160	100	90	120	100	90
s ≤	$0,1v + \frac{v^2}{130}$ $0,15v + \frac{v^2}{103,5}$					
s _j	212,9	111,6	91,8	157,1	111,6	91,8
d _m ≥	4,0					
F ≤	50			70		

V těchto tabulkách znamená:

- v = skutečná počáteční rychlost změřená při zkoušce, která musí být velmi blízká jmenovité počáteční rychlosti [km.h⁻¹],
v_j = jmenovitá počáteční rychlost při zkoušce [km.h⁻¹],
s = brzdná dráha [m]
(při zkoušce se změní přesně skutečná počáteční rychlost a jejím dosazením do uvedených vzorců se vypočítá mezní hodnota brzdné dráhy pro každý konkrétní případ),
s_j = jmenovitá brzdná dráha [m]
(platí jen pro hodnoty jmenovité počáteční rychlosti; u zkoušek se zapojeným motorem je hodnotou brzdné dráhy jen pro uvedené nejvyšší přípustné počáteční rychlosti a pro daný případ se vždy musí vypočítat z příslušného vzorce),
d_m = střední hodnota plného brzdného zpomalení [m.s⁻²],
F = síla působící na ovládací ústrojí [daN],
v_{max} = maximální (nejvyšší) konstrukční rychlost vozidla [km.h⁻¹].

(Nejvyšší konstrukční rychlost vozidla je nejvyšší rychlost určená výrobcem 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 30 km.h⁻¹ a o + 5 % u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 30 km.h⁻¹. Nejvyšší povolená rychlost je rychlost, která byla stanovena při schválení technické způsobilosti vozidla. Tato rychlost nesmí být v provozu vozidla překročena).

Případné další podrobnosti zkoušek a podmínky pro zkoušky typů „I“, „II“ a „II A“ stanoví zvláštní předpis.¹⁰⁾ Zbývající brzdny účinek soustavy pro provozní brzdění (§ 26 odst. 3), v případě poruchy v části jejího převodu, musí dávat brzdnu dráhu nepřesahující následující hodnoty a dále střední plné brzdne zpomalení nejméně jako následující hodnoty, při působení síly na ovládací orgán nepřesahující 700 N, při zkoušce typu „0“ s odpojeným motorem a z následujících počátečních rychlostí pro příslušnou kategorii vozidla

Kategorie	v_j	Naložené vozidlo $s \leq$	\bar{d}_m	Nenaložené vozidlo $s \leq$	\bar{d}_m
M_1	80	$0,1v + \frac{100}{30} \cdot \frac{v^2}{150}$ $s_j = 150,2$	1,7	$0,1v + \frac{100}{25} \cdot \frac{v^2}{150}$ $s_j = 178,7$	1,5
M_2	60	$0,15v + \frac{100}{30} \cdot \frac{v^2}{130}$ $s_j = 101,3$	1,5	$0,15v + \frac{100}{25} \cdot \frac{v^2}{130}$ $s_j = 119,8$	1,3
M_3			1,5	$0,15v + \frac{100}{30} \cdot \frac{v^2}{130}$ $s_j = 101,3$	1,5
N_1	70	$s_j = 152,5$ $s_j = 80,0$ $0,15v + \frac{100}{30} \cdot \frac{v^2}{115}$ $s_j = 52,4$	1,3	$s_j = 180,9$ $0,15v + \frac{100}{25} \cdot \frac{v^2}{115}$ $s_j = 94,5$	1,1
N_2	50		1,3		1,1
N_3	40		1,3	$0,15v + \frac{100}{30} \cdot \frac{v^2}{115}$ $s_j = 52,4$	1,3

Význam označení a jednotky jsou stejné jako v předcházející tabulce.

c) Nouzové brzdění:

nouzové brzdění, i když orgán, který je ovládá, slouží také k jiným funkcím brzdění, musí dávat brzdnou dráhu nepřesahující dále uvedené hodnoty a střední plné brzdné zpomalení mající nejméně dále uvedené hodnoty, při zkoušce typu „0“

s odpojeným motorem, s vozidlem naloženým i nenaloženým, při síle působící na ovládací orgán nepřesahující při ručním ovládní 400 N u vozidel kategorie M_1 a 600 N u vozidel ostatních kategorií, a dále nepřesahující při nožním ovládní 500 N u vozidel kategorie M_1 a 700 N u vozidel ostatních kategorií. Při zkoušce se musí simulovat skutečné podmínky poruchy v soustavě provozního brzdění.

Kategorie	v_j	$s \leq$	d_m	s_j
M_1	80	$0,1 v + 2 \frac{v^2}{150}$	2,9	93,3
M_2, M_3	60	$0,15 v + 2 \frac{v^2}{130}$	2,5	64,4
N_1	70	$0,15 v + 2 \frac{v^2}{115}$	2,2	95,7
N_2	50			51,0
N_3	40			33,8

Význam označení a jednotky jsou stejné jako v písmenu b) tohoto odstavce.

d) Parkovací brzdění:

- soustava pro parkovací brzdění, i když je kombinována s některou z ostatních brzdových soustav, musí udržet stojící naložené vozidlo na stoupajícím nebo klesajícím svahu 18 %,
- u vozidel určených ke spojení s přípojným vozidlem, soustava parkovacího brzdění tažného vozidla musí udržet stojící jízdní soupravu na svahu 12 %,
- jestliže je ovládání ruční, síla působící na ovládací orgán nesmí přesáhnout 400 N u vozidel kategorie M_1 a u všech ostatních kategorií vozidel 600 N,
- jestliže je ovládání nožní, síla působící na ovládací orgán nesmí přesáhnout 500 N u vozidel kategorie M_1 a u všech ostatních kategorií vozidel 700 N,
- v případech, kdy musí být možno ovládat soustavu pro parkovací brzdění i za jízdy vozidla (viz § 26 odst. 1), musí se vykonat zkouška brzdného účinku typu „0“ s odpojeným motorem, z počáteční rychlosti stanovené v odstavci 1 písm. b) tohoto paragrafu pro kategorii, do které vozidlo patří. Při brzdění nesmí střední plné brzdné zpomalení a brzdné zpomalení těsně před zastavením vozidla být nižší než $1,5 \text{ m.s}^{-2}$. Zkouška se vykoná s naloženým vozidlem a požadavek se pokládá za splněný, pokud se brzdného účinku dosáhne jednou. Síla, kterou se působí na ovládací orgán, nesmí překročit předepsané hodnoty. Pro vozidla kategorií M_1 a N_1 , která mají parkovací brzdu s brzdovými obloženími jinými, než slouží pro provozní brzdění, je možno vykonat zkoušku na žá-

dost výrobce, z počáteční rychlosti 60 km.h^{-1} . V tomto případě střední plné brzdné zpomalení nesmí být nižší než $2,0 \text{ m.s}^{-2}$; zpomalení bezprostředně před zastavením vozidla nesmí být nižší než $1,5 \text{ m.s}^{-2}$.

- e) Brzdné účinky vozidel s protiblokovacím zařízením v činnosti. Vozidla s protiblokovacím zařízením v činnosti musí splnit podmínky pro brzdné účinky stanovené zvláštním předpisem.¹³⁾

(2) Vozidla kategorie O musí mít nejméně brzdné účinky uvedené dále v tomto odstavci. Jsou zde stanoveny rovněž typy zkoušek, kterými se tyto účinky zjišťují.

a) Typy zkoušek:

- zkouška typu „0“

zkouška typu „0“, definovaná v odstavci 1 písm. a) tohoto paragrafu, je základní zkouškou také pro vozidla kategorie O. U vozidel se vzduchovými brzdami nebo s elektrickým brzděním, které splňuje podmínky zvláštního předpisu,¹⁴⁾ brzdný účinek přípojného vozidla se může vypočítat buď z poměrné brzdné síly jízdní soupravy a síly měřené ve spoji vozidel, nebo, v určitých případech, z poměrné brzdné síly jízdní soupravy brzděné pouze přípojným vozidlem. Při zkoušce brzdění musí být motor tažného vozidla odpojen. Podmínky zkoušek a jejich vyhodnocení určuje zvláštní předpis;¹⁰⁾

- zkoušky typů „I“ a „II“

platí definice odstavce 1 písm. a) tohoto paragrafu.

- b) Provozní brzdění (pro vozidla kategorie O₁ následující ustanovení platí, pokud tato vozidla mají zařízení pro provozní brzdění),

- je-li soustava pro provozní brzdění průběžná nebo poloprůběžná, součet brzdících sil na obvodu brzděných kol se musí rovnat nejméně X % síly odpovídající maximální hmotnosti nesené koly při stojícím vozidle. Přitom X má následující hodnoty
 - přívěs naložený a nenaložený - 50
 - návěs naložený a nenaložený - 45
 - přívěs s nápravou uprostřed naložený a nenaložený - 50;
 - má-li přípojné vozidlo vzduchové brzdy, tlak v ovládací větvi spojovacího potrubí nesmí při zkoušce brzdění přesáhnout 0,65 MPa a tlak v plnicí větvi spojovacího potrubí nesmí přesáhnout 0,7 MPa. Zkušební rychlost je 60 km.h⁻¹. S naloženým přípojným vozidlem se musí vykonat doplňková zkouška při rychlosti 40 km.h⁻¹ pro porovnání s výsledkem zkoušky typu „I“;
 - je-li brzdové zařízení nájezdového typu, musí splňovat požadavky zvláštního předpisu;¹⁵⁾
 - je-li brzdové zařízení s elektrickým převodem, musí splňovat požadavky zvláštního předpisu;¹⁴⁾
 - brzdné účinky vozidel, která jsou vybavena protiblokovacím zařízením, musí splňovat, pokud je toto zařízení v činnosti, požadavky zvláštního předpisu;¹³⁾
 - mimo výše uvedené požadavky vozidla musí splnit podmínky zkoušky typu „I“ a vozidla kategorie O₄ navíc zkoušky typu „II“. Podmínky těchto zkoušek stanoví zvláštní předpis.¹⁰⁾
- c) Parkovací brzdění:
- parkovací brzda, kterou je vybaven přívěs nebo návěs, musí udržet stojící, naložený a od tažného vozidla odpojený přívěs nebo návěs na stoupajícím nebo klesajícím svahu 18 %. Síla působící na ovládací orgán nesmí přesahovat 600 N.
- d) Automatické brzdění vozidel se vzduchovým brzdovým zařízením:
- brzdný účinek při automatickém brzdění v případě úplné ztráty tlaku v plnicí větvi spojovacího potrubí, při zkoušce naloženého vozidla z rychlosti 40 km.h⁻¹ nesmí být menší než 13,5 % síly odpovídající maximální hmotnosti nesené koly při stojícím vozidle. Blokování kol při účincích větších než 13,5 % je přípustné.
- e) Brzdné účinky vozidel s protiblokovacím zařízením v činnosti:
- vozidla s protiblokovacím zařízením v činnosti musí mít brzdné účinky stanovené zvláštním předpisem.¹³⁾
- (3) Vozidla kategorie L musí mít nejméně brzdné účinky uvedené dále v tomto odstavci. Dále jsou stanoveny rovněž typy zkoušek, kterými se tyto účinky zjišťují.
- a) Typy zkoušek:
- zkouška typu „0“ s odpojeným motorem

tato zkouška je základní zkouškou, kterou se zjišťují dále předepsané brzdné účinky, pokud u nich není stanoveno jinak. Na začátku této zkoušky musí být brzdy studené (brzda se pokládá za studenou, pokud teplota měřena na kotouči nebo na vnějšku bubny je nižší než 100 °C). U vozidel s ručně řazenou převodovkou nebo s automatickou převodovkou, u níž lze ručně zařadit neutrál, se zkoušky vykonají s převodovkou v neutrálu nebo s motorem odpojeným vypnutím spojky nebo s oběma rozpojeními zároveň. U vozidel s jiným druhem automatické převodovky se zkoušky vykonají v normálních provozních podmínkách;
 - zkouška typu „0“ se zapojeným motorem

tato zkouška se vykoná jen s vozidly kategorií L₃, L₄ a L₅. Zkoušky se musí vykonat s nenaloženým vozidlem a z různých rychlostí, z nichž nejnižší je rovna 30 % maximální konstrukční rychlosti vozidla a nejvyšší se rovná 80 % maximální konstrukční rychlosti vozidla nebo 160 km.h⁻¹, podle toho, která hodnota je nižší. Měří se hodnoty maximálních brzdících účinků, které zároveň se záznamem o chování vozidla se uvedou ve zkušebním protokolu. V případě, kdy dvě soustavy pro provozní brzdění mohou být ovládány každá zvlášť, obě tyto brzdové soustavy se zkouší jako celek zároveň;
 - zkouška typu „0“ s odpojeným motorem a s mokřými brzdami

tato zkouška se musí vykonat s vozidly kategorií L₁, L₂, L₃ a L₄, s výjimkou vozidel s bubnovými brzdami obvyklé konstrukce nebo se zcela uzavřenými kotoučovými brzdami. Průběh zkoušky je totožný s průběhem zkoušky typu „0“ s odpojeným motorem, avšak navíc platí zvláštní ustanovení pro namáčení brzd stanovená zvláštním předpisem;¹⁰⁾
 - zkouška typu „I“

tato zkouška je zkouškou slábnutí brzdícího účinku a musí se vykonat s provozními brzdami vozidel kategorií L₃, L₄ a L₅ za podmínek stanovených zvláštním předpisem.¹⁰⁾
- b) Ustanovení platící pro zkoušky vozidel s brzdovými soustavami působícími pouze na přední nebo na zadní kolo nebo kola

¹⁵⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 13 - příloha 12).

- počáteční rychlost při zkoušce:

$v = 40 \text{ km.h}^{-1}$ pro kategorie L_1 a L_2 ,

$v = 60 \text{ km.h}^{-1}$ pro kategorie L_3 , L_4 a L_5

(Vozidla kategorií L_1 a L_2 mající maximální kon-

strukční rychlost (v_{\max}) nižší než 45 km.h^{-1} a kategorií L_3 , L_4 a L_5 mající maximální konstrukční rychlost (v_{\max}) nižší než 67 km.h^{-1} se zkoušejí z rychlosti $0,9 v_{\max}$);

- brzdný účinek s naloženým vozidlem:

Brzdění jen přední brzdou

Kategorie	v_j	$s \leq$	d_m	s_j
L_1	40	$0,1 v + \frac{v^2}{90}$	3,4	21,8
L_2	40	$0,1 v + \frac{v^2}{70}$	2,7 *)	26,9
L_3	60	$0,1 v + \frac{v^2}{115}$	4,4 *)	37,3
L_4	60	$0,1 v + \frac{v^2}{95}$	3,6	43,9
L_5	60	$0,1 v + \frac{v^2}{75}$	2,9 *)	54,0

Brzdění jen zadní brzdou

Kategorie	v_j	$s \leq$	d_m	s_j
L_1	40	$0,1 v + \frac{v^2}{70}$	2,7	26,9
L_2	40	$0,1 v + \frac{v^2}{70}$	2,7 *)	26,9
L_3	60	$0,1 v + \frac{v^2}{75}$	2,9 *)	54,0
L_4	60	$0,1 v + \frac{v^2}{95}$	3,6	43,9
L_5	60	$0,1 v + \frac{v^2}{75}$	2,9 *)	54,0

V těchto tabulkách znamená:

v = skutečná počáteční rychlost změřená při zkoušce, která musí být velmi blízká jmenovité počáteční rychlosti [km.h^{-1}],

v_j = jmenovitá počáteční rychlost při zkoušce [km.h^{-1}],

s = brzdná dráha [m]
(při zkoušce se změří přesně skutečná počáteční rychlost a jejím dosazením do uvedených vzorců se vypočítá mezní hodnota brzdné dráhy pro každý konkrétní případ),

s_j = jmenovitá brzdná dráha [m]
(platí jen pro hodnoty jmenovité počáteční rychlosti),

d_m = střední plné brzdné zpomalení [m.s^{-2}],

*) = Pokud nelze dosáhnout pro jednotlivé brzdové soustavy tyto hodnoty z důvodu omezení adheze, nahradí se následujícími hodnotami pro zkoušku s naloženým vozidlem a při užití obou brzdových soustav zároveň

- L_2 : $4,4 \text{ m.s}^{-2}$,

- L_3 : $5,8 \text{ m.s}^{-2}$,

- L_5 : $5,0 \text{ m.s}^{-2}$;

- brzdný účinek s nenaloženým vozidlem:

Praktická zkouška vozidla se samotným řidičem se nevyžaduje, pokud lze výpočtem prokázat, že rozdělení hmotnosti na brzděná kola umožňuje dosáhnout střední plné zpomalení nejméně $2,5 \text{ m.s}^{-2}$ nebo brzdovou dráhu $s \leq 0,1 v + (v^2/65)$ pro každou z brzdových soustav působících buď na přední, nebo na zadní kolo (kola).

c) Ustanovení pro zkoušky vozidel majících (nejméně) jednu z brzdových soustav, která je kombinovaným brzdovým systémem.

(„Kombinovaný brzdový systém“ znamená:

- u vozidel kategorií L_1 a L_3 systém, v němž nejméně dvě brzdy na různých kolech jsou ovládnány společně působením na jeden ovládací orgán. Tento způsob ovládání vyžaduje ovládací orgán nezávislý na druhém brzdovém systému, který působí jen na jedno kolo,

- u vozidel kategorií L_2 a L_5 brzdovou soustavu, která působí na všechna kola,

- u vozidel kategorie L_4 brzdovou soustavu, která působí nejméně na přední a na zadní kolo. Proto brzdová soustava, která působí zároveň na zadní kolo a na kolo postranního vozíku, se pokládá za zadní brzdu).

Vozidlo se musí zkoušet ve stavu nenaloženém a naloženém:

- Brzdění pouze kombinovaným brzdovým systémem

Kategorie	v_j	$s \leq$	d_m	s_j
L_1, L_2	40	$0,1 v + \frac{v^2}{115}$	4,4	17,9
L_3	60	$0,1 v + \frac{v^2}{132}$	5,1	33,3
L_4	60	$0,1 v + \frac{v^2}{140}$	5,4	31,7
L_5	60	$0,1 v + \frac{v^2}{130}$	5,0	33,7

- Brzdění s další provozní brzdovou soustavou nebo s nouzovou brzdovou soustavou, pro všechny kategorie:

Kategorie	v_j	$s \leq$	d_m	s_j
L_1, L_2	40	$0,1 v + \frac{v^2}{65}$	2,5	28,6
L_3, L_4, L_5	60			61,4

Význam označení a jednotky jsou stejné jako v předcházejících tabulkách.

(Vozidla kategorií L_1 a L_2 mající maximální konstrukční rychlost (v_{max}) nižší než $45 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a kategorií L_3, L_4 a L_5 mající maximální konstrukční rychlost (v_{max}) nižší než $67 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ se zkoušejí z rychlosti $0,9 v_{max}$).

d) Parkovací brzdění:

Soustava pro parkovací brzdění, pokud je na vozidle, i když je kombinována s jednou z ostatních brzdových soustav, musí být schopna udržet naložené vozidlo na stoupání nebo klesání se sklonem nejméně 18 %.

e) Síly působící na ovládací orgány:

provozní brzdění

- ruční ovládací orgán ≤ 200 N
- nožní ovládací orgán ≤ 350 N (L_1, L_2, L_3, L_4)
 ≤ 500 N (L_5)

parkovací brzdění

- ruční ovládací orgán ≤ 400 N
- nožní ovládací orgán ≤ 500 N

U ručních ovládacích pák brzdění se předpokládá, že působíště ruční síly je ve vzdálenosti 50 mm od vnějšího konce páky.

f) Brzdné účinky (minimální a maximální), kterých musí být dosaženo s mokřými brzdami:

- střední zpomalení, které se dosáhne s mokřými brzdami za 0,5 až 1,0 sekundy po tom, co brzdy byly uvedeny v činnost, musí být nejméně 60 % hodnot dosažených se suchými brzdami, při působení stejné síly na ovládací orgán,
- na ovládací orgán se působí silou, jež se aplikuje co možno nejrychleji a která se rovná síle potřebné pro dosažení zpomalení $2,5 \text{ m.s}^{-2}$ se suchými brzdami,
- v žádném okamžiku při zkoušce typu „0“ s mokřými brzdami zpomalení nesmí přesáhnout 120 % zpomalení dosaženého se suchými brzdami.

g) Brzdné účinky vozidel s protiblokovacím zařízením v činnosti:

Vozidla s protiblokovacím zařízením v činnosti musí mít brzdné účinky stanovené zvláštním předpisem.¹⁶⁾

§ 31

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 hospodárny provoz.

(2) Motor musí být konstrukčně proveden a sestaven tak, aby při jeho zástavbě do vozidla byl umožněn snadný přístup ke všem místům běžné obsluhy a údržby.

(3) Motory vozidel kategorií M, N, T a L_5 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 s motorem v klidu trvajícím nejméně 14 hodin, při teplotě oleje, elektrolytu akumulátorů (§ 54 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 vozidel¹⁶⁾ musí činit nejméně 5,9 kW na 1 t celkové hmotnosti jednotlivého vozidla nebo soupravy s výjimkou speciálních vozidel (např. těžkých silničních tahačů apod.). Výkon motoru vozidel kategorií T a S_S , při jehož stanovení se vychází z doporučené technické normy¹⁶⁾ musí činit nejméně 4,4 kW na 1 t celkové hmotnosti jednotlivého vozidla nebo soupravy. K motorovému (tažnému) vozidlu mohou být připojena jen taková přípojná vozidla, aby jízdní souprava složená z těchto vozidel při jejich celkových hmotnostech měla stoupavost nejméně 12 %.

(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).

(5) Motor vozidel kategorie L_1 musí být na snadno přístupném místě označen znakem sestávajícím z písmen CM a číslic vyjadřujících zdvihový objem válců. Označení musí být lehce čitelné, nesnímatelné, odlité nebo vyražené (např. CM - 48).

(6) Ustanovení odstavců 3 a 4 se nevztahují na vozidla poháněná elektrickou energií.

(7) Zážehové benzínové motory vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1992 musí umožňovat provoz vozidla na bezolovnatý benzín.

(8) Zážehové motory vozidel kategorie L_5 s pohotovostní hmotností vyšší než 400 kg a vozidel kategorií M a N uváděných do provozu ode dne účinnosti této vyhlášky nesmí být mazány na principu směsi paliva s mazacím olejem.

§ 32

Řízení vozidel

(1) Motorová a přípojná vozidla s výjimkou vozidel kategorie L musí z hlediska řízení splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy nebo vycházet

¹⁶⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 85), ČSN 30 2008, ČSN ISO 2288.

z doporučených technických norem¹⁷⁾ a musí být podle nich homologována nebo schválena. Řízení musí být konstruováno tak, aby byla stále zaručena snadná, rychlá a bezpečná ovladatelnost vozidla. U vozidel kategorií M a N musí být řízení na levé straně vozidla, kromě vozidla určeného ke zvláštnímu určení vyžadujícího řízení na pravé straně nebo uprostřed. Mechanismus říditelné 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. *(V závislosti na zdroji energie nezbytné pro nastavení řízených kol rozlišuje se řídicí ústrojí na*

- 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 získávána prostřednictvím mechanických, hydraulických, pneumatických nebo elektrických systémů nebo jejich kombinací).*

(2) Motorová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 30 km.h⁻¹ (s výjimkou vozidel kategorie L) musí mít konstruováno řízení tak, aby se řízená kola po projetí zatáčky samočinně vracela do přímého směru nebo aby k vrácení kol do přímého směru byla potřebná podstatně menší síla než pro jejich pohyb do zatáčky. Tato podmínka neplatí pro vozidla se strojním řízením.

(3) V řídicím ústrojí se nepřipouští vůle, které by zhoršovaly ovladatelnost vozidla, plynulost přenosu ovládací síly na řízená kola a stabilitu v přímém směru jízdy. Řídicí ústrojí musí vykazovat dostatečnou tuhost. 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 nepřesahující 30 km.h⁻¹, větší než 27° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřesahující 100 km.h⁻¹ a větší než 18° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 100 km.h⁻¹. *(Hodnoty vůle řízení se měří při umístění řídicích kol vozidla na točnách s valivým uložením. Měří se při pohotovostní i celkové hmotnosti vozidla).*

(4) Řízení motorových vozidel, pokud není vybaveno posilovacím zařízením, musí být konstruo-

váno 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 podíl celkové hmotnosti připadající na řízenou nápravu (nápravy) činí 3,5 t a více, musí mít řízení vybaveno posilovacím zařízením. Posilovacím zařízením musí být vybavena i motorová vozidla kategorie M₁ o celkové hmotnosti vyšší než 2 t, která budou

- schvalovaná jako typ počínaje dnem účinnosti této vyhlášky,
- prvně evidovaná v České republice od 1. 1. 1997.

Při selhání funkce posilovacího zařízení musí být možné řídit vozidlo (jízdní soupravu) svalovou silou řidiče, i když se značně vyšší ovládací silou stanovenou zvláštním předpisem nebo doporučenými technickými normami.¹⁷⁾

(6) Mechanismus řízení vozidel kategorií M₁ a N₁ musí z hlediska ochrany řidiče splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy¹⁸⁾ a musí být podle nich homologován.

(7) Vozidla určená k provozu na pozemních komunikacích nesmějí být vybavena strojním řízením. Traktory a pracovní stroje samojízdné, opatřené koly s pneumatikami, mohou být vybaveny strojním řízením podle doporučených technických norem,¹⁷⁾ 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 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

¹⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 79), ČSN 27 7521.

¹⁸⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 12).

§ 33

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 tak, aby je řidič mohl snadno a bez nebezpečí záměny i ve tmě ze svého místa ovládat, aniž by musel měnit polohu trupu. 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 zhasnutí a ovládání sytiče - pokud je jím vozidlo vybaveno),
- obrysová, dálková, potkávací a směrová světla, zvláštní výstražná světla a světla do mlhy,
- světelné výstražné zařízení,
- vnitřní zpětné zrcátko,
- systém stírání a ostřikování čelního, popřípadě i 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,
- zapalovač cigaret pro řidiče,
- otevírání a zavírání dveří řidiče automobilu,
- rozhlasový přístroj apod. (nevztahuje se na autobusy třídy III s vícečlennou obsluhou vozidla),
- popelníček pro řidiče,
- osvětlení interiéru vozidla,
- seřizování sklonu světlometů s potkávacím světlem z místa řidiče, pokud je jím vozidlo vybaveno.

(Operační dosažitelnost ovladačů se zjišťuje podle SAP-ONA 30 0731. Jestliže volný prostor kolem ovladačů umožňuje bezpečné uchopení a ovládání ovladačů bez nebezpečí jejich záměny nebo neúmyslné změny polohy, nemusí být požadavky stanovené touto normou v tomto případě plně dodrženy).

(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 podeprta.

(3) Motorové vozidlo musí mít ovladače zařízení obsluhovaných za jízdy řidičem a sdělovače (optické kontrolní světelné zařízení) označeny symboly stanovenými zvláštními předpisy¹⁹⁾ a podle nich homologovanými (schválenými). U motorových vozidel (kromě vozidel kategorií L a T) schvalovaných jako typ ode dne účinnosti této vyhlášky a u nových vozidel při jejich první evidenci počínaje dnem účinnosti této vyhlášky musí být při zapnutém vnějším osvětlení vozidla důležité ovladače (zejména ovladače umístěné na přístrojové desce a na pomocných panelech v zorném poli řidiče) osvětleny nebo prosvětleny tak, aby při snížené viditelnosti mohly být řidičem za jízdy jednoznačně identifikovatelné. *(V případě použití označení ovladačů, sdělovačů a indikátorů jiných, než pro které jsou stanoveny symboly v uvedených dokumentech EHK, platí ČSN 30 0110. Ovladače parkovacího brzdění a manuálního ovládání příprsti paliva nemusí být označeny symboly podle zvláštního předpisu. Sdělovač činnosti žhavení vznětového motoru se připouští, kromě zelené také oranžové barvy).*

(4) Ovládání řazení (řadicí páka) musí být konstrukčně upraveno tak, aby bylo zabráněno neúmyslnému vyřazení nebo přerazení zvoleného rychlostního stupně. U automatických převodovek musí být navíc poloha zpětného chodu a parkování zajištěna mechanicky ovládaným zařízením. 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 - neutrální ve smyslu doporučené technické normy.²⁰⁾

(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 zajištěno větší účinek brzdění motorem.

(6) U motorových vozidel, mimo dvoukolových, musí mít řidič ve svém zorném poli nebo na řadicí páce trvale vyznačeno schéma řazení.

(7) Vozidla musí být vybavena kontrolními přístroji buď stupnicovými, které ukazují vzrůstající hodnoty stupnic stejným směrem (doprava nebo nahoru), nebo bezstupnicovými. Hodnoty stupnic musí být vyznačeny zřetelnými symboly (písmeny, číslicemi, znaky, barevnými poli nebo jejich vzájemnými kombinacemi) provedenými výraznými kontrastními bar-

¹⁹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 60, TRANS/SC1/WP29/R.1/Rev. 3).

²⁰⁾ ČSN 30 0029.

vami; zásady pro čitelnost číselných údajů platí i pro bezstupnicové tlačítkové kontrolní přístroje. (*U sdružených kruhových přístrojů, to znamená u kruhových stupnic, u nichž vertikální složka rozsahu stupnice převáží nad horizontální nebo je jí rovna, platí pohyb směrem naboru*).

(8) Motorová vozidla kategorií M, N a T musí být vybavena sdělovačem signalizujícím uvedení parkovací brzdy do činnosti.

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

(10) Sdělovače a symboly dodatečně montovaného zařízení musí odpovídat požadavkům tohoto paragrafu.

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

§ 34

Výhled z místa řidiče a zpětná zrcátka

(1) Každé motorové vozidlo musí být konstruováno a vybaveno tak, aby byl zajištěn za všech provozních a povětrnostních podmínek největší možný výhled z místa řidiče všemi směry. Vozidla kategorií M, N, T a S_S musí z hlediska výhledu z místa řidiče splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy nebo vycházející z doporučené technické normy²¹⁾ a musí být podle nich homologována (schválena). Podmínky stanovené zvláštním předpisem pro výhled z místa řidiče autobusu platí přiměřeně i pro trolejbusy a tramvaje. Pokud konstrukce pracovního stroje samojízdného a speciálního traktoru s pracovním zařízením umístěným v přední části stroje v přepravní poloze neumožňuje dostatečný výhled z místa řidiče, musí být výhled umožněn pomocí zrcátek tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz vozidla.

(2) Na zasklené plochy vozidel lze připevňovat mimo vzažné plochy výhledu pouze průhledné barevné fólie, které nemění ani nepohlcují barvu předmětů, návěstních světél a světelných signálů a jsou schváleny podle § 20 této vyhlášky. V zorném poli řidiče nesmí být umístěny žádné předměty (např. okrasné a upomínkové), které by omezovaly výhled řidiče všemi směry, s výjimkou schválených označení určených k umístění na skla vozidla. Tato podmínka

neplatí pro zadní skla vozidel kategorie M₃. Výhled zadním sklem vozidla kategorie M₁ může být částečně snížen schváleným příslušenstvím nebo přepravovanými předměty, avšak jen za podmínky, že je vozidlo vybaveno pravým vnějším zpětným zrcátkem schváleného typu. Výhled předním sklem u vozidel kategorie M₃ může být částečně snížen vedle schválených označení určených k umístění na skla jen směrovou tabulkou. Provedení a umístění tabulek na vozidle musí být schváleno podle § 20 této vyhlášky.

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

- vozidla kategorií L₁, L₃, L₄, T a S_S uvedená do provozu po dni účinnosti této vyhlášky nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé i pravé straně vozidla,
- vozidla kategorií L₂, a L₅ v provedení s karosérií a kategorie M₁ jedním vnitřním zpětným zrcátkem a nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé i pravé straně vozidla. Pravým vnějším zpětným zrcátkem nemusí být tato vozidla vybavena, jestliže byla uvedena do provozu před 1. 1. 1986,
- vozidla kategorií M₂, M₃ a N nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé i pravé straně vozidla, vozidla kategorie N₃, jejichž technická způsobilost bude schválena počínaje dnem účinnosti této vyhlášky, musí být dále vybavena jedním širokoúhlým vnějším a jedním blízkopohledovým vnějším zrcátkem na pravé straně vozidla,
- jiná vozidla (mimo vozidel kategorie S_S a ručního vozíku) nejméně jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla.

(4) Vnější zpětná zrcátka nových vozidel kategorie M₁ uváděných do provozu počínaje dnem účinnosti této vyhlášky musí být seřizovatelná zevnitř karosérie bez otevírání bočních oken dveří. Motorová vozidla níže uvedených kategorií musí mít vnější zpětná zrcátka na levé i pravé straně vozidla dálkově seřizovatelná z místa řidiče, a to

- při schvalování technické způsobilosti typu vozidel kategorií M₃ a N₃ dnem účinnosti této vyhlášky,
- při první evidenci nových vozidel kategorií M₃ a N₃ počínaje dnem 1. 7. 1997,

Podmínka dálkové seřizovatelnosti vnějších zpětných zrcátek se nevztahuje na zrcátka tzv. „blízkopohledová“ a zrcátka „širokoúhlá“.

²¹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 46, 71 a 81, TRANS/SC1/WP29/R.43), ČSN 27 8009.

(5) Zpětná zrcátka musí:

- a) být pro vozidla kategorií M a N plochá nebo sféricky vypouklá, opticky klidná, nezkrslující a se sníženou odrazivostí, pro vozidla kategorie L pouze sféricky vypouklá, opticky klidná, nezkrslující a se sníženou odrazivostí,
- b) mít barevnou reprodukci obrazu takovou, aby byly jasně rozlišitelné dopravní světelné signály,
- c) mít povrch činné plochy odolný proti odírání a narušování vlivem čištění.

(6) Konstrukce, provedení a umístění vnějších zpětných zrcátek u jízdních souprav musí zajistit řidiči tažného vozidla stejný výhled jako u jednotlivého vozidla, bez ohledu na šířku přípojných vozidel; pro stanovení výhledu se vychází z nejzazších vnějších okrajů nejširšího vozidla soupravy.

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

- co nejméně bránila ve výhledu z místa řidiče,
- výhled řidiče byl zajištěn vnějšími zpětnými zrcátky buď bočními okny, nebo plochou čelního skla očištěvanou stěrači,
- při provozu byla co nejméně znečišťována.

(8) Zpětná zrcátka určená pro vozidla kategorií M, N, L, T a S_s musí z hlediska vlastností a provedení a z hlediska umístění na vozidle splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy nebo se vychází z doporučené technické normy²²⁾ a musí být podle nich homologována nebo schválena.

(9) Hodnota koeficientu odrazivosti nesmí být:

- a) u jednoplochého zpětného zrcátka menší než 40 %,
- b) u dvuplochého zpětného zrcátka (denní a noční poloha) menší než 40 % v denní poloze a menší než 4 % v noční poloze.

(10) Při montáži doplňkových zpětných zrcátek musí zůstat předepsané parametry zpětných zrcátek a výhledu zachovány.

(11) Vozidla kategorií M₂, M₃ a N₃ schvalovaná jako typ počínaje dnem účinnosti této vyhlášky musí být vybavena vnějšími zpětnými zrcátky s vyhřívacím zařízením.

(12) Ustanovení odstavce 1 s výjimkou první věty a ustanovení odstavce 8 tohoto paragrafu neplatí pro zpětná zrcátka a vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 10. 1984.

§ 35

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 dvoukolových 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 základním 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 základními klíny. Tyto klíny musí být schopny účinně zajistit vozidlo proti samovolnému pohybu, musí být lehce přístupné obsluze a bezpečně uchopitelné.

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

§ 36

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 zabírají rozstřík nečistot dozadu za jedoucím vozidlem.

(2) Blatníky, podběhy a lapače nečistot vozidel uvedených v odstavci 1 tohoto paragrafu 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 náprav umístěných 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

²²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 46 a 81), ČSN 27 7012.

- 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 níže, než je střed kola vozidla při jeho pohotovostní hmotnosti,
- c) při pohotovostní hmotnosti vozidel kategorie L a jejich přípojných vozidel 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 traktoru a pracovního stroje samojízdného (určeného pro zemědělskou činnost) musí kryty kol zakrývat kola tak, aby přední hrana u kol přední nápravy byla před svislou rovinou procházející středem tohoto kola a aby zadní hrana u kol přední nápravy byla pod vodorovnou rovinou procházející středem tohoto kola a přední i zadní hrana u kol zadní nápravy byla nejvýše jednu čtvrtinu průměru kola nad vodorovnou rovinou procházející středem tohoto kola. Při měnitelném rozchodu kol, případně při dvojitě montáži pneumatik, kdy blatníky nepřekrývají šířku běhounu pneumatik, musí být nejvyšší dovolená rychlost snížena pod 20 km.h⁻¹. Vzdálenost mezi běhounem pneumatiky a krytem musí být nejméně 60 mm a mezi bokem pneumatiky a krytem nejméně 50 mm,
- e) při pohotovostní hmotnosti pracovního stroje samojízdného (určeného pro stavební a obdobnou činnost) musí kryty kol splňovat požadavky, které se hodnotí podle doporučené technické normy,²³⁾
- f) 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 20°, u dvoukolových motorových vozidel a u traktorů nejvýše 30°. Ustanovení tohoto písmene se nevztahuje na vozidla kategorie S_s,
- g) u vozidel kategorií N₃ a O₄, které budou typově schvalovány počínaje dnem 1. 10. 1996, musí kryty kol splňovat podmínky stanovené ministerstvem.
- (4) U vozidel kategorií M a N musí být možné namontovat protiskluzové řetězy na kola hnací nápravy (náprav). Pro případ použití protiskluzového

řetězu ve dvoumontáži musí být zaručena taková konstrukce vozidla a řetězu, aby nedocházelo při jeho použití k přetěžování vnějších pneumatik ve dvoumontáži. Prostor mezi koly a podběhy, karosérií, rámem vozidla apod. musí být tak velký, aby při pohotovostní i celkové hmotnosti vozidla byla dostatečná vůle mezi pevnými částmi vozidla a koly s protiskluzovými řetězy.

(5) Protiskluzové řetězy nebo obdobná zařízení musí být schváleného typu a musí být dodávány s návodem k montáži s uvedením rozměrů pneumatik, na které mohou být namontovány.

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

§ 37

Kola, pneumatiky a plné pryžové obruče

(1) Kola vozidel musí být opatřena pneumatikami, jejichž definice jsou uvedeny v doporučené technické normě,²⁴⁾ 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 (povoleným zatížením 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 M₁ a jejich přípojná vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 a pneumatiky pro vozidla kategorií M₂, M₃ a N a jejich přípojná vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1985 a pneumatiky pro vozidla kategorie L počínaje dnem účinnosti této vyhlášky musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy²⁵⁾ a musí být podle nich homologovány. (*Homologace pneumatik pro vozidla kategorie L mohou být nabazeny technickým protokolem podle tohoto předpisu*). U vozidel kategorií M₂ a M₃ musí být použito pneumatik nejméně o jeden stupeň vyšší rychlostní kategorie,²⁵⁾ než je nejvyšší konstrukční rychlost daného vozidla. Vozidla kategorie M₁ vybavená náhradními koly s pneumatikami pro dočasné použití musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem²⁶⁾ a musí být podle něj homologovány.

²³⁾ ČSN ISO 3457 (27 7523).

²⁴⁾ ČSN 64 0001.

²⁵⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 30, 54 a 75).

²⁶⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 64).

(2) Na vozidle, pokud při schválení technické způsobilosti typu není stanoveno jinak, smí být používány pouze pneumatiky určené pro daný typ vozidla výrobcem vozidla a výrobcem pneumatik. Nosnost pneumatik nesmí být nižší než povolené zatížení připadající na kolo (nápravu) 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.²⁶⁾

(3) Na vozidle nesmějí být, s výjimkou nouzového dojetí,²⁷⁾ současně použity pneumatiky různých rozměrů a konstrukcí, pokud při schválení technické způsobilosti není stanoveno jinak. Na téže nápravě musí být používány pouze shodné pneumatiky. *[Konstrukcí pneumatiky se pro účely této vyhlášky rozumí konstrukce diagonální, radiální, smíšená (BIAS, BELTED). Shodnou pneumatikou se rozumí pneumatika stejného rozměru, konstrukce, druhu dezénu a značky. Druhem dezénu pneumatiky se rozumí dezén letní, zimní (na bočnici pneumatiky musí být označení M+S nebo M.S nebo M/S nebo MS), terénní a univerzální].*

(4) Pneumatiky musí být vždy řádně nahuštěny na tlak předepsaný výrobcem vozidla, avšak nesmí být překročeno huštění předepsané výrobcem pneumatik. U dvojité montáže kol musí být pro huštění vnitřní pneumatiky ventily uspořádány a kola provedena tak, aby tlak vzduchu v pneumatice se dal kdykoliv 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 předepsanému 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 kostru nebo ji narušují. Činná plocha pláště pneumatiky v provozu musí mít po celém obvodu a celé šíři vrchního běhounu jasně viditelný dezén s hloubkou hlavních dezénových drážek nebo zářezů u vozidel kategorií L₁ a L₂ nejméně 1 mm a u vozidel ostatních kategorií nejméně 1,6 mm.

(6) Vzájemný rozdíl vnějších průměrů jednotlivých nezatížených pneumatik na téže nápravě nebo ve dvojité montáži nesmí být větší než 1,5 % vnějšího průměru.

(7) Obnovené pláště pneumatik vozidel kategorií M a N a jejich přípojných vozidel nesmí být vyšší rychlostní nebo nosnostní kategorie oproti původním kategoriím před jejich obnovou a ode dne účinnosti

této vyhlášky musí být schváleny a opatřeny schvalovací značkou. Obnovené pláště pneumatik nesmí být použity na přední nápravě autobusů třídy II a třídy III (vozidla kategorií M₂ a M₃) a dále nesmí být použity na vozidlech pro přepravu nebezpečných nákladů definovaných v bodě 220 301 Přílohy B Dohody ADR.

(8) Pneumatiky pro vozidla kategorií M a N a jejich přípojná vozidla mohou být opraveny pouze odborně, přičemž se vychází z doporučené technické normy.²⁸⁾ Pro nouzové dojetí mohou být provedeny opravy pomocí schválených přípravků aplikovaných vstříknutím roztoku do pneumatiky nebo předvulkanizovanými opravnými materiály bez demontáže pláště. Na plášti musí být všechna poškození trvale opravena. Je nepřípustné použití duše do neopraveného bezdušového pláště. Opravené pláště mohou být použity ve stejné nebo nižší kategorii rychlosti a nosnosti. Při změně rychlostní nebo nosnostní kategorie musí být původní označení odstraněno a nahrazeno novým trvalým označením. Není-li možno po opravě použít plášť jako bezdušový, musí být označení TUBELESS na obou bočnicích odstraněno. Přípouští se použití duší v případě drobných prŕpichů či drobných poškození patek s následnou ztrátou těsnosti bezdušového pláště.

(9) Drážky dezénu plášťů pneumatik určených pro vozidla kategorií M₂, M₃, N a jejich přípojná vozidla označených výrobcem smějí být dodatečně prohloubeny jen způsobem předepsaným výrobcem pneumatik. *(Na obou stranách bočnice pneumatiky musí být vyznačen symbol  - průměr kroužku je nejméně 20 mm nebo nápis „REGROOVABLE“). Prohlubování drážek dezénu plášťů pneumatik osobních automobilů je zakázáno.*

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

Použití protiskluzových řetězů nebo obdobných zařízení a jejich umístění na vozidle je přípustné takto

- minimálně na kola poháněné nápravy (náprav),
- u motorových vozidel se stálým pohonem všech náprav minimálně na kola zadní nápravy (náprav),
- u motorových vozidel s volitelným pohonem náprav minimálně na kola nápravy (náprav), jejichž pohon nelze vyřadit.

(11) Speciální vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí do 30 km.h⁻¹ mohou být výjimečně opatřena plnými pryžovými obručemi; hmotnost vozidla připadající na 10 mm šířky základní plochy obruče nesmí

²⁷⁾ Vyhláška Federálního ministerstva vnitra č. 99/1989 Sb., o pravidlech provozu vozidel na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu).

²⁸⁾ ČSN 63 1910, ČSN 63 1912.

překročit hodnotu 100 kg a u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí do 8 km.h⁻¹ hodnotu 125 kg.

(12) Do prodeje mohou být samostatně uváděny pouze pláště s minimální hloubkou dezénové drážky 3 mm pro dvoukolová a tříkolová vozidla a 4 mm pro čtyřkolová a vícekolová vozidla.

§ 38

Pérování vozidel

Každé vozidlo a jiné vozidlo (s výjimkou jiných motorových vozidel uvedených v částích III., IV. a VII. této vyhlášky s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 30 km.h⁻¹ a traktorů) musí být dostatečně odpruženo, s případným použitím tlumičů pérování a stabilizátorů. Pérování a jeho tlumení musí být voleno tak, aby vozidlo vyvolávalo co nejmenší dynamické síly do vozovky a karosérie; zároveň musí být zajištěn co nejmenší úhel klopení (kolébání) vozidla. Toto ustanovení neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 39

Karosérie vozidel a kabina řidiče

(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 kategorií M a N musí z tohoto hlediska splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.²⁹⁾ (*Homologace vozidel kategorií M₁ a N₁ podle předpisů EHK č. 32 a 33, vozidel kategorií N₂ a N₃ podle Předpisu EHK č. 29 a vozidel kategorií M₂ a M₃ podle Předpisu EHK č. 66 lze považovat za splněné, pokud výrobce vozidla doloží splnění ekvivalentních podmínek stanovených obdobným národním nebo mezinárodně uznávaným předpisem*).

(2) Karosérie vozidel kategorie M a kabina řidiče musí být těsněny proti vnikání prachu, vody, výfukových plynů a jiných nečistot. Spojení s hnacími i hnacími ústrojími vozidla, popřípadě s podvozkem musí být provedeno tak, aby se hluk a vibrace od jejich zdrojů přenášely do karosérie, kabiny řidiče a na ovládací ústrojí vozidla v co nejmenší míře. Hodnoty vibrací nesmějí přesáhnout hodnoty uvedené ve zvláštních předpisech.³⁰⁾

(3) Motorový prostor a prostor s jakýmkoli jiným zdrojem tepla (např. nezávislé topení) musí být oddělen od prostoru pro cestující a pro náklad buď pevnou stěnou, která tvoří nedílnou součást 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 jejich hořlavost nepřekročila limit 125 mm.min⁻¹; při měření se vychází z doporučené technické normy.³¹⁾ Na vnějších stěnách motoru ani v motorovém prostoru se nesmí shromažďovat olej, palivo ani jiné hořlavé materiály. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na dvoukolová 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 ústrojí, musí být jejich kryty upraveny tak, aby jimi byl vyloučen jakýkoli nežádoucí zásah zvenčí do vnitřku karosérie.

(5) Vozidla podléhající evidenci musí mít vpředu a vzadu vymezený prostor pro umístění tabulky státní poznávací značky; rozměry tabulek stanovuje Ministerstvo vnitra. Motorová vozidla musí mít tento prostor vpředu uprostřed, vzadu uprostřed nebo s výjimkou kategorie M₁ vlevo. Přípojná vozidla vzadu uprostřed nebo vlevo.

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

§ 40

(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 M₁ musí z tohoto hlediska splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem³²⁾ a musí být podle něj homologována. Podmínky stanovené v těchto předpisech platí přiměřeně i pro ostatní kategorie motorových vozidel. Hořlavost materiálů použitých v interiéru vozidla nesmí být větší než 100 mm.min⁻¹, při měření se vychází z doporučené technické normy.³¹⁾

²⁹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 29, 32, 33 a 66).

³⁰⁾ Vyhláška Ministerstva zdravotnictví ČSR č. 13/1977 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále jen „Vyhláška č. 13/1977 Sb.“).

Směrnice Ministerstva zdravotnictví ČSR č. j. HEM-344.3-5.1.77, č. j. HEM-321.6-5.1.77 a č. j. HEM-327.2-5.1.77 ze dne 1. 2. 1977 č. 41/1977, č. 42/1977 a č. 43/1977 sb. Hyg. př. (reg. v částce 4/1977 Sb.).

Směrnice Ministerstva zdravotnictví ČSR č. j. HEM-344.3-2.7.1979 ze dne 14. 8. 1980 č. 53/1980 sb. Hyg. př. (reg. v částce 32/1980 Sb.).

³¹⁾ ČSN ISO 3795.

³²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 21).

(2) Vnější povrch vozidel nesmí mít špičaté nebo ostré výčnělky směřující ven, které by svým tvarem, rozměry nebo tvrdostí zvětšovaly nebezpečí poranění osob. 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 kategorií M_1 , N , O_1 a O_2 musí z hlediska vnějších výčnělků splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy³³⁾ a musí být podle nich homologována. Podmínky stanovené v předpisech pro kabinu vozidel kategorie N platí přiměřeně i pro vozidla kategorií M_2 a M_3 .

(4) Při dodatečné montáži schváleného příslušenství musí být splněny podmínky stanovené v odstavcích 1 a 2 a přiměřeně i v odstavci 3 tohoto paragrafu.

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

§ 41

(1) Kabina řidiče vozidel kategorií N a M musí mít vnitřní světlou šířku nejméně

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

(Počet míst k sezení ve vztahu k šířce vozidla se rozumí počet míst v jedné příčné řadě. Vnitřní světlá šířka se měří ve výšce 490 mm nad bodem H , kterým se rozumí střed kyčelního kloubu zkušební trojrozměrné figuríny, přičemž se vychází z doporučené technické normy).³⁴⁾

(2) U vozidel rychlé zdravotnické pomoci světla výška prostoru určeného pro přepravu pacienta musí být nejméně 1700 mm s výjimkou vozidel zvláštního určení (např. terénní apod.).

(3) U vozidel kategorií 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 konstrukč-

ním 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 otevírání 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 otevírání 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.

(4) Každé vozidlo určené nebo použité k přepravě dlouhého neděleného materiálu (tyče, sloupy, roury, klády 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

- musí udržet rovnoměrně rozloženou sílu 7850 N z každé započaté tuny nákladu vozidla,
- 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 nákladního prostoru vozidla nebo pro ochranné zařízení ocelový plech s minimální tloušťkou 5 mm.

(5) U vozidel kategorie N se sklápěcí karosérií musí být ochranným zařízením chráněn prostor mezi kabinou řidiče a korbou; u vozidel kategorie N_3 určených pro práci pod bagem a k nakládání balvanů, kamení apod. musí být chráněna také kabina řidiče. Toto ustanovení neplatí pro vozidla, která mají v tomto prostoru umístěno zařízení pro zvedání břemene.

(6) U vozidel kategorie N s nedělenou skříňovou karosérií musí být za poslední řadou sedadel pevná přepážka oddělující prostor pro cestující od prostoru pro náklad. Tato přepážka musí být do výšky nejméně 500 mm nad bodem H a od podlahy prostoru pro náklad v provedení z plného materiálu a nad tuto výšku musí být v provedení zabraňujícím vniknutí velkých předmětů (50 x 50 mm) do prostoru pro cestující. V prostoru pro náklad mohou být dveře s okny, pokud jsou okna ve stěnách, musí být umístěna tak, že jejich spodní okraj je výše než 900 mm od podlahy. Ustanovení tohoto odstavce platí pro vozidla uváděná do provozu počínaje dnem účinnosti této vyhlášky.

³³⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 26 a 61, TRANS/SC1/WP29/R.90/Rev.1).

³⁴⁾ ČSN 30 0725.

(7) Ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 42

(1) Minibusy a midibusy musí z hlediska konstrukce, provedení a vybavení, s výjimkou samoobslužného otevírání dveří, splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem³⁵⁾ a musí být podle něj schváleny. Obdobně se postupuje u autobusů,³⁶⁾ které při první evidenci počínaje dnem 1. 7. 1997 musí splňovat i podmínky stanovené zvláštním předpisem³⁷⁾ a musí být podle něj schváleny. (*Homologaci těchto vozidel lze považovat za splněnou, pokud výrobce při schvalování technické způsobilosti doloží splnění podmínek stanovených jiným ekvivalentním národním nebo mezinárodně uznávaným předpisem.*)

(2) V autobusech třídy II a třídy III vyrobených po 1. 1. 1985 musí být možno snadno vytvořit prostor pro bezpečnou přepravu dětského kočárku nebo invalidního vozíku (v neskládacím provedení) včetně vhodného zařízení zabraňujícího jejich samovolnému pohybu.

(3) Vozidla kategorií M₂ a M₃ musí být podle obsaditelnosti opatřena nouzovými východy tak, aby jejich celkový počet byl nejméně

- tři ... při obsaditelnosti od 9 do 22 cestujících,
- čtyři ... při obsaditelnosti od 23 do 30 cestujících,
- pět ... při obsaditelnosti od 31 do 45 cestujících,
- šest ... při obsaditelnosti od 46 do 60 cestujících,
- sedm ... při obsaditelnosti od 61 do 75 cestujících,
- osm ... při obsaditelnosti od 76 do 90 cestujících,
- devět ... při obsaditelnosti nad 90 cestujících.

Při obsaditelnosti nad 22 cestujících může existence únikových průchodů nahradit jeden z požadovaného počtu nouzových východů. 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. Na dobře

viditelném místě uvnitř vozidla musí být vyznačen počet míst k sezení a stání.

(4) Ustanovení odstavce 3 platí i pro autobusové přívěsy a návěsy.

(5) Ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, a odstavce 1 tohoto paragrafu pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 43

Sedadla a lůžka vozidel

(1) Sedadlo řidiče motorového vozidla musí být konstruováno tak, aby řidič při jízdě byl podle zvláštního předpisu,³⁸⁾ co nejméně psychicky a fyzicky unávan; to platí obdobně i pro sedadla cestujících. Každé sedadlo vozidel kategorie M (včetně zařízení pro jeho uchycení k vozidlu) musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy³⁹⁾ a musí být podle nich homologováno. 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 jednu osobu nejméně 400 mm. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro sportovní modifikace osobních automobilů, dvoukolová 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 vozidel kategorie L a jejich modifikací), pokud není zajištěna seřiditelnost sedadla řidiče ve svislém směru 80 mm a v podélném směru 100 mm, 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 nejpřízni-

³⁵⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 52).

³⁶⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 36).

³⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 66).

³⁸⁾ Vyhláška č. 13/1977 Sb.

³⁹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 17 a 80).

vější 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 M_1 v rozmezí 19° až 25° ,
- b) u vozidel kategorií M_2 , M_3 a N v rozmezí 14° až 25° .

Při sklonu opěradla 22° 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. (*Měření úhlů se provádí pomocí zkušební trojrozměrné figuríny*).⁴⁰⁾

(5) Sklopná sedadla a sklopná opěradla sedadel musí být vybavena automaticky blokováním přídržným mechanismem konstruovaným tak, aby zamezil uvolnění opěradla nebo sedadla při zpoždění 20 g ve směru podélné osy vozidla. Stejně musí být konstruováno ovládací zařízení tohoto mechanismu a musí být snadno přístupné osobě sedící na tomto sedadle nebo osobě sedící za tímto sedadlem.

(6) Vozidla kategorie M_1 musí z hlediska vztahu mezi sedadlem, volantem a nožními pedály splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁴⁰⁾ a musí být podle něj homologována. Pedály pro provozní brzdění a spojky vozidel kategorií 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 nepřekročil 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,
- osa věnce volantu nesmí být vyosena oproti podélné rovině souměrnosti sedáku sedadla řidiče o více než 30 mm.

U vozidel kategorií M a N musí být dostatečný prostor

pro odpočinek 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 podle doporučené technické normy³⁴⁾ a stropem měřena 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 kabiny řidiče při nejnižší poloze výškově seřiditelného sedadla a současně v zadní krajní poloze určené výrobcem k sezení a nejméně 820 mm u vozidel kategorií M_1 a N_1 s výjimkou jejich sportovních modifikací,
- b) kolem volantu musí být volný prostor široký nejméně 100 mm, měřeno v rovině věnce volantu,
- c) ve výšce loktů řidiče podle doporučené technické normy³⁴⁾ 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. (*Měřeno ve vzdálenosti 175 mm od bodu H na ose trupu figuríny*),
- 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, přičemž se vychází z doporučené technické normy.³⁴⁾ (*Kontrola tohoto ustanovení se provádí v poloze sedadla odpovídající figuríně 50 % velikostní skupiny při výškovém nastavení sedadla do poloviny rozsahů seřízení*),
- 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.

⁴⁰⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 35).

(8) Sedadla vozidel kategorií M_1 a N a sedadla řidiče a spolujezdce vozidel kategorií M_2 a M_3 třídy II a třídy III a sedadla cestujících v autobusech třídy III uvedených do provozu po dni účinnosti této vyhlášky musí být vybavena opěrkami hlavy. Opěrky hlavy musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁴¹⁾ a musí být podle něj homologovány. Pokud opěrka hlavy je integrální částí sedadla homologovaného jako celek podle zvláštního předpisu,³⁹⁾ nemusí být opatřena štítkem výrobce s vyznačením homologace. To platí i pro vyjímatelné nebo výsuvné provedení opěrek hlavy. U zadních sedadel vozidel kategorie M_1 s výškou opěradel nejméně 700 mm se opěrky hlavy při schvalování technické způsobilosti typů vozidla do 1. 7. 1997 a u vozidla uváděného poprvé do provozu do 1. 7. 1998 nevyžadují. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro nesamostatná střední sedadla vozidel kategorií M_1 a N_1 a pro nouzová sedadla, která svými rozměry nespĺňují stanovené požadavky a mohou být využita pro příležitostnou přepravu osob.

(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 zvláštním předpisem³²⁾ a musí být podle něj homologována.

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

- 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 párou musí být

- na sedadlech vozidla kategorie M_1 nejméně $140 \text{ g.m}^{-2}.\text{h}^{-1}$,
- na sedadlech řidičů a ostatních členů osádky vozidel kategorií M_2 , M_3 a N nejméně $150 \text{ g.m}^{-2}.\text{h}^{-1}$,
- na sedadlech pro cestující ve vozidlech kategorií M_2 a M_3 s výjimkou autobusů třídy II a třídy III nejméně $120 \text{ g.m}^{-2}.\text{h}^{-1}$.

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 katego-

rie N a ve vozidlech kategorií M_2 a M_3 nesmí mít menší rozměry než 550 x 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 jiná motorová vozidla uvedená v části VI. této vyhlášky, pro vozidla kategorie T a pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení odstavců 6, 7 a 11 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 44

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 pohyblivá ústrojí procházející podlahou musí být řádně utěsněny proti vnikání prachu, nečistot a hluku; musí být upraveny podle § 40 odst. 3 této vyhlášky. (*Pohyblivými ústrojími se rozumějí např. pedály, sloupky řízení, páka řazení, páka parkovací brzdy apod.*)

(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 kategorií M_2 a M_3 musí být potaženy vhodnou krytinou nebo rohoží zabráňující 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.

§ 45

Dveře, dveřní závěsy a závěry

(1) Dveře vozidel musí být při zavření zajištěny tak, aby se za jízdy samovolně neotevřely a ani nemohly být neúmyslně otevřeny. U bočních jednokřídlých dveří musí být dveřní závěsy vpředu ve směru jízdy; tato podmínka se nevztahuje na automobily, jejichž technická způsobilost byla schválena před

⁴¹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 25).

1. 1. 1960, a vozidla kategorií T a S_s, 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 zvláštním předpisem⁴²⁾ a musí být podle něj homologovány.

(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 zvenčí se dvěma jasně rozlišitelnými polohami ovladatelné zevnitř vozidla. Toto ustanovení neplatí pro nouzové dveřní východy vozidel kategorií M₂ a M₃ 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 podle doporučené technické normy;³⁵⁾ toto ustanovení neplatí pro sportovní modifikace vozidel kategorie M₁ a vozidla kategorie T i pro jiná motorová vozidla uvedená v části IV. této vyhlášky. U bezkapotových automobilů musí mít dveřní otvor na úrovni podlahy světlou šířku nejméně 250 mm. V autobusech musí být z vnější strany vozidla na dobře viditelném místě označeny dveře určené pro nástup osob s omezenou schopností pohybu a orientace k sedadlům pro ně vyhrazeným (§ 43 odst. 10) a dveře určené pro nástup osob na vozíku pro invalidy a s dětskými kočárky do prostoru pro ně vyhrazeného (§ 42 odst. 2). *(Tato šířka se měří ve výši ramen zkušební trojrozměrné figuríny. U vozidel kategorií M₂ a M₃ se světlá šířka provozních dveří měří po celé výšce dveří).*

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

(6) Jsou-li dveře autobusů 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 nejvýše 147 N.

(7) Dálkově ovládané dveře autobusů třídy I a třídy II 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 musí být řidiči spolehlivě oznámen zřetelným optickým znamením. Toto ustanovení neplatí pro autobusy, které jsou vybaveny zařízením zamezujícím rozjezd autobusu při otevřených dveřích.

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

(10) Ustanovení platná pro autobusy se vztahují i na autobusové přívěsy a návěsy. Ustanovení odstavce 1 poslední věty a odstavců 3, 4, 6 a 9 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 46

Zařízení pro nastupování a vystupování

(1) Do kabiny řidiče a do karosérie vozidel kategorie M musí být umožněn pohodlný a bezpečný nástup a výstup. 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 byla 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 zabráňovaly v co největší míře uklouznutí při nastupování a vystupování. *(Náboje kol a ráfky kol se nepovažují za zařízení pro nastupování a vystupování).*

(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 jiných vozidel s elektrickým pohonem musí být nástupní a výstupní schůdky a madla elektricky odizolována od skříňové 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, jestliže výška jejich podlahy nad vozovkou převyšuje 650 mm při pohotovostní hmotnosti vozidla. Tato vozidla v provedení pro použití plachty pro ochranu přepravovaného nákladu musí umožňovat přiměřeně bezpečnou manipulaci s touto plachtou a s nosnou konstrukcí pro tuto plachtu.

⁴²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 11).

(5) Vstupní dveře vozidel kategorií 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 zádi autobusu, je-li žebřík umístěn na boku autobusu, musí být odnímatel.

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

§ 47

Nádrž na paliva

(1) Nádrž na kapalná paliva (automobilový benzín nebo motorová nafta) 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. Na vozidle smějí být instalovány jen nádrže schváleného provedení.

(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 čištění a nesmí jimi vnikat nečistota a při údržbě a mytí vozidla i voda do nádrže.

(3) Vozidla kategorie M₁, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1985, musí z hlediska ochrany proti vzniku požáru splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁴³⁾ a musí být podle něj homologována a schválena. Tento předpis se vztahuje přiměřeně i na ostatní kategorie vozidel a na palivové nádrže nezávislých topení.

(4) Plnicí otvor palivové 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 dvoukolových motorových vozidel) ani při jejím přelití dojít k polití horkých částí vozidla, výfukového potrubí nebo elektrického příslušenství. Plnicí otvor palivové nádrže u vozidel kategorií L₃, L₄, L₅, M a N musí být

opatřen zajišťovacím zařízením proti odcizení nebo znehodnocení jejího obsahu nepovolnou osobou.

(5) Plnicí potrubí palivové nádrže (s výjimkou palivových nádrží pro nezávislé topení a nádrže dvoukolových motorových vozidel) musí být provedeno tak, aby nedocházelo ke zpětnému vystříkávání 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 kategorií M₁ a N₁,
- 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 kategorií M₁ a N₁,
- 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 M₁ 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 kategorií M₁ a N₁ musí být v palivové nádrži nouzová zásoba paliva, která umožní ujetí nejméně 50 km a nejméně 100 km u vozidel kategorií N₂, N₃, M₂ a M₃. Vozidla kategorií M a N musí být vybavena palivoměrem a nouzová zásoba paliva musí být řídiči jednoznačně a zřetelně signalizována optickým sdělovačem 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 dvoukolových 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 řídiči alespoň uspořádáním přepouštěcích kohoutů nebo polohou jejich ovládacích prvků.

⁴³⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 34).

(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 vymežujících největší šířku vozidla vzdáleny nejméně 150 mm a od roviny vymežující délku vozidla vpředu nebo vzadu nejméně 250 mm.

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

§ 48

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 zároven před mechanickým poškozením. Trubkové spoje musí být šroubené nebo spájené natvrdo; 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 nepřipustné, aby palivo z potrubí, popřípadě ze zařízení namontovaných v jeho obvodu odkapávalo a odpařovalo se na horké části vozidla, výfukové potrubí a na elektrické zařízení vozidla.

(3) Motorová vozidla, u nichž se palivo dopravuje z nádrže ke karburátoru nebo vstřikovacímu čerpadlu vlastním spádem, musí mít u nádrže uzavírací zařízení pro přerušování dodávky paliva.

(4) U vozidel kategorií 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.

§ 49

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 ministerstvem z hlediska přípustných limitů znečišťování ovzduší a ochrany životního prostředí provozem vozidel.

(2) Automobilový benzín určený k pohonu spalovacího motoru vozidla smí obsahovat v jednom litru

- a) v olovnatém benzínu nejvýše 0,15 g olova a nejméně 0,03 g olova,

b) v bezolovnatém benzínu nejvýše 0,005 g olova.

(3) Motorová nafta určená k pohonu spalovacího motoru vozidla smí obsahovat nejvýše 1,5 g síry v 1 kilogramu nafty a od 1. 10. 1996 nejvíce 0,5 g síry v 1 kilogramu nafty.

(4) K pohonu vznětových motorů lze použít také methylestery řepkového oleje (tzv. biologické palivo pro vznětové motory); při jeho určení se vychází z doporučené technické normy,⁴⁴⁾ pokud výrobce daného motoru vyjádří souhlas s jeho použitím.

(5) Stlačený zemní plyn nebo bioplyn (CNG) určený k pohonu spalovacího motoru musí obsahovat nejméně 85 % objemového podílu metanu nebo jiné směsi uhlovodíků s kritickou teplotou nižší než 263 °K (-10 °C).

(6) Zkapalněným ropným plynem (LPG) se rozumí směs s převážným obsahem propan-butanu. Hustota zkapalněného propan-butanu při teplotě 50 °C je 450 kg.m⁻³ a tlak při teplotě 70 °C je max. 2,55 MPa, ve smyslu doporučené technické normy.⁴⁵⁾

§ 50

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.

(4) Koncová část výfukového potrubí musí být směřována vzhůru nad vozidlo nebo dozadu anebo vlevo. U tahačů návěsů nesmí docházet k přímému ofukování návěsu výfukovými plyny. Koncová část výfukového potrubí musí být vyústěna v blízkosti obrysu vozidla, avšak nesmí jej přesahovat, s výjimkou dvoukolových motorových vozidel. Osa vyústění koncové části výfukového potrubí, s výjimkou potrubí směřovaného vzhůru a vyústěného nad vozidlem, musí být buď rovnoběžná s vodorovnou rovinou, nebo

⁴⁴⁾ ČSN 65 6507.

⁴⁵⁾ ČSN 65 6482.

skloněná k rovině vozovky. Vyústění výfukového potrubí musí být vedeno tak, aby bylo co nejvíce omezeno vnikání výfukových plynů dovnitř karosérie a aby výfukové plyny nezneškodnocovaly náklad.

(5) Pokud je výfukové potrubí vozidel vyvedeno svisle vzhůru, pak musí být u vozidel uváděných do provozu po dni účinnosti této vyhlášky opatřeno nahoře klapkou nebo odvodňovacím ventilem v nejnižším místě. Jeho vyústění musí být nejméně 100 mm nad střešou kabiny řidiče nebo karosérie motorového vozidla, kromě vozidel kategorií T a S₅.

(6) Náhradní výfukové systémy musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁴⁶⁾ a musí být podle nich homologovány. U náhradních výfukových systémů pro vozidla, jejichž výroba byla ukončena k 31. 12. 1992, lze homologaci nahradit technickým protokolem podle zvláštních předpisů.⁴⁶⁾

(7) Tento paragraf platí i pro dodatečně montované nástavce výfuku. Ustanovení odstavce 4 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 51

Emise škodlivin ve výfukových plynech

(1) Motorové vozidlo se zážehovým motorem musí z hlediska emisí škodlivin ve výfukových plynech splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁴⁷⁾ a musí být podle nich homologováno. Pro schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla lze připustit technický protokol podle zvláštních předpisů.⁴⁷⁾ (Pro mopedy Předpis EHK č. 47. Pro motocykly Předpis EHK č. 40. Pro vozidla kategorií M₁ a N₁ uvedená do provozu v České republice do 30. 9. 1985 platí Předpis EHK č. 15.03. Pro vozidla uvedená do provozu po 1. 10. 1985 platí Předpis EHK č. 15.04 a pro vozidla uvedená do provozu po 1. 12. 1989 platí Předpis EHK č. 83.00. Pro vozidla těchto kategorií typově schválená po 1. 10. 1993 a při schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla počínaje dnem 1. 10. 1994 včetně evidence nových vozidel platí Předpis EHK č. 83.01-B. Limity Předpisu EHK č. 83.02-B platí pro vozidla, jejichž technická způsobilost jako typu vozidla byla schválena po 1. 7. 1994, pro nová vozidla prvně evidovaná po 1. 1. 1995 a pro vozidla jednotlivě schvalovaná po 1. 7. 1995. V těchto předpisech jsou uvedeny přípustné hodnoty sledovaných složek škodlivých exhalací).

(2) Motorové vozidlo se vznětovým motorem

musí z hlediska emisí škodlivin ve výfukových plynech splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁴⁸⁾ a musí být podle nich homologováno. Pro schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla lze připustit technický protokol podle zvláštních předpisů.⁴⁸⁾ (Předpisy EHK č. 24.03 a č. 49.02. Pokud vozidla kategorií M₁ a N₁ se vznětovým motorem nejsou homologována podle předpisu EHK č. 49, musí být homologována podle předpisu EHK č. 83.01-C. Tyto předpisy platí pro vozidla typově schvalovaná po 1. 10. 1993 a pro jednotlivá vozidla schvalovaná po 1. 10. 1994, včetně evidence nových vozidel. Limity předpisu EHK č. 83.02-C platí pro vozidla, jejichž technická způsobilost jako typu vozidla byla schválena po 1. 7. 1994, pro nová vozidla prvně evidovaná po 1. 1. 1995 a pro vozidla jednotlivě schvalovaná po 1. 7. 1995. V uvedených předpisech jsou přípustné hodnoty sledovaných složek škodlivých exhalací).

(3) Vozidla uvedená v § 81, 82 a 84 této vyhlášky poháněná vznětovým motorem musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁴⁹⁾ a musí být podle nich homologována.

(4) Provozovatel nebo uživatel vozidla nesmí na motoru (vozidle) provádět takové zásahy (např. montáž neschváleného zařízení), které by zvyšovaly emise škodlivin ve výfukových plynech.

(5) Vstříkovací zařízení palivové soustavy smí seřízovat a opravovat jen osoba pověřená výrobcem daného vstříkovacího zařízení nebo motorového vozidla. Seřizovací prvky ovlivňující množství škodlivých exhalací ve výfukových plynech musí být zajištěny (zaplombovány) proti neoprávněnému zásahu, pokud takové zajištění (plombování) umožňují.

(6) Přípustné limity škodlivých exhalací ve výfukových plynech při kontrolách motorových vozidel v provozu po schválení jejich technické způsobilosti jsou uvedeny v odstavcích 7 a 8 tohoto paragrafu.

(7) U vozidla v provozu se zážehovým motorem se ověřuje přítomnost a množství škodlivých složek ve výfukových plynech (spalinách) po záběhu motoru. (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). Koncentrace oxidu uhelnatého (CO) a koncentrace nespálených uhlovodíků (HC) při tomto ověřování nesmí překročit dále uvedené hodnoty

⁴⁶⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 59 a 92).

⁴⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 15, 40, 47 a 83).

⁴⁸⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 24, 49 a 83).

⁴⁹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 24, TRANS/WP29/395).

- a) 6,0 % CO a 2000 ppm HC při volnoběžných otáčkách motoru u vozidel vyrobených do konce roku 1972,
- b) 4,5 % CO a 1200 ppm HC při volnoběžných otáčkách motoru u vozidel vyrobených od roku 1973 do konce roku 1986,
- c) u vozidel vyrobených od 1. 1. 1987 bez katalytického systému nebo s neřízeným katalytickým systémem hodnoty stanovené výrobcem vozidla (motoru) zvýšené max. o 50 % oproti těmto hodnotám, avšak nesmí překročit 3,5 % CO a 800 ppm HC,
- d) u vozidel (motoru) s řízeným třícestným katalytickým systémem hodnoty stanovené výrobcem vozidla (motoru) zvýšené max. o 50 % oproti těmto hodnotám, avšak nesmí překročit 0,5 % CO při volnoběžných otáčkách a 0,3 % CO při zvýšených otáčkách nezatiženého motoru, při nichž hodnota lambda (hmotnostní poměr kyslíku a paliva) musí být 1,0 s tolerancí $\pm 0,03$. Zvýšené otáčky nezatiženého motoru jsou otáčky odpovídající přibližně 1/2 otáček při jmenovitém výkonu motoru a musí být vyšší než 2000 min^{-1} , pokud výrobcem není stanoven jiný počet otáček.

U motoru mazaného směsí paliva a mazacího oleje se HC nekontrolují.

Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na vozidla kategorie L s pohotovostní hmotností nižší než 400 kg.

(8) U vozidel v provozu poháněných vznětovým motorem se ověřuje jeho kouřivost metodou volné akcelerace po záběhu motoru. *(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);*

- a) u vozidel (motorů) vyrobených do konce roku 1980 poháněných nepřepřlňovaným nebo přepřlňovaným vznětovým motorem naměřená hodnota součinitele absorpce přípustné kouřivosti (X_p) nesmí překročit $4,0 \text{ m}^{-1}$,
- b) u vozidel (motorů) vyrobených počínaje rokem 1981 naměřená hodnota součinitele absorpce přípustné kouřivosti (X_p) může být vyšší nejvíce o $0,5 \text{ m}^{-1}$ oproti hodnotě korigovaného součinitele absorpce (X_L) uvedené na štítku vozidla (motoru) nebo v dokumentaci výrobce vozidla (motoru), nesmí však u motoru nepřepřlňovaného překročit hodnotu $2,5 \text{ m}^{-1}$ a u motoru přepřlňovaného překročit hodnotu $3,0 \text{ m}^{-1}$. Pokud štítek nebo údaj hodnoty korigovaného součinitele absorpce (X_L) na vozidle nebo motoru chybí a není uveden v dokumentaci výrobce vozidla (motoru) a při měření součinitele absorpce přípustné kouřivosti (X_p) u vozidla (motoru) v řádném technickém

stavu změřený součinitel u nepřepřlňovaného motoru je vyšší než $2,5 \text{ m}^{-1}$ a u přepřlňovaného motoru je vyšší než $3,0 \text{ m}^{-1}$, pak hodnotu součinitele absorpce kouřivosti (X_p) pro daný motor stanoví jeho výrobce podle vlastní dokumentace nebo výpočtem podle odstavce 9 tohoto paragrafu, případně pověřená zkušebna, pokud není výrobce znám.

(9) Součinitel absorpce přípustné kouřivosti (X_p) vznětových motorů se výpočtem pro případy uvedené v odstavci 8 písm. b) tohoto paragrafu stanoví následovně

- a) u motoru nepřepřlňovaného nesmí být vyšší než $3,2 \text{ m}^{-1}$,
- b) u motoru přepřlňovaného nesmí být vyšší než hodnoty stanovené v závislosti na velikosti motoru vyjádřené jeho vztažným průtokem plynu V_p :

Vztažný průtok plynu $V_p \text{ [dm}^3 \cdot \text{s}^{-1}]$	Přípustná kouřivost $X_p \text{ [m}^{-1}]$
do 50	3,7
nad 50 do 100	3,3
nad 100 do 130	3,0
nad 130 do 200	2,8
nad 200	2,6

Vztažný průtok plynu čtyřdobého motoru se stanoví podle vztahu

$$V_p = 0,45 \cdot \frac{V_h \cdot n_j}{120} \quad [\text{dm}^3 \cdot \text{s}^{-1}],$$

kde V_h - zdvihový objem motoru $[\text{dm}^3]$

n_j - otáčky motoru při jmenovitém výkonu $[\text{min}^{-1}]$.

(10) Zážehové a vznětové motory upravené na pohon stlačeným zemním plynem (CNG) nebo na pohon zkapalněným ropným plynem (LPG) musí z hlediska škodlivých emisí ve výfukových plynech splňovat přípustné limity stanovené pro dané vozidlo (motor) před jeho úpravou. Tyto limity musí být u dvoupalivových systémů splněny při spalování každého z paliv.

(11) Při namátkových kontrolách motorových vozidel v silničním provozu z hlediska emisí škodlivin ve výfukových plynech podle odstavců 7 a 8 tohoto paragrafu se neprovádí kontrola a seřízení palivové a zapalovací soustavy vozidla podle dokumentace výrobce. Součástí kontroly u vznětového motoru je ověření neporušenosti zaplombování vstřikovacího čerpadla.

§ 52

Hluk vozidel

(1) Vozidla, jejich motory, díly a všechna ústrojí, ve kterých dochází k pohybu částí, větrací a vytápěcí zařízení, sací a výfukové 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 nová vozidla při schvalování jejich technické způsobilosti, při výrobě a při uvádění do provozu splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.⁵⁰⁾ Hladina vnějšího hluku vozidel kategorií T, S_S a jednonápravových traktorů s přívěsy nesmí přesahovat za podmínek měření, které stanovuje zvláštní předpis pro vozidla kategorií M a N⁵⁰⁾ hodnotu

- 85 dB(A) u vozidel s pohotovostní hmotností do 1,5 t,

- 89 dB(A) u vozidel s pohotovostní hmotností převyšující 1,5 t.

Vozidla kategorie S_S musí být při měření v přepravní poloze podle návodu k obsluze a s připojeným vybraným pracovním ústrojím.

Hladina vnějšího hluku vozidla v provozu a po jeho opravě nebo jakémkoli zásahu do výfukového nebo tlumicího systému (zařízení) nesmí být vyšší, než byla při schválení jeho technické způsobilosti.

(3) U vozidel uváděných do provozu po 31. 12. 1982 se zapisuje do technického průkazu vozidla referenční hodnota hladiny vnějšího hluku výfukového systému stojícího vozidla zjištěná zkušebnou provádějící homologační zkoušky vozidel z hlediska hluku. [Referenční hodnota se vyčíslí ze zjištěné hladiny hluku stojícího vozidla při homologačním testu přičtením 5 dB(A)]. U vozidel uvedených do provozu do 31. 12. 1982 musí výfukový systém stojícího vozidla splňovat tyto referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku v dB(A):

Kategorie vozidla	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 s motorem zdvihového objemu do 50 cm ³ včetně	105	103	103
na 50 cm ³ do 125 cm ³	107	105	105
na 125 cm ³ do 500 cm ³	109	107	107
na 500 cm ³	110	108	108

kategorie vozidla	schválení technické způsobilosti		
	před r. 1972	od 1. 1. 1972 do 31. 12. 1975	od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1982
Vozidla kategorie M ₁	102	100	98
Vozidla kategorie M ₂ a M ₃ celkové hmotnosti			
- do 3,5 t včetně	112	110	108
- nad 3,5 t	116	114	112
Vozidla kategorie N ₁	112	110	108
N ₂ a N ₃	116	114	112

⁵⁰⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 9, 41, 51 a 63).

Referenční hodnota hladiny vnějšího hluku stojícího vozidla nesmí být během provozu vozidla překročena. Způsob a zjišťování referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku výfukového systému stojícího vozidla v provozu stanoví zvláštní předpis.⁵⁰⁾

(4) V konstrukci a provedení ústrojí vozidla nesmějí být prováděny takové zásahy (např. montáž neschváleného zařízení), které by zvyšovaly hluk nad stanovené meze.

(5) Ustanovení tohoto paragrafu se vztahuje i na vozidla s nástavbami s motory užívanými k provozu zvláštních zařízení trvale nebo přechodně připojených na vozidlo.

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

§ 53

Třecí a těsnicí materiály

U dílů, součástí, celků a skupin používaných nebo určených pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, včetně jiných vozidel a jejich přípojných vozidel, nesmí být použito materiálů obsahujících azbest, a to

- u třecích materiálů podléhajících opotřebení při provozu vozidla při první evidenci (uvedení do provozu) nových vozidel kategorií L, M, N, O, T a S₅ včetně náhradních dílů pro tato vozidla ode dne účinnosti této vyhlášky,
- u těsnicích a izolačních materiálů používaných nebo určených pro vozidla kategorií L, M, N, O, T a S₅ včetně náhradních dílů při první evidenci (uvedení do provozu) nových vozidel ode dne účinnosti této vyhlášky,
- u všech třecích, těsnicích a izolačních materiálů pro náhradní potřebu od 1. 7. 1997.

§ 54

Zdrojové soupravy elektrické energie

(1) Akumulátor musí být na vozidlo upevněn a jeho uchycení upraveno tak, aby jeho poloha na vozidle byla zachována i při zpoždění nebo zrychlení nejméně 5 g všemi směry. Akumulátor musí být umístěn tak, aby nemohlo dojít k samovolnému 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 § 31 této vyhlášky. Toto ustanovení se netýká dvoukolových motorových vozidel a jejich modifikací a jiných motorových vozidel.

(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 všech elektrických spotřebičů 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.

§ 55

Elektrická instalace vozidla

(1) Elektrická instalace vozidla musí být izolována a vedena tak, aby bylo zamezeno samovolnému poškození vodičů nebo vzniku zkratu. Izolaci jednotlivých vodičů nutno volit podle prostředí, druhu a způsobu uložení. Vozidla kategorie M₁, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1985, musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁴³⁾ a musí být podle něj homologována.

(2) Motorová vozidla s výjimkou dvoukolových a vozidel kategorií T a S₅ musí být opatřena zásuvkou pro přenosnou elektrickou svítilnu. Pokud jsou vozidla kategorií M a N vybavena elektrickým zapalovačem cigaret, jehož zásuvku lze použít též jako zásuvku pro připojení přenosné elektrické svítilny, nemusí být vystrojena zvláštní zásuvkou podle první věty tohoto odstavce.

(3) Připojení elektrické instalace pro předepsané osvětlení návěsu a přívěsu k taženému vozidlu musí být provedeno podle mezinárodního předpisu sedmipólovým elektrickým vedením se sedmipólovou zásuvkou a jí odpovídající vidlicí černé (tmavé) barvy; zásuvka a vidlice pro jiné účely (doplňkové) musí být pro rozlišení bílé (světlé) barvy. Zásuvky a vidlice co do provedení, barvy a umístění musí od 1. 1. 1985 splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁵¹⁾ a musí být podle nich schváleny. Vozidla s elektrickou instalací 24 V určená k tažení přípojných vozidel, vyrobená do 31. 12. 1990 musí být ode dne 1. 7. 1985 vybavena vhodným zařízením (přechodovým dílem) umožňujícím vzájemné propojení zásuvek a vidlic 24 V se zá-

⁵¹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (TRANS/SC1/WP29/R.12 a R.90/Rev.1).

suvkami a vidlicemi 12 V dříve používaných i pro napětí 24 V. Propojení elektrické instalace mezi traktozem a jeho přípojným vozidlem může být provedeno pětizilovým elektrickým vodičem, avšak sedmipólovou zásuvkou a jí odpovídající vidlicí, přičemž zapojení jednotlivých vodičů musí být shodné se zapojením jako u vozidel kategorie N.

(4) U vozidel kategorií M, N a O je možné nahradit sedmipólové zásuvky a vidlice pro propojení elektrické instalace zásuvkou a vidlicí třináctipólovou (nebo patnáctipólovou), jejichž provedení musí odpovídat mezinárodním předpisům „Osobní automobily a nákladní automobily s 12 V systémem a 13 kolíkové elektrické spojení mezi tažným a přípojným vozidlem; Nákladní vozidla s 24 V systémem a 15 kolíkové elektrické spojení mezi tažným a přípojným vozidlem“. Je-li tažné vozidlo vybaveno třináctipólovou (nebo patnáctipólovou) zásuvkou a přípojně vozidlo sedmipólovou vidlicí, pak musí být k propojení těchto vozidel použita „redukce“ ze 13, resp. 15 na 7 pólů, jejíž provedení musí být schváleno.

(5) Vozidla kategorií N₂, N₃, M₂, M₃, T a S_S musí mít elektrické zařízení opatřeno snadno přístupným odpojovačem akumulátoru.

(6) Ustanovení odstavce 1 třetí věty, odstavce 2, odstavce 3 poslední věty a odstavce 5 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení odstavce 5 platná pro vozidla kategorií T a S_S neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena přede dnem účinnosti této vyhlášky.

§ 56

Světelná zařízení vozidel

(1) Na vozidle se smí používat jen takových světelných zdrojů a zařízení (i co do počtu), která jsou pro daný druh a kategorii vozidla předepsána nebo povolena. Světelná zařízení na vozidlech, jejichž technická způsobilost byla 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 předpisy⁵²⁾ a musí být podle nich homologovány. Jiná světelná zařízení, než jsou povolena nebo dále předepsána, nesmí být na vozidle použita. Dodatečně lze na vozidlo montovat povolená světelná zařízení jen za předpokladů, že nebudou v úhlu 15° směrem ven od obrysu vozidla vyzařovat dopředu červené světlo a dozadu světlo bílé (s výjimkou světla svícen určených k osvět-

lení vnitřního prostoru). Na vozidla je možno dodatečně montovat světelná zařízení k označení určitých vozidel, jako jsou vozidla taxislužby, vozidla hromadné veřejné dopravy (prosvětlené směrové a číselné tabule), sanitní vozidla (u sanitních vozidel v provozu se připouští užití označení červeným křížem v bílém poli směrem dopředu i dozadu) apod. Tato zařízení musí vyzařovat nepřerušované světlo neproměnné barvy.

(2) Poloha světelných zařízení a jejich geometrická viditelnost u vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 10. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁵³⁾ nebo se vychází z doporučené technické normy⁵³⁾ a musí být podle nich homologována (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 byly splněny požadavky na umístění a aby nebyl narušen výhled z místa řidiče ani stanovená geometrická viditelnost ostatních světelných zařízení.

(4) Vertikální nastavení sklonu světlometů s potkávacím světlem, s výjimkou jiných motorových vozidel uvedených v § 11 této vyhlášky, měřeno při stání v rozsahu od pohotovostní do celkové hmotnosti vozidla, musí zůstat v rozsahu sklonů -0,5 % až -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 světlometů vzhledem ke karosérii podle zatížení vozidla, které musí být ovladatelné z místa řidiče (ručně) nebo musí pracovat samostatně. Pro každý typ vozidla musí výrobce stanovit základní nastavení, které musí být nejméně v rozmezí -1 % až -1,5 %, a od 1. 10. 1984 musí být tato hodnota základního nastavení s příslušným symbolem uvedena v blízkosti světlometů nebo na štítku výrobce a v návodu k obsluze včetně schéma správného nastavení (seřízení) potkávacích světel.

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

(6) Všechna vnější světelná zařízení, pokud jsou v činnosti, musí svítit stálým a nepřerušovaným světlem, s výjimkou směrových světel (§ 61) a zvláštních výstražných světelných zařízení (§ 65).

⁵²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 1 až 8, 19, 20, 23, 38, 50, 56, 57, 65, 72, 76, 77, 82, 87, 91 a 37 - světelné zdroje).

⁵³⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 48, 53, 74 a 86), ČSN 47 0004.

(7) Motorová vozidla mohou být vybavena jedním hledacím světlotemetem se světlem bílé barvy, který nesmí být uveden do činnosti na jedoucím vozidle.

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

- světlotemety s dálkovým a potkávacím světlem - žlutou
- předními ukazateli směru - bílou
- zadními ukazateli směru - červenou.

(9) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro světelná zařízení vyzařující světlo bílé barvy určená

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

Činnost těchto světelných zařízení však musí být signalizována dalším nepřerušovaně svítícím sdělovačem žluté barvy v zorném poli řidiče, s výjimkou traktorů, jejichž technická způsobilost byla schválena do 1. 1. 1985.

(10) Vozidla, která nejsou vybavena vlastním vnějším světelným zařízením (pracovní stroje atd.), musí být v provozu na pozemních komunikacích vybavena soupravou přenosných světelných zařízení (obrysová, brzdová a směrová světla) podle zvláštních předpisů nebo se vychází z doporučené technické normy.⁵³⁾ Souprava musí být opatřena propojovacím kabelem o délce nejméně 10 m s vidlicí umožňující propojení s tažným vozidlem (sedmipólová nebo třináctipólová a nebo patnáctipólová). Držáky této soupravy musí být umístěny tak, aby po nasazení soupravy byly splněny požadavky na umístění světelných zařízení na vozidle.

§ 57

Světlotemety vozidel

(1) Každé motorové vozidlo, s výjimkou ostatních motorových vozidel uvedených v části VII. této vyhlášky, musí být vybaveno světlotemety s potkávacími a dálkovými světly. Potkávací i dálková světla musí být bílé barvy a mohou být sloučena do jednoho světlotemetu s jinými světly svítícími dopředu. Činnost dálkového světla musí být signalizována nepřerušovaně svítícím sdělovačem modré barvy v zorném poli řidiče. Dálkovými světly musí být vybavena vozidla, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost je vyšší než 40 km.h⁻¹.

(2) Vozidla kategorií M, N a motorová vozidla kategorií L₂ a L₅ širší než 1,3 m musí být vybavena dvěma světlotemety s potkávacím světlem a dvěma nebo čtyřmi světlotemety s dálkovým světlem. Nejvyšší souhrnná svítivost dálkových světél nesmí být větší než 225 000 cd (odpovídá vztažné hodnotě 75) podle zvláštních předpisů.⁵³⁾ Světlotemety s potkávacím světlem musí být umístěny tak, aby bod jejich činné svítící plochy nejbližší rovině vymežující 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. Světlotemety s dálkovým světlem nesmějí být svým vnějším okrajem činné svítící plochy blíže rovině vymežující největší šířku vozidla než vnější okraj činné svítící plochy světlotemetu s potkávacím světlem.

(3) Dvoukolová 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 nebo dvěma světlotemety s potkávacím světlem a jedním nebo dvěma světlotemety s dálkovým světlem. Světlotemet s potkávacím světlem a světlotemet s dálkovým světlem musí být umístěny tak, aby jejich vztažné osy byly v podélné střední rovině vozidla. Je-li vozidlo vybaveno dvojicí shodných světlotemetů, musí být umístěny symetricky k této rovině. Mopedy musí být vybaveny jedním světlotemetem s potkávacím světlem a mohou být vybaveny jedním světlotemetem s dálkovým světlem podle zvláštních předpisů.⁵³⁾

(4) Světlotemety 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 nad rovinou vozovky.

(5) Přepínání potkávacích a dálkových světél 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 světél na dálková musí být zapnuta alespoň jedna dvojice dálkových světél. Potkávací světla mohou svítit současně s dálkovými. Po přepnutí z dálkových světél na potkávací musí být vypnuta všechna dálková světla.

(6) Motorová vozidla kategorií M, N, L₂ a L₅ vybavená více než jednou dvojicí dálkových světél mohou mít jednu dvojici dálkových světél pohyblivou v závislosti na řízení vozidla. Vozidla kategorií L₁, L₃ a L₄ mohou mít potkávací a dálková světla pohyblivá v závislosti na řízení vozidla.

(7) Rozsvícení potkávacích světél nebo dálkových světél 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 světél jako světelného výstražného zařízení.

§ 58

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. Zadní obrysová světla červené barvy jsou světly koncovými. Všechna motorová vozidla schvalovaná po 9. 2. 1998 s délkou překračující 6 m, s výjimkou podvozků určených k dostavbě, musí být na obou stranách vybavena bočními obrysovými světly oranžové barvy. Boční obrysová světla typu SM1 se užívají na všech kategoriích vozidel, na vozidlech kategorie M₁ a od nich odvozených N₁ však mohou být užity boční obrysová světla typu SM2.

(2) Přípojná vozidla schvalovaná po 9. 2. 1998, s výjimkou postranního vozíku k dvoukolovému 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 vybavena dvěma předními obrysovými světly bílé barvy a každé přípojně vozidlo, s výjimkou přípojných vozidel k dvoukolovému motorovému vozidlu, musí být vybaveno dvěma zadními obrysovými světly červené barvy. Všechna přípojná vozidla s délkou překračující 6 m (včetně tažné oje) musí být na obou stranách vybavena bočními obrysovými světly typu SM1 vyzařujícími světlo oranžové barvy.

(3) Svítlny obrysového 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 až 2100 mm nad rovinou vozovky. Bod činné svítící plochy přední obrysová svítlny nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nesmí být u motorového vozidla dále než 400 mm a u přípojně vozidla dále než 150 mm od této roviny; u zadní obrysová svítlny nesmí být tato vzdálenost větší než 400 mm. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy předních obrysových svítlen i zadních obrysových svítlen nesmí být menší než 600 mm. Boční obrysová svítlny nesmějí být svým nejnižším bodem činné svítící plochy níže než 250 mm a nejvyšším bodem činné svítící plochy výše než 1500 mm nad rovinou vozovky. Jestliže tvar karosérie neumožňuje dodržet výšku 1500 mm, může být až 2100 mm nad rovinou vozovky. První boční obrysová svítlny nesmějí být dále než 3 m od předku vozidla (u vozidel kategorie O včetně délky oje); alespoň jedna boční obrysová svítlna musí být umístěna ve střední třetině vozidla. Vzdálenost mezi dvěma sousedními bočními obrysovými světly nesmí přesáhnout 3 m, pokud konstrukce vozidla neumožňuje splnění tohoto požadavku, může být tato vzdálenost zvětšena na 4 m.

Vzdálenost od roviny vymežující největší délku vozidla vzadu nesmí být větší než 1 m.

(4) Dvoukolová motorová vozidla, s výjimkou mopedů, musí být vybavena jednou přední obrysovou svítlnou vyzařující světlo bílé barvy a jednou zadní obrysovou svítlnou vyzařující světlo červené barvy. Mopedy musí být vybaveny jednou zadní obrysovou svítlnou vyzařující světlo červené barvy a mohou být vybaveny jednou přední obrysovou svítlnou vyzařující světlo bílé barvy. Přívesný vozík za dvoukolové motorové vozidlo musí být vybaven jednou zadní obrysovou svítlnou červené barvy. Obrysová svítlna musí být umístěna v podélné střední rovině vozidla. Nejnižší bod činné svítící plochy obrysová svítlny 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 dvoukolovému motorovému vozidlu musí být vybaven jednou svítlnou vyzařující dopředu světlo bílé barvy a jednou svítlnou vyzařující světlo červené barvy dozadu. Bod činné svítící plochy každé svítlny nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nesmí být dále než 150 mm od této roviny. Nejnižší bod činné svítící plochy těchto svítlen nesmí být níže než 350 mm a jejich nejvyšší bod činné svítící plochy nesmí být výše než 1200 mm nad rovinou vozovky.

(6) Všechna obrysová světla musí při zapnutí svítit současně. U vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1977, musí být činnost obrysových světel signalizována nepřerušovaně svítícím sdělovačem zelené barvy v zorném poli řidiče; sdělovač 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 dvoukolových) mohou být parkovací světla v činnosti pouze na straně přivrácené ke středu vozovky. Dvoukolová motorová vozidla mohou mít k světelnému vyznačení vnějších obrysů při stání jedno parkovací světlo v podélné střední rovině vozidla, viditelné zepředu i zezadu. Parkovací světlo musí vyzařovat dopředu světlo bílé a dozadu světlo červené barvy. Parkovací svítlna musí být umístěna podle odstavce 3 tohoto paragrafu, u dvoukolových motorových vozidel podle odstavce 4 tohoto paragrafu a u postranního vozíku k dvoukolovému motorovému vozidlu podle odstavce 5 tohoto paragrafu. Se samostatným parkovacím světlem (světly) nemusí svítit žádná jiná světelná zařízení pro vnější osvětlení a světelnou signalizaci.

(8) Vozidla kategorií 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. Jejich umístění je upraveno zvláštním předpisem,⁵³⁾
- b) vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ mohou být vybavena dalšími schválenými zadními svítilnami s obrysovými, brzdovými a směrovými světly pouze v rozsahu stanoveném zvláštními předpisy⁵³⁾ (svítilny kategorie D).

Doplňková obrysová světla musí svítit dopředu světlem bílé barvy, dozadu světlem červené barvy a současně s obrysovými světly. U doplňkových svítilen s obrysovými světly umístěných na střeše vozidla se smí vztažná osa těchto svítilen odchýlit od podélné střední roviny vozidla s tolerancí $\pm 3^\circ$.

§ 59

Zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky a osvětlení směrových tabulek

(1) Každé vozidlo musí mít zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky, pokud jí bude vozidlo vybaveno.⁵²⁾ 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. Dodatečnou montáží jakéhokoliv zařízení na vozidlo nesmí být tato čitelnost omezena nebo snížena.

(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.

§ 60

Brzdová světla

(1) Každé vozidlo kategorií M, N, O, T, L₂, L₅ a jiná vozidla, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost je vyšší než 6 km.h⁻¹, musí být opatřena vzadu dvěma brzdovými světly červené barvy.

(2) Nejnižší bod činné svítící plochy brzdové svítilny 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 tato výška až 2100 mm nad rovinou vozovky. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné svítící plochy brzdových svítilen nesmí být menší než 600 mm. Tato vzdálenost se

může zmenšit až na 400 mm, je-li celková šířka vozidla menší než 1300 mm.

(3) Při schvalování technické způsobilosti typu vozidla kategorie M₁ počínaje dnem 9. 2. 1998 a při prvním zaevidování nových vozidel kategorie M₁ počínaje dnem 9. 2. 1999 musí být tato vozidla vybavena také střední homologovanou svítilnou brzdového světla kategorie S₃, jejíž umístění na vozidle musí být schváleno podle zvláštního předpisu.⁵³⁾ Dodatečná montáž této svítilny je možná jen na vozidlo, u něhož její provedení a umístění bylo homologováno podle tohoto zvláštního předpisu. U vozidel kategorií M₂ a M₃ se připouští doplňkový pár brzdových světel umístěný symetricky vzadu v horní třetině celkové výšky vozidla.

(4) Dvoukolové motorové vozidlo s nejvyšší konstrukční rychlostí nejméně 50 km.h⁻¹ nebo s objemem válců motoru větším než 50 cm³ a jeho přípojně vozidlo musí být vybaveno vzadu jedním brzdovým světlem vyznařujícím světlo červené barvy. Brzdová svítilna musí být umístěna v podélné střední rovině vozidla. 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 § 58 odst. 5 této vyhlášky.

(5) Jsou-li zapojena zařízení předepsaná pro jízdu, musí se brzdová světla jednotlivého vozidla i všech přípojných vozidel jízdní soupravy rozsvítit současně při působení řidiče na ovládací ústrojí provozního brzdění. Brzdová světla se mohou rozsvítit i při použití retardéru nebo podobného zařízení.

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

§ 61

Směrová světla

(1) Všechna motorová a jejich přípojná vozidla (s výjimkou dvoukolových motorových vozidel s konstrukční rychlostí nižší než 50 km.h⁻¹ a s objemem válců motoru nejvýše 50 cm³ a vozidel uvedených v části VII. této vyhlášky) musí být vybavena směrovými světly. Používání vysouvacích ramen je zakázáno. Mopedy mohou být vybaveny směrovými světly, které musí splňovat podmínky tohoto paragrafu.

(2) Směrová světla musí být umístěna co nejbližší k rovině vymezující největší šířku vozidla. Nejnižší bod činné svítící plochy směrových svítilen nesmí být níže než 350 mm (u bočních směrových svítilen 500 mm) nad rovinou vozovky a nejvyšší bod jejich činné svítící plochy nesmí být nad rovinou vozovky výše než

- 1200 mm u dvoukolových motorových vozidel, jejich postranních vozíků a jejich přípojných vozidel,

- 1500 mm u ostatních vozidel; jestliže provedení karosérie neumožňuje dodržení této výšky, mohou být až ve výšce 2100 mm nad rovinou vozovky.

U vozidel kategorií M₂ a M₃ se připouští doplňkový pár směrových svítlen umístěných symetricky vzadu v horní třetině celkové výšky vozidla.

(3) Směrové svítlny musí být uspořádány

- u dvoukolových motorových vozidel
 - buď symetricky po jedné 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 svítlen nesmí být menší než 560 mm,
 - nebo symetricky po dvou na levé i pravé straně k podélné střední rovině vozidla. Tyto svítlny musí být na každé straně vozidla umístěny tak, aby jedna byla v první třetině délky vozidla a druhá co nejdříve vzadu; vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činných svítících ploch směrových svítlen a světlotetu nesmí být menší než 100 mm; vzdálenost činné svítící plochy směrové svítlny od roviny vymežující vzadu největší délku vozidla nesmí být větší než 200 mm; jestliže konstrukce vozidla neumožňuje dodržet uvedenou vzdálenost, smí být tato vzdálenost nejvýše 400 mm,
- u motorových vozidel, která mají čtyři a více kol, 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 jedna musí být umístěna co nejdříve vpředu, druhá na boku vozidla a třetí co nejdříve vzadu; boční svítlna musí být umístěna v přední třetině délky vozidla, ne více jak 1,8 m od roviny vymežující vpředu největší délku vozidla; není-li zaručena geometrická viditelnost vlivem provedení karosérie, může být boční svítlna umístěna až do vzdálenosti 2,5 m od roviny vymežující vpředu největší délku vozidla,
- u přívěsů a návěsů na zádi symetricky k podélné střední rovině vozidla po jedné svítlně na levé straně a pravé straně, co nejbližše rovině vymežující vzadu největší délku vozidla.

(4) U všech motorových vozidel, s výjimkou dvoukolových, nesmí být vzdálenost mezi předními směrovými světly a světly světlotetů s potkávacím světlem a předním světlem do mlhy menší než 40 mm. Menší vzdálenost je povolena jen tehdy, není-li intenzita směrového světla ve vztážené ose menší než 400 cd.

(5) Směrová světla musí svítit přerušovaným světlem oranžové barvy. Přerušování směrového světla musí mít kmitočet $1,5 \pm 0,5$ Hz (90 ± 30 kmitů za minutu); poprvé se musí rozsvítit nejpozději za 1 s po

zapnutí a poprvé zhasnout nejpozději za 1,5 s. Doba svícení musí být mezi 40 % až 80 % doby cyklu, aby účinek směrového světla byl zřetelný a dostatečně vnímatelný (ověřuje se při zkušebním napětí žárovek).

(6) Směrová světla musí být možno uvést do činnosti nezávisle na ostatních světelných zařízeních vozidla. Činnost směrových světel musí být řídiči jasně a zřetelně signalizována opticky, akusticky nebo jejich kombinací. 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 řídiči bezpečnou slyšitelnost signálů. Při poruše funkce některého světelného zdroje soustavy směrových světel, s výjimkou doplňkových bočních, musí být řídiči 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 dvoukolového, 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 tohoto paragrafu. Výstražná činnost směrových světel musí být signalizována zvláštním sdělovačem s přerušovaným světlem červené barvy, které může být v činnosti s optickým kontrolním zařízením podle odstavce 6 tohoto paragrafu. Dvoukolové motorové vozidlo může být vybaveno také tímto zařízením. U vozidel uvedených do provozu přede dnem účinnosti této vyhlášky pro kontrolu výstražné činnosti směrových světel se připouští optické kontrolní zařízení podle odstavce 6 tohoto paragrafu.

(8) Ustanovení odstavců 1 až 7 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1984 (u vozidel kategorie T před 1. 7. 1985), a pro vozidla, která nemusí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.^{52), 53)}

§ 62

Odrázky

(1) Každé motorové vozidlo, s výjimkou dvoukolových motorových vozidel, musí být vybaveno dvěma zadními odrazkami červené barvy netrojúhelníkového tvaru, stejného typu, popřípadě může být vybaveno dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru a stejného typu. Pokud jsou tato vozidla vybavena zakrývatelnými světlotety nebo světlotety, které jsou ve vypnutém stavu v poloze neodpovídající podmínkám stanoveným zvláštním předpisem,⁵⁹⁾ jsou přední odrazky povinné. Bod činné plochy přední a zadní odrazky nejbližší rovině vymežující

největší šířku motorového vozidla nesmí být dále než 400 mm od této roviny.

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

(3) Umístění odrazek musí být takové, aby nejnížší bod jejich činné plochy nebyl níže než 250 mm a nejvyšší bod 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 nejvyšším 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 vozidel, jejichž celková šířka je nejvýše 1,3 m.

(4) Vozidla kategorií M_2 , M_3 , N a S_B , 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 netrojúhelníkového tvaru umístěnou v prostřední třetině vozidla. Odrazky nesmějí být svým nejnížším bodem činné plochy níže než 250 mm a nejvyšším bodem činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky; neumožňuje-li konstrukce a tvar karosérie dodržet nejvyšší výšku 900 mm, smějí být odrazky svým nejvyšším bodem činné plochy nejvýše 1500 mm nad rovinou vozovky. Odrazky nesmějí být vzdáleny více než 3 m od roviny vymežující největší délku vozidla vpředu (u vozidel kategorií O a S_B včetně oje) a 1 m od roviny vymežující největší délku vozidla vzadu. Vzájemná vzdálenost nejbližších bodů činné plochy bočních odrazek nesmí být větší než 3 m. Pokud konstrukce vozidla neumožňuje splnění tohoto požadavku, může být tato vzdálenost zvětšena až na 4 m.

(5) Dvoukolová motorová vozidla musí být vybavena jednou zadní odrazkou červené barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnou tak, aby střed odrazky byl v podélné střední rovině vozidla a její nejnížší 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 nejnížší 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, jejichž nejnížší bod činné plochy nesmí být níže než 300 mm nad rovinou vozovky a 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 dvoukolovému motorovému vozidlu musí být vybaven dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru a stejného typu umístěnými tak, aby bod činné plochy nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nebyl dále než 100 mm od této roviny, a jednou zadní odrazkou červené barvy tvaru rovnostranného trojúhelníku o délce strany nejméně 150 mm upevněnou tak, aby jeden vrchol trojúhelníku byl nahoře a protilehlá strana byla vodorovná, umístěnou v podélné střední rovině vozidla. Nejnížší 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 dvoukolovému motorovému vozidlu musí být vybaven jednou přední odrazkou bílé barvy a jednou zadní odrazkou červené barvy netrojúhelníkového tvaru umístěnými tak, aby bod činné plochy odrazek nejbližší rovině vymežující největší šířku vozidla nebyl dále než 150 mm od této roviny, nejnížší bod činné plochy níže než 350 mm a nejvyšší bod činné plochy výše než 900 mm nad rovinou vozovky.

(8) Odrazky, s výjimkou předních, nesmějí být umístěny na závěsech za jízdy volně pohyblivých. Odrazky musí být na vozidle upevněny tak, aby jejich 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 $\pm 3^\circ$. Za pohyblivý závěs se nepovažují např. dostatečně tuhé pryžové závěsy, které jsou pro daný účel speciálně určeny.

§ 63

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

(1) Motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola, a motorová vozidla se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla mohou být vybavena dvěma předními světly shodného provedení se světlem do mlhy bílé nebo žluté selektivní barvy. Vozidla, která mají nejméně čtyři kola, a moto-

rová vozidla se třemi koly uspořádanými souměrně k podélné střední rovině vozidla mohou být vybavena jednou nebo dvěma zadními svítilnami se světlem do mlhy červené barvy, jedním nebo dvěma světlomety se zpětným světlem bílé barvy a jedním hledacím světlo- mětem se světlem bílé barvy. Jednou nebo dvěma zad- ními svítilnami se světlem červené barvy do mlhy a jedním nebo dvěma světlomety se zpětným světlem bílé barvy musí být vybavena vozidla kategorie M₁ vyrobená nebo dovezená po 1. 10. 1985 a motorová vozidla kategorií M₂, M₃ a N vyrobená nebo dove- zená po 1. 10. 1986. Vozidla kategorie O vyrobená nebo dovezená po 1. 10. 1986 musí být vybavena jed- nou 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. Výrobce v návodu k obsluze stanoví způsob dodatečné montáže a umís- tění předních světlo- metů se světlem do mlhy. U vozidel kategorií M, N a jejich přípoj- ných vozidel, která nejsou dosud vybavena zadní svítilnou se světlem do mlhy červené barvy, musí být nejpozději od 1. 10. 1997 tímto světlem dovybavena.

(2) Dvoukolové motorové vozidlo smí být vyba- veno jedním předním světlo- metem se světlem do mlhy bílé nebo žluté selektivní barvy a jednou zadní svítil- nou se světlem do mlhy červené barvy .

(3) Přední světlo- mety se světlem do mlhy musí být na vozidle umístěny tak, aby bod jejich činné svítící plochy nejbližší rovině vyme- zující největší šířku vozidla nebyl dále než 400 mm od této roviny, nejvyšší bod jejich činné svítící plochy výše než nej- vyšší bod činné svítící plochy potkávacího světla a nej- nižší bod činné svítící plochy níže než 250 mm nad rovinou vozovky. Přední světlo- mety se světlem do mlhy musí být na vozidle umístěny a nastaveny tak, aby neoslňovaly a neobtěžovaly protijedoucí řidiče a ostatní účastníky silničního provozu, přičemž jejich sklon nesmí přesáhnout -0,5 % v rozsahu od pohoto- vnostní do celkové hmotnosti vozidla. Zadní svítilny se světlem do mlhy musí být na vozidle umístěny tak, aby nejnížší 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 vzdá- lelost nejbližších bodů činné svítící plochy zadní sví- tilny se světlem do mlhy a brzdové svítilny nesmí být menší než 100 mm. Vzájemné osy zadních svítilen se světlem do mlhy musí být v rovinách rovnoběžných s podélnou střední rovinou vozidla a rovinou vozovky. Na dvoukolových motorových vozidlech musí být přední světlo- met se světlem do mlhy i zadní svítilna se světlem do mlhy umístěny ve stejných výškách nad rovinou vozovky jako u ostatních kategorií vozi- del, ale v podélné střední rovině vozidla. Světlo- met se zpětným světlem musí být na vozidle umístěn tak, aby nejnížší bod jeho činné svítící plochy nebyl níže než 250 mm a nejvyšší bod jeho činné svítící plochy výše než 1200 mm nad rovinou vozovky.

(4) Současně se světlo- mety se světlem do mlhy a svítilnami se světlem do mlhy musí svítit obrysová světla a osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky. Přední světlo- mety se světlem do mlhy musí být možné zapnout nebo vypnout nezávisle na dálko- vých a potkávacích světlech a jejich činnost musí být signalizována v zorném poli řidiče sdělovačem zelené barvy. Rozsvícení zadních svítilen se světlem do mlhy musí být možné, pouze svítí- li potkávací světla nebo dálková světla nebo i přední světlo- mety se světlem do mlhy. Zadní svítilny se světlem do mlhy musí být možno vypnout nezávisle na jakýchkoliv jiných světel- ných zařízeních vnějšího osvětlení vozidla. Zapnutí zadních svítilen se světlem do mlhy musí být signali- zováno v zorném poli řidiče sdělovačem oranžové barvy. U vozidel, jejichž technická způsobilost bude schvalována jako typ po 9. 2. 1998, musí být zapojení zadních svítilen do mlhy takové, aby byl splněn jeden z následujících požadavků

- zadní svítilny se světlem do mlhy mohou svítit do doby vypnutí obrysových světel a musí zůstat vy- pnuty do doby, kdy jsou vědomě znovu (opětovně) zapnuty,
- vozidlo musí být vybaveno zařízením nad rámec povinného sdělovače, které při vypnutí zapalování nebo vyjmutí klíčku pro spouštění motoru a ote- vření dveří řidiče bez ohledu na to, jestli jsou za- pnutá nebo vypnutá další předepsaná světelná za- řízení vnějšího osvětlení, upozorní akusticky, že je spínač zadních svítilen se světlem do mlhy v zapnuté poloze.

(5) Světlo- met se zpětným světlem může být v činnosti pouze při zařazeném zpětném chodu a jsou- li zapojena zařízení pro jízdu.

§ 64

Výstražné světelné zařízení

(1) Každé motorové vozidlo, s výjimkou vozidel kategorií L₁, L₂, L_M a T a vozidel uvedených v § 11 odst. 1 písm. a) a c) této vyhlášky, jehož technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1985, musí být vybaveno výstražným světelným zařízením.

(2) Zapojení výstražného světelného zařízení musí být uspořádáno tak, aby i při vypnutých světel- ných zařízeních vnějšího osvětlení vozidla umožňo- valo zapínání světel dálkových nebo potkávacích.

(3) Výstražné světelné zařízení musí být zapojeno tak, aby nemohlo být v činnosti, pokud řidič nepůsobí na jeho ovládací ústrojí a nesmí umožňovat ani rozsví- cení ani zhasnutí ostatních světelných zařízení vnějšího osvětlení vozidla.

§ 65

Zvláštní výstražná světelná zařízení

(1) Motorová a přípoj- ná vozidla

- a) požární ochrany,
- b) ozbrojených sil a ozbrojených sborů, která určí příslušná ministerstva,
- c) zdravotnické, důlní a horské záchranné služby, obecní policie, celní stráž, poruchové služby plynárenských a energetických zařízení, která určí příslušné ústřední orgány státní správy v dohodě s Ministerstvem vnitra,²⁷⁾
- d) pracovní stroje samojízdné a speciální automobily, vykonávající práci za jízdy nebo při stání v jízdní dráze za neuzavřeného silničního provozu,
- e) která svými rozměry včetně nákladu přesahují míry stanovené v § 22 této vyhlášky, pokud to stanoví orgán schvalující technickou způsobilost typu vozidla nebo jednotlivého vozidla, anebo orgán, který vydal povolení k zvláštnímu užívání silnice,⁹⁾
- f) pro něž to stanoví orgán, jemuž přísluší schválit technickou způsobilost typu vozidla nebo jednotlivého vozidla,
- g) pro něž to stanoví Ministerstvo vnitra,
- h) pracovní stroje samojízdné a přípojné, jejichž šířka přesahuje hodnotu 3,00 m nebo pro něž to stanoví schvalující orgán,

musí být kromě předepsaných světelných zařízení vnějšího osvětlení vybavena ještě jedním nebo více zvláštními výstražnými světly nebo světelným zařízením schváleného typu (provedení), které barvou a parametry vyzařovaného světelného toku zřetelně upozorňuje všechny účastníky silničního provozu na zvláštní charakter takového vozidla.²⁷⁾

(2) Činnost těchto světel musí být nezávislá na ostatních světelných zařízeních vnějšího osvětlení vozidla a musí být snadno a spolehlivě kontrolovatelná z místa řidiče sdělovačem žluté barvy, kromě světel tohoto druhu upevněných na karosérii vozidla pomocí magnetu nebo vakuové přísavky bez samostatného vypínače.

(3) Barvou zvláštního výstražného světla se vyjadřuje zvláštní povaha vozidla a jeho postavení vůči všem účastníkům silničního provozu, a to

- a) modrou u vozidel uvedených v odstavci 1 písm. a), b), c) a g) tohoto paragrafu. Toto ustanovení platí i pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena přede dnem účinnosti této vyhlášky,
- b) oranžovou u vozidel uvedených v odstavci 1 písm. b), d), e), f), a h) tohoto paragrafu.

(4) Zvláštní výstražné světelné zařízení 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.

(5) Zvláštní výstražná 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.

(6) Vozidla uvedená v odstavci 1 písm. a), b), c) a g) tohoto paragrafu mohou být vybavena maximálně jedním párem doplňkových zvláštních výstražných svítlen modré barvy schváleného typu vpředu, svítících a umístěných symetricky k podélné svislé rovině, které musí být umístěny minimálně 400 mm a maximálně 1500 mm nad rovinou vozovky.

(7) Zvláštní výstražná světelná zařízení musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁵⁴⁾ a musí být podle něj homologována. Doplňkové výstražné svítily a zvláštní výstražné světelné rampy musí být schváleny.

§ 66

Vnitřní osvětlení vozidel

(1) Karosérie nebo kabina řidiče motorových vozidel kategorií M a N a osobních autobusových přívěsů nebo návěsů 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 M₁ nejméně 6 lx, měřeno 500 mm od svítily,
- u vozidel kategorií M₂, M₃ a N nejméně 40 lx, měřeno alespoň na jednom místě na obvodu věnce volantu.

Osvětlení musí mít zvláštní ovladač, aby se dalo zapnout i bez světelných zařízení pro vnější osvětlení vozidla.

(2) Kontrolní přístroje v pracovním prostoru řidiče musí být osvětleny při zapnutí světelných zařízení vnějšího osvětlení vozidla; osvětlení přístrojů nesmí řidiče oslňovat ani působit rušivě při řízení vozidla a přístroje se nesmějí zrcadlit v čelním skle.

(3) Vozidla kategorií M₂ a M₃ a osobní autobusové přívěsy a návěsy musí mít dostatečné osvětlení uvnitř prostoru pro cestující. Osvětlení nesmí působit rušivě na řidiče při řízení vozidla; musí je být možno ztlumit z místa řidiče bez ohledu na ostatní světla ve vozidle. Osvětlení vnitřku karosérie autobusů a jejich osobních přívěsů a návěsů (s výjimkou autobusů třídy III, které jsou vybaveny bodovým osvětlením nad každým sedadlem) musí mít ve výši 1 m nad podlahou alespoň 60 lx, při tlumeném osvětlení nejméně 5 lx v kterémkoliv přímo osvětleném místě vnitřku karosé-

⁵⁴⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 65).

rie. Při otevření dveří musí být vstupní a výstupní schůdky dostatečně osvětleny pro bezpečný vstup a výstup a toto osvětlení nesmí být ovlivňováno tlumením vnitřních světél.

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

(5) Kabina řidiče vozidel kategorie T musí splňovat z hlediska vnitřního osvětlení podmínky stanovené zvláštním předpisem.⁵⁵⁾

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

§ 67

Zvuková výstražná zařízení

(1) Motorová vozidla (s výjimkou vozidel, pásových vozidel a jiných vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 6 km.h⁻¹) musí mít alespoň jedno zařízení pro dostatečně hlasitou zvukovou výstrahu. Tato motorová vozidla, pokud jejich technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1985, musí z hlediska zvukových výstražných zařízení a jejich signálů splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁵⁶⁾ a musí být podle nich homologována. Podle tohoto předpisu se schvalují i vozidla kategorií T a Ss. Vozidla kategorie L₁ mohou být vybavena výstražnými zvonky.

(2) Každé zvukové výstražné zařízení vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem,⁵⁶⁾ musí být podle něj homologováno a musí být na vozidle umístěno tak, aby při provozu za jakýchkoliv podmínek nedocházelo k jeho poškození nebo změně zvukových vlastností. Je-li zařízení uvedeno v činnost, musí vydávat nepřetržitý rovnoměrný tón stejné výše nebo v harmonickém akordu. Zařízení, která vydávají pronikavé zvuky, rozložené akordy nebo skřeky, jako píšťaly, sirény, gongy apod., nejsou přípustná.

(3) Vozidla vybavená zvláštními výstražnými světly podle § 65 této vyhlášky musí mít kromě předepsaného zvukového výstražného zařízení ještě zvláštní zvukové výstražné zařízení vydávající zvukové znamení se spojitě proměnnou výškou tónu (sirénou). Frekvence změn výšky tónu může být proměnná.

(4) Zvláštní zvukové výstražné zařízení vyrobené nebo dovezené ode dne účinnosti této vyhlášky musí

být schváleno. Na vozidle musí být umístěno tak, aby při provozu za jakýchkoliv podmínek nedocházelo k jeho poškození nebo změně zvukových vlastností. Spodní úroveň hladiny zvuku těchto zařízení musí být nejméně 105 dB(A).

(5) Motorová vozidla s celkovou hmotností překračující 3,5 t mohou být vybavena doplňkovým zvukovým výstražným zařízením umístěným na zádi vozidla, které při zařazeném zpětném chodu a při chodu motoru vydává přerušované výstražné zvukové znamení. Hladina zvuku tohoto zařízení měřená 2 m za zádi vozidla musí být vyšší než vnější hluk za zádi vozidla při otáčkách motoru odpovídajících 3/4 otáček maximálního výkonu motoru, nejvýše však 85 dB(A). Kmitočet (f) přerušování zvukového znamení musí být v rozmezí 2 až 4 Hz a jeho trvání nesmí být delší než 0,6 : f.

(6) Toto ustanovení se nevztahuje na posuzování zvuku vydávaného doplňkovým zabezpečovacím zařízením vozidla (alarmy apod.).

§ 68

Stěrače a ostřikovače čelních a zadních skel, odmrazování a odmlžování skel, zařízení k čištění světlometů

(1) Motorová vozidla s kabinou řidiče nebo s uzavřenou karosérií musí být opatřena nejméně jedním motoricky poháněným stěračem a ostřikovacím zařízením s motorickým pohonem pro čištění vnějšího povrchu čelního skla a odmrazovacím a odmlžovacím systémem. Motorová vozidla kategorie M₁, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1985, musí z hlediska vybavení systémem čištění a ostřikování čelních skel a systémem odmrazování a odmlžování a z hlediska výhledu z vozidla splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁵⁷⁾ a musí být podle nich homologována. Tyto předpisy se z hlediska systému čištění a ostřikování čelních skel a z hlediska výhledu z vozidla přiměřeně vztahují na vozidla ostatních kategorií a na uvedená zařízení použitá na zadní skla vozidel. Vozidla kategorie M₁ s karosérií v provedení kombi a fastback musí být při první registraci vozidla, počínaje dnem účinnosti této vyhlášky, vybavena stěračem a ostřikovačem zadního okna k zabezpečení výhledu za vozidlo vnitřním zpětným zrcátkem z místa řidiče. Tato povinnost neplatí u vozidel vybavených zadními dveřmi dělenými symetricky ve svislé rovině.

(2) Stěrač musí být řešen tak, aby se jeho raménko po vypnutí stěracího zařízení samočinně vracelo do

⁵⁵⁾ Směrnice Ministerstva zdravotnictví ČR č. j. HEM-341.4-26.11.84 ze dne 27. 12. 1984 č. 65/1985 sb. Hyg. př. (reg. v částce 7/1985 Sb.).

⁵⁶⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 28).

⁵⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 71, EHK TRANS/SC1/WP29/R.36/Rev.2 a R.44/Rev.1).

základní polohy. Sřerací raménko musí být odklopitelné od povrchu skla za účelem ručního čištění 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 nemrzoucí směsi. Nádržka na kapalinu musí být umístěna ve vozidle tak, aby byl snadný přístup k nalévacímu hrdlu; tato podmínka je splněna i v případě, že je nádržka snadno a bez odpojování vyjímatelná. Nádržka na kapalinu u vozidel kategorií M₂, M₃ a N musí mít objem nejméně 2,8 dm³, u ostatních kategorií vozidel musí mít objem nejméně 1,4 dm³.

(4) Motorová vozidla mohou být vybavena zařízením k čištění světlometů s potkávacím světlem, které musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁵⁸⁾ a musí být podle něj homologováno.

(5) Ustanovení odstavců 2 a 3 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení odstavců 1, 2 a 3 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla kategorie T a jiná vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 10. 1985.

§ 69

Odrušení vozidel

(1) Každé vozidlo musí být konstrukčně provedeno, vyrobeno a vybaveno tak, aby rušivé vyzařování elektromagnetické energie (dále jen „rušení“) vznikající při provozu vozidel nepřesáhlo mezní hodnoty rušení stanovené zvláštním předpisem nebo se vychází z doporučené technické normy.⁵⁹⁾ Vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 7. 1972, musí z hlediska odrušení splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁶⁰⁾ a musí být podle něj homologována.

(2) Každé vozidlo musí být konstrukčně provedeno, vyrobeno a vybaveno tak, aby rušivé vyzařování elektromagnetické energie nebylo příčinou ovlivnění činnosti funkce jiných vozidel, jejich výstroje a vybavy nebo jiných elektronických zařízení v jejich dosahu. Současně musí veškerá elektrická a elektronická zařízení vozidel být schopna bezpečné funkce v elektromagnetickém prostředí, v němž se vozidla nacházejí. Hodnocení provádějí pověřené zkušební podle zvláštního předpisu.⁶⁰⁾

(3) U vozidel v provozu nesmí být v konstrukci a provedení ústrojí vozidla prováděny takové zásahy, které by zvyšovaly rušení nad stanovenou mez.

§ 70

Zasklení vozidel a clona proti slunci

(1) Výplně oken (i střešních) a mezistěn motorových a jejich přípojných vozidel musí být zhotoveny z bezpečnostního skla (*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 zpracovaný tak, že je vysoce odolný vůči nárazu deformovatelného předmětu a po nárazu se rozpadne v nesčetné malé úlomky. Plastickým materiálem k zasklení je míněno např. akrylické sklo nebo jiné rovnocenné materiály*); od 1. 1. 1985 musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁶¹⁾ a musí být podle něj homologovány. 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 vozidel určených pro přepravu osob mimo kategorie M₁,
- oken skládacích dveří (např. u autobusů),
- oken přípojných vozidel kategorií O₁ a O₂,
- ochranných čelních krytů dvoukolových vozidel a jejich modifikací bez kabiny řidiče,
- oken obytných (spacích) nástaveb, pokud v nich není povolena přeprava osob,
- vnějších „protiprůvanových“ krytů bočních skel vozidla.

(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 a návěsů nesmějí být nouzové dveřní a okenní východy zaskleny vrstveným sklem.

⁵⁸⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 45).

⁵⁹⁾ Zákon č. 110/1964 Sb., o telekomunikacích.

Vyhláška č. 111/1964 Sb., kterou se provádí zákon o telekomunikacích. ČSN 34 2875.

⁶⁰⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 10).

⁶¹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 43).

(5) Dodatečně použité fólie na skla vozidel musí splňovat tyto podmínky

- a) ztemňovací pásy na čelní sklo smějí být použity pouze mimo vztážené plochy čelního skla
 - s plynulým přechodem ze 75 % na nejméně 40 % propustnosti světla včetně skla,
 - bez plynulého přechodu minimálně 50 % propustnosti světla včetně skla,
- b) fólie na ostatní skla vozidel musí zajistit nejméně 70% propustnost světla včetně skla. Na sklech vozidla mohou být provedeny pouze takové zásahy, které jsou schváleny.

(6) Karosérie nebo kabina řidiče motorového vozidla a jiných motorových vozidel musí mít u čelního skla dvě clony (rolety) proti slunci, z nichž jedna musí být před řidičem. Přípouští se použití jedné sloučené clony proti slunci, pokud v plném rozsahu funkčně nahradí dvě samostatné clony. Kabina řidiče traktorů a každá jednomístná kabina řidiče musí mít alespoň jednu clonu proti slunci.

(7) Clona proti slunci⁶²⁾ 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.

(8) Náhradní zasklívací materiály, které jsou vleповány do karosérií a tvoří tak nedílnou část pevnostní charakteristiky karosérie musí i svými mechanickými vlastnostmi odpovídat materiálu původnímu, tzn. i tloušťkou a pevností.

(9) Ustanovení odstavců 2, 6, odstavce 7 první věty a odstavce 8 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 71

Rychloměry, tachografy, počítače ujeté vzdálenosti a omezovače rychlosti

(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 homologována podle zvláštního předpisu.⁶²⁾ Přípojná vozidla kategorie O₄, jejichž technická způsobilost typu bude schvalována počínaje dnem účinnosti této vyhlášky, musí být vybavena počítadlem ujeté vzdálenosti. Počítadlo ujeté vzdálenosti přípojných vozidel

musí svým provedením znemožnit neoprávněný zásah do tohoto zařízení.

(2) Vozidla kategorií M₂, M₃ třídy II a třídy III a vozidla kategorií N₂ a N₃ evidovaná po účinnosti této vyhlášky musí být vybavena tachografem s registrací pracovní činnosti řidiče. Tachograf musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.⁶³⁾ Vozidla těchto kategorií v mezinárodní silniční dopravě musí být tímto zařízením dodatečně vybavena⁶³⁾ od 25. 4. 1995. Tato povinnost platí i u vozidel kategorie N₁ s přípojným vozidlem, jejichž celková hmotnost soupravy přesahuje 3,5 t. Vozidla kategorií M₂, M₃ třídy II a třídy III a vozidla kategorií N₂ a N₃, která byla poprvé uvedena do provozu přede dnem účinnosti této vyhlášky, musí být tímto zařízením⁶³⁾ dodatečně vybavena do 1. 7. 1998. Pokud byla schválena s jiným druhem tachografu, musí být do data jeho výměny tento zachován. Výše uvedené tachografy musí být kontrolovány nejméně jednou za dva roky pracovištěm pověřeným Úřadem pro technickou normalizaci, měření a zkušebnictví a registrovaným ministerstvem a musí být včetně jejich náhonu zaplombovány. U vozidel provozovaných pouze ve vnitrostátní silniční dopravě může být tachograf nahrazen schváleným palubním počítačem, který splňuje nejméně podmínky pro tachograf stanovené zvláštním předpisem.⁶³⁾

(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-dozaďu) ujetou vzdálenost plynule připočítávat,
- b) počítače ujeté vzdálenosti ve vozidlech, u nichž podíl jízdy dopředu a dozaďu 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,
- d) tachograf s ukazatelem rychlosti musí být umístěn v zorném poli řidiče.

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

⁶²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 39).

⁶³⁾ Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 108/1976 Sb., o Evropské dohodě o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), ve znění pozdějších předpisů.

(4) Vozidla kategorie M₃ celkové hmotnosti přes 10 t, a kategorie N₃, jejichž technická způsobilost typu byla schvalována po 1. 1. 1994 a při první evidenci nových vozidel uvedených kategorií, počínaje dnem účinnosti této vyhlášky musí být vybavena zařízením pro omezení nejvyšší rychlosti jízdy vozidla podle zvláštního předpisu⁶⁴⁾ a musí být podle něj homologována. Vozidla výše uvedených kategorií vyrobená po 1. 1. 1988, která jsou provozována v mezinárodní silniční dopravě, musí být tímto zařízením dodatečně vybavena počínaje dnem účinnosti této vyhlášky.

Omezovač rychlosti jízdy musí zajistit, aby rychlost vozidla nepřekročila

- a) u vozidel kategorie M₃
s celkovou hmotností nad 10 t 100 km.h⁻¹,
- b) u vozidel kategorie N₃ 90 km.h⁻¹.

Požadavek na vybavení omezovačem rychlosti jízdy se nevztahuje na vozidla

- jejichž konstrukční rychlost nepřekračuje 100 km.h⁻¹ (M₃),
- jejichž konstrukční rychlost nepřekračuje 90 km.h⁻¹ (N₃),
- s právem přednostní jízdy podle zvláštního předpisu,²⁸⁾
- zkušební vozidla opatřená zvláštní státní poznávací značkou - pro zkušební účely.⁶⁵⁾

Výše uvedené omezovače rychlosti jízdy musí být zaplombovány.

§ 72

Vytápěcí, větrací a klimatizační 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 svou 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. (*Bezprůvanovým pohybem vzduchu se rozumí proudění vzduchu o střední rychlosti v prostoru hlav cestujících nejvýše 0,5 m/s*). Pokud je vozidlo vybaveno klimatizačním systémem musí mít zařízení zabírající namrzání vlhkosti na výparníku a ochranu proti nebezpečnému zvýšení tlaku chladiva. Náplň chladiva nesmí ohrozit cestující při náhlém úniku a musí být ekologicky neškodná.⁶⁶⁾

(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 (*Rozumějí se jiné dva stupně než stupeň, kdy je systém mimo činnost*); toto ustanovení neplatí pro ovládací orgány k individuální obsluze cestujícími ve vozidle. Při schválení se ověřují podmínky, které musí splňovat zařízení pro vytápění a větrání vozidel kategorií 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 prostorech 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 chladicího vzduchu z kapalínového 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 zařízením a musí být filtrován od hrubých nečistot. Vzduch potřebný ke spalování ve vytápěcích zařízeních (s výjimkou zařízení podle odstavce 4 tohoto paragrafu), 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 přívodu vzduchu znečištěného těmito vozidly. (*Ve vzduchu pro větrání a topení nesmí koncentrace CO překročit 300 mg.m⁻³*).

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

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

- a) u všech automobilů, s výjimkou autobusů třídy I, musí vytápěcí systém za jízdy zajišťovat v uzavřeném vytápěném prostoru karosérie (*To znamená při uzavřených oknech, ventilačních klapkách apod.*) při okolní teplotě -15 °C výslednou teplotu nejméně + 18 °C; u vozidel s největší konstrukční rychlostí vyšší než 80 km.h⁻¹ musí být tato výsledná teplota zajištěna za jízdy rych-

⁶⁴⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 89).

⁶⁵⁾ Vyhláška Ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., ve znění vyhlášky Federálního ministerstva vnitra č. 34/1984 Sb.

⁶⁶⁾ Zákon č. 211/1993 Sb., o ochraně ozonové vrstvy.

lostí odpovídající 80 % nejvyšší konstrukční rychlosti, avšak ne nižší než 80 km.h⁻¹ a ne vyšší než 140 km.h⁻¹,

- b) u autobusů třídy I musí vytápěcí systém za jízdy zajišťovat v uzavřeném vytápěném prostoru karosérie (*To znamená při uzavřených oknech, ventilačních klapkách apod.*) při okolní teplotě - 15 °C výslednou teplotu nejméně + 14 °C; na schodech se za mrazivého počasí nesmí tvořit námraza,
- 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 autobusů třídy I, u nichž se rozdíl nelimituje, je 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 autobusů třídy I a nevztahuje se na přídatná 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 dodávku čerstvého vzduchu nejméně 45 m³.h⁻¹ na každé místo k sezení za jízdy i při stání vozidla. U vozidel uvedených kategorií s klimatizačním zařízením musí být zajištěna dodávka nejméně 15 m³.h⁻¹ čerstvého vzduchu na každé místo k sezení. Podmínky platí i pro dodatečnou montáž klimatizačního zařízení,
- b) u autobusů a osobních autobusových přívěsů a návěsů přetlakový a v prostoru pro cestující při zavřených oknech a dveřích musí zajišťovat nejméně dvacetinásobnou výměnu vzduchu za jednu hodinu při stání vozidla (ve vztahu k objemu větraného prostoru) a nejméně 35 m³.h⁻¹ čerstvého vzduchu u autobusů třídy II a třídy III bez klimatizačního zařízení a nejméně 15 m³.h⁻¹ čerstvého vzduchu u autobusů třídy II a třídy III s klimatizačním zařízením na každé místo k sezení za jízdy vozidla rychlostí odpovídající 80 % nejvyšší konstrukční rychlosti vozidla. Podmínky platí i pro dodatečnou montáž klimatizačního zařízení.

U autobusů třídy I nemusí být vytápěcí a větrací systém přetlakový.

(7) Pokud je k vytápění vozidla použito nezávislého vytápěcího zařízení, tj. systému, který vyrábí teplo pro vytápění samostatně vlastním palivem, musí

(s výjimkou zařízení podle odstavce 4 tohoto paragrafu) splňovat tyto podmínky:

- a) zařízení musí být jištěno proti přehřátí, např. 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 teplotovzdušných 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 vytápěcího zařízení musí být provedena tak, aby při jakýchkoli podmínkách (jízdnicích i atmosférických), tedy i při stání vozidla, bylo zamezeno pronikání spalin tohoto zařízení do vnitřního prostoru karosérie,
- g) podléhá pravidelným kontrolám v intervalech a v rozsahu podle předpisu výrobce tohoto zařízení.

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

§ 73

Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla

(1) Motorová vozidla, vozidla kategorie S₅ a přípojná vozidla se skříňovou karosérií musí mít zajištění dveří, jakož i vík zavazadlového a motorového prostoru proti neoprávněnému otevření zvenku; přitom nejméně jedny dveře musí být zvenku uzamykatelné. U vozidel kategorií T a S₅ se tato podmínka vztahuje jen na zajištění dveří kabiny. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1973.

(2) Motorová vozidla musí být vybavena kromě zajištění podle odstavce 1 tohoto paragrafu ještě dostatečně účinným zajišťovacím zařízením konstruovaným a provedeným tak, aby zabránilo jejich neoprávněnému použití. Z tohoto hlediska musí vozidla kategorií M a N splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁶⁷⁾ a musí být podle něj homologována. Ustanovení tohoto odstavce platí pro vozidla, jejichž

⁶⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 18).

technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1973. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla kategorií T a S_s.

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

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

Zajišťující zařízení působící na řízení se nesmí porušit při působení momentem nejméně 200 Nm., musí splňovat další podmínky stanovené zvláštním předpisem⁶⁸⁾ a musí být podle něj homologováno. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

(4) Vozidla mohou být vybavena doplňkovým zabezpečovacím elektronickým nebo mechanickým zařízením. Elektronické zabezpečovací zařízení musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁶⁹⁾ a musí být podle něj schváleno. Mechanické zabezpečovací zařízení musí splňovat podmínky stanovené touto vyhláškou.

§ 74

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 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 ovládní); zařízení působící samočinně však musí mít mechanické dvojitě zajištění a zajištěnou polohu zřetelně viditelnou. Nesamočinným zařízením mohou být vybavena pouze dvoukolová motorová vozidla, vozidla kategorií M₁ a N₁ pro tažení jednonápravového přípojného vozidla kategorie O₁ nebo O₂ a tažná vozidla určená ke spojování s jednonápravovým přívěsem o celkové hmotnosti do 3,5 t. Spojovacím zařízením na zádi nesmějí být vybaveny jednonápravové přívěsy.

(2) Spojovací zařízení musí být provedeno

- a) u dvoukolových motorových vozidel pro tažení jednokolových přívěsů křížovým kloubem,
- b) u vozidel kategorií M₁ a N₁ pro tažení jednoná-

pravového přípojného vozidla kategorie O₁ nebo O₂ zařízením 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 ISO 50 včetně jejího upevnění na tažném vozidle a závěs přípojného vozidla musí být schválen podle zvláštního předpisu,⁷⁰⁾

- c) u ostatních kategorií vozidel pro tažení přívěsů nebo návěsů systémem válcový čep-oko nebo čep-návěsová točnice; u vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, u speciálních terénních vozidel je přípustný též systém hák-oko, má-li tažené přípojné vozidlo odpovídající oko oje. U vozidel kategorie T se při hodnocení spojovacího zařízení vychází z doporučené technické normy⁷¹⁾ a musí být schváleno.

Spojovací tažná zařízení, určená pro provoz vozidel kategorií M₁ a N₁ podle písmene b) tohoto paragrafu, jejichž technická způsobilost jako typ bude schvalována ode dne účinnosti této vyhlášky, musí mít odnímatelnou spojovací kouli ISO 50, jejíž upevnění k nosné části spojovacího zařízení může být provedeno s nejvýše dvěma rozebíratelnými spoji. Při provozu automobilu bez přívěsu tato spojovací koule musí být demontována a nosná část spojovacího zařízení bez spojovací koule nesmí přesahovat obrys vozidla. Použití spojovacího zařízení s koulí ISO 50 se připouští i u motorových vozidel ostatních kategorií M a N k připojení jednonápravových přívěsů kategorií O₁ nebo O₂. Pokud spojovací koule u vozidel těchto kategorií přesahuje vnější obrys vozidla, pak tato koule musí být demontovatelného provedení a při provozu tohoto vozidla bez přívěsu musí být demontována.

(3) Spojovací zařízení na tažném vozidle pro připojení přívěsu musí umožnit pohyb jeho oje nejméně

- ve svislé rovině ± 20°,
- ve vodorovné rovině ± 90°,
- (u traktorů) ± 60°,
- okolo podélné osy závěsného zařízení ± 25°,
- (u traktorů) ± 20°.

(4) Vozidla kategorie N₃ určená k tažení přípojných vozidel kategorie O₄ musí být vybavena schváleným spojovacím zařízením systému čep-oko podle zvláštního předpisu nebo doporučené technické normy⁷²⁾ o jmenovitém průměru 50 mm. U všech vozidel se připouští spojovací zařízení uvedeného systému i jmenovitěho průměru 40 mm, pokud je schváleno podle mezinárodně uznávaných předpisů. Závěs taž-

⁶⁸⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 62).

⁶⁹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK TRANS/SC1/WP29/R648).

⁷⁰⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK TRANS/SC1/WP29/R.90/Rev.1).

⁷¹⁾ ČSN ISO 6489 (30 7054).

⁷²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 55).
ČSN ISO 1726.

ného vozidla musí být odpružený, celý spoj, tj. závěs-
-oj, smí vykazovat jen kmity velmi nízké amplitudy.

(5) Spojovací zařízení motorových vozidel systé-
-mu čep-oko smí mít osu čepu vzdálenou od zadního
obrysu vozidla (směrem k jeho přídi) nejvýše 300 mm.
U vozidel se sklápěcí karosérií a vozidel terénních
může být tato vzdálenost nejvýše 420 mm.

(6) U jízdních souprav tvořených vozidly kategori-
-í N₂, N₃, O₃ a O₄ se připouští jejich vzájemné spojení
systémem „krátké spojení“ (CCD). Spojovací zařízení
a jeho montáž na vozidle musí být homologována
podle zvláštního předpisu.⁷³⁾

(7) Vozidla, s výjimkou dvoukolových, která jsou
určena k tažení přívěsů a nejsou vybavena homologo-
-vaným nebo schváleným typem spojovacího zařízení,
musí být kromě hlavního spojovacího zařízení vyba-
-vena též závěsy pro pojistné spojovací zařízení (lana,
řetězy), a to

- a) vozidla se závěsným zařízením vybaveným koulí
ISO 50 podle odstavce 2 písm.b) určená pro tažení
přívěsů o hmotnosti větší než 350 kg závěsy pro
křížové nebo vidlicové zavěšení,
- b) ostatní vozidla závěsy pro křížové zavěšení.

(8) Oko oje, s výjimkou přípojných vozidel k ji-
-ným motorovým vozidlům kategorie Sp, 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 podle
zvláštního předpisu nebo se vychází z doporučené
technické normy.⁷²⁾

(9) Přívěsy, s výjimkou přívěsů za dvoukolová
motorová vozidla, musí být vybaveny pojistným spo-
-jovacím zařízením (lana, řetězy), která musí při poruše
hlavního spoje a následném přerušení spojení brzdové
a elektrické soustavy mezi tažným vozidlem a přívěsem
zajistit ještě částečnou říditelnost přívěsu, popřípadě
zabránit padnutí oje na vozovku. Ustanovení tohoto
odstavce neplatí pro vozidla vybavená schváleným
spojovacím zařízením podle zvláštního předpisu nebo
doporučené technické normy.⁷²⁾

(10) Dvou- a více nápravové přívěsy musí mít oj
vyváženou tak, aby se po odpojení nemohla dotknout
vozovky, a aby spojování přívěsu s tažným vozidlem
mohlo být prováděno 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.

(11) V případě, že síla pro ruční zvedání oje
u návěsů a jednonápravových přívěsů o celkové hmot-
-nosti větší než 100 kg přesahuje 245 N, musí mít návěs,

popřípadě přívěs přední převislou část před nápravou
nebo oj vybavenou podpěrným zařízením, které

- a) zabráni převrácení vozidla při odpojení od taž-
-ného vozidla v rozsahu provozních zatížení i při
nerovnoměrném rozdělení nákladu a při ložných
manipulacích připuštěných v návodu k obsluze
vozidla,
- b) umožní, že přípojně vozidlo může být v podepře-
-ném stavu samočinně nebo u závěsů s koulí
ISO 50 s nejmenší námahou spojeno s tažným
vozidlem.

(12) U dvou- a vícenápravových přívěsů s točni-
-covým 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.

(13) Tahače návěsů musí mít pro spojovací čep
návěsu buď polosamočinnou, nebo samočinnou toč-
-nici odpovídající nejvyššímu povolenému zatížení ta-
-hače. Točnice musí umožnit vzájemné vychýlení tahače
a návěsu

- ve vodorovné rovině v rozsahu $\pm 90^\circ$, tj. 180°
celkově,
- ve svislé podélné rovině nejméně $\pm 12^\circ$,
- v příčné svislé rovině nejvýše dopředu $\pm 6^\circ$ a dozadu
 $\pm 7^\circ$.

Ovládání točnice musí být umístěno na pravé straně
tahače, pokud není provedeno z místa řídiče.

(14) Točnice tahačů pro tažení návěsů o celkové
hmotnosti větší než 10 t a pro svislé zatížení nejvýše
20 t musí být homologována podle zvláštního předpisu
nebo doporučených technických norem⁷²⁾ a musí mít
spojovací systém uzpůsoben pro uchycení spojovacího
čepu návěsu o průměru 50,8 mm.

(15) 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 podle zvláš-
-tního předpisu nebo doporučené technické normy,⁷²⁾
které musí splňovat zejména tyto požadavky:

- a) 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 polovičním vrcholovým úhlem 6° je pod
rovinou točnice a jehož poloměr průseku s rovinou
točnice je 2,09 m,
- b) 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.

⁷³⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK TRANS/SC1/WP29/R.435).

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

(17) Návěsný čep návěsu o celkové hmotnosti větší než 10 t a pro svislé zatížení nejvýše 20 t musí být homologován podle zvláštního předpisu nebo schválen ve smyslu doporučené technické normy,⁷²⁾ a musí mít průměr činné části 50,8 mm podle doporučené technické normy.⁷⁴⁾

(18) Spojovací čep návěsu o celkové hmotnosti větší než 15 t a pro svislé zatížení na spojovací čep nejvýše 20 t musí být homologován (schválen) i co do umístění podle zvláštního předpisu nebo ve smyslu doporučené technické normy,⁷²⁾ 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.

(19) Motorová vozidla s pohotovostní hmotností převyšující 400 kg musí být vpředu a od 1. 1. 1985 i vzadu konstrukčně upravena a provedena tak, aby je bylo možné tyčí nebo lanem vleci jinými vozidly (vyproštění, odtažení) ve smyslu doporučené technické normy;⁷⁴⁾ motorová vozidla o celkové hmotnosti větší než 3,5 t musí být možno vleci tyčí. U pracovních strojů, např. s čelně umístěným nářadím apod., lze takové zařízení umístit vzadu.

(20) Tyče nebo lana k vlečení vozidel uvedených v odstavci 19 tohoto paragrafu 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 x 200 mm.²⁷⁾

(21) Ustanovení odstavce 1 druhé věty, odstavce 2 písm. a) a b), odstavce 4, odstavce 8 druhé věty a odstavců 11 až 15 a 17 až 19 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972; ustanovení odstavce 2 písm. b) tohoto paragrafu však platí i pro tato vozidla, jestliže se za ně připojí jednonápravový příves uvedený do provozu po 1. 1. 1976.

§ 75

Nárazníky automobilů a zadní ochranné zařízení proti podjetí a boční ochranná zařízení

(1) Vozidla kategorií M a N₁ musí být opatřena předním a zadním nárazníkem, pokud karosérie není provedena tak, že přejímá funkci nárazníků. Vozidla kategorií N₂ a N₃ musí být opatřena předním nárazníkem.

(2) Nárazník nesmí mít ostré okraje nebo výstupky, které mohou zranit chodce. Boční letmé konce nárazníku musí být zahnuty co nejbližší ke karosérii vozidla směrem k jeho podélné ose tak, aby bylo vyloučeno nebezpečí zaháknutí, zaklesnutí nebo zachycení s jiným vozidlem, chodcem nebo cyklistou apod. Tuhé vnější hrany nárazníku, pokud nejsou zakryty pryží nebo jiným měkkým materiálem (60 Shore), musí být zaobleny s poloměrem nejméně 5 mm. Pokud jsou nárazníky vozidla nebo části karosérie plnicí funkci nárazníků vyrobeny z plastů a splňují podmínky stanovené pro nárazníky, pak nemusí být pokryty pryží nebo jiným podobným materiálem.

(3) Nárazníky vozidel kategorií M₁ a N₁ v celé šířce rozchodu kol a při pohotovostní hmotnosti vozidla musí být svými horními okraji výše než 420 mm od roviny vozovky. Povrch nárazníku nejčastěji vstupující ve styk s jiným vozidlem nebo jinou překážkou musí být 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 zvláštním předpisem⁷⁵⁾ a musí být podle něj homologována. Podmínky stanovené tímto předpisem se vztahují přiměřeně i na vozidla kategorie N₁.

(5) U vozidel ostatních kategorií (kromě vozidel uvedených v odstavci 4 tohoto paragrafu) 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) Vozidla kategorií N₂ a N₃ a přípojná vozidla kategorií O₃ a O₄ musí být vzadu vybavena zadním ochranným zařízením proti podjetí, které dostatečným způsobem chrání automobily kategorií M₁ a N₁ v případě jejich nárazu zezadu do vozidel výše uvedených kategorií. Vozidla kategorií N₂, N₃, O₃ a O₄ a zadní ochranná zařízení musí splňovat podmínky stanovené

⁷⁴⁾ ČSN 30 3665.

⁷⁵⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 42).

zvláštním předpisem⁷⁶⁾ a musí být podle něj homologována. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahují na

- tahače návěsů,
- přívesy speciálního provedení pro přepravu velmi dlouhých nedělitelných nákladů,
- vozidla, u nichž jakékoliv zadní ochranné zařízení je neslučitelné s účelem použití daného vozidla,
- vozidla s právem přednostní jízdy.²⁸⁾

(7) Vozidla kategorií N₂, N₃, O₃ a O₄ uváděná do provozu počínaje dnem účinnosti této vyhlášky musí být vybavena bočním ochranným zařízením, které musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁷⁷⁾ a musí být podle něj homologována. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahují na

- tahače návěsů,
- přívesy speciálního provedení pro přepravu velmi dlouhých nedělitelných nákladů,
- vozidla, u nichž jakékoliv boční ochranné zařízení je neslučitelné s účelem použití daného vozidla,
- vozidla, jejichž karosérie plní funkci tohoto zařízení.

(8) Nárazníkem a zařízením proti podjetí nemusí být opatřena vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972 a vozidla kategorie T; pokud však takové vozidlo je jimi opatřeno, musí být splněny podmínky platné při jeho schválení. Ustanovení odstavce 5 tohoto paragrafu neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 76

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) vozidla kategorie M₁ a od nich odvozená vozidla kategorie N₁, jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 10. 1992, musí být na všech sedadlech vybavena samonavíjecími tříbodovými bezpečnostními pásy, kromě sedadel nouzových, středních a sedadel v poloze zády ke směru jízdy, která musí být vybavena bezpečnostními pásy alespoň dvoubodovými,
- f) u vozidel této kategorie se připouští použití bezpečnostních pásů se čtyřbodovým uchycením, pokud splní podmínky stanovené zvláštními předpisy⁷⁸⁾ a byly homologovány.

(2) Vozidla kategorií M₂, M₃ a N

- a) sedadlo řidiče, průvodce (spolujezdce řidiče) a první řada sedadel pro cestující v nových vozidlech kategorií M₂ a M₃ třídy III při jejich první evidenci počínaje dnem účinnosti této vyhlášky musí být vybaveny tříbodovými bezpečnostními pásy, přičemž alespoň sedadlo řidiče musí být vybaveno pásem se samonavíjecím zařízením,
- b) sedadlo řidiče a první řada sedadel v kabině nových vozidel u kategorií N₂ a N₃ a u kategorie N₁ v případě, že vozidlo není odvozeno od kategorie M₁, musí být při první evidenci počínaje dnem účinnosti této vyhlášky vybaveny tříbodovými bezpečnostními pásy se samonavíjecím zařízením, kromě sedadla středního a sedadla nouzového, která mohou být vybavena bezpečnostními pásy s dvoubodovým uchycením.

(3) Dosud neevidovaná a provozovaná vozidla kategorií M a N pod zvláštní státní poznávací značkou (trvale manipulační a pro zkušební účely) nemusí být bezpečnostními pásy vybavena.

(4) Přední řada sedadel pro cestující a sedadla vyhrazená pro osoby tělesně postižené v autobusech třídy III musí být od 1. 1. 1985 vybavena bezpečnostními pásy.

(5) Bezpečnostní pásy a jejich kotevní úchyty musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁷⁸⁾ a musí být podle nich homologovány.

(6) Osobní automobily mohou být vybaveny zadržovacími systémy pro děti do 12 let (bezpečnostní pásy, sedačky atd.). Tyto systémy vyrobené nebo dovezené po nabytí účinnosti této vyhlášky musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem⁷⁹⁾ a musí být podle něj homologovány. Dětská zádržná zařízení

⁷⁶⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 58).

⁷⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 73).

⁷⁸⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 14, 16, 36 a 52).

⁷⁹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 44).

kategorií 0, 1 a 2 určená a schválená k přepravě dětí zády ke směru jízdy podle zvláštního předpisu⁷⁹⁾ nesmí být umístěna na sedadle, pokud toto sedadlo je opatřeno bezpečnostním nafukovacím vakem.

(7) Vozidla mohou být vybavena zádržným systémem a bezpečnostními pásy pro osoby sedící na vozíku pro invalidy.

§ 77

Další podmínky pro přípojná vozidla

(1) Za vozidla kategorií M_1 a N_1 lze připojit brzděný přívěs kategorie O_1 , jehož okamžitá hmotnost, a O_2 , jehož celková hmotnost nesmí být větší než celková hmotnost tažného vozidla. K vozidlům kategorií M_1G a N_1G lze připojit i přívěs kategorií O_1 a O_2 , jehož celková hmotnost může být až 1,5 násobek celkové hmotnosti tažného automobilu. V žádném případě celková hmotnost přívěsu nesmí být větší, než stanoví výrobce daného tažného automobilu.

(2) Pokud ministerstvo při schvalování technické způsobilosti typu přívěsu kategorií O_1 a O_2 nestanoví jinak, nesmí být nejvyšší rychlost přívěsu vyšší než $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Přívěsy nesmí být používány k přepravě osob.

(3) Obytné přívěsy (caravany) kategorií O_1 a O_2 , jejichž technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1985, musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy a musí být podle nich homologovány.⁷⁰⁾ Zvláštní předpisy pro obytné přívěsy⁷⁰⁾ platí přiměřeně i pro ostatní přívěsy kategorií O_1 a O_2 se spojovacím zařízením s koulí ISO 50, s výjimkou přívěsů, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985.

§ 78

Dvoukolová motorová vozidla kategorie L

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

(2) Pohyblivé části pohonů (řetěz, hřídele apod.) musí mít bezpečnostní kryt.

(3) Ochranné kryty (kryt před řidičem, kryt kolen apod.) nesmějí přesahovat největší šířku vozidla měřenou přes říditka, 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 dvoukolového motorového vozidla dovoleno přepravovat na vozidle spolujezdce, musí být vozidlo vybaveno dalším sedadlem umístěným za sedadlem řidiče nebo dvousedlem; v tomto 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.

§ 79

Přípojná vozidla dvoukolových motorových vozidel kategorie L

(1) Postranní vozíky jsou určeny pro přepravu buď jedné dospělé osoby, nebo nákladu; postranní vozíky smějí být připojeny jen na pravé straně dvoukolového motorového vozidla kategorie L_3 , 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 dvoukolového motorového vozidla kategorie L_3 .

(3) Rozvor mezi kolem postranního vozíku a předním kolem dvoukolového motorového vozidla kategorie L_3 nesmí být větší než rozvor kol vlastního dvoukolového vozidla.

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

(5) Celková hmotnost přívěsného vozíku nesmí být větší než 50 % pohotovostní hmotnosti dvoukolového 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.

§ 80

Terénní vozidlo

(1) Za terénní vozidla se pokládají vozidla, pokud splňují dále uvedené podmínky.

(2) Vozidlo kategorie N_1 celkové hmotnosti nepřesahující 2 tuny a vozidlo kategorie M_1 , u kterého

- nejméně jedna přední náprava a nejméně jedna zadní náprava jsou současně poháněny, včetně

vozidla, u kterého může být pohon jedné nápravy odpojen,

- je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo nejméně jedním zařízením, kterým se dosáhne podobného účinku, a
- stoupavost sólo vozidla, stanovená jednoduchým kinematickým výpočtem, je nejméně 30 %.

Výše uvedené vozidlo musí dále z uvedených šesti podmínek splnit nejméně pět

- přední nájezdový úhel musí být nejméně 25 °,
- zadní nájezdový úhel musí být nejméně 20 °,
- přechodový úhel musí být nejméně 20 °,
- světlá výška pod přední nápravou musí být nejméně 180 mm,
- světlá výška pod zadní nápravou musí být nejméně 180 mm,
- světlá výška mezi nápravami musí být nejméně 200 mm.

Podmínky stanovené v tomto odstavci musí vozidlo splnit při pohotovostní hmotnosti a musí být obsazeno řidičem, jehož hmotnost se uvažuje jednotně 75 kg. Pro plnění podmínek předního a zadního nájezdového úhlu se neuvažuje se zařízením proti vklínění (podjetí) vozidel.

(3) Vozidlo kategorie N_1 celkové hmotnosti přesahující 2 tuny nebo vozidlo kategorie N_2 , M_2 nebo M_3 celkové hmotnosti nepřesahující 12 tun se pokládá za terénní vozidlo, pokud buď má současně poháněna všechna kola, včetně vozidla, u něhož může být odpojen pohon jedné nápravy, nebo pokud jsou splněny následující tři podmínky

- nejméně jedna přední náprava a nejméně jedna zadní náprava jsou současně poháněny, včetně těch vozidel, u kterých může být pohon jedné nápravy odpojen,
- je vybaveno nejméně jedním uzávěrem diferenciálu nebo nejméně zařízením s podobným účinkem,
- stoupavost sólo vozidla, stanovená jednoduchým kinematickým výpočtem, je nejméně 25 %.

Výše uvedené vozidlo musí dále z uvedených šesti podmínek splnit nejméně pět

- přední nájezdový úhel musí být nejméně 25 °,
- zadní nájezdový úhel musí být nejméně 20 °,
- přechodový úhel musí být nejméně 20 °,
- světlá výška pod přední nápravou musí být nejméně 180 mm,
- světlá výška pod zadní nápravou musí být nejméně 180 mm,
- světlá výška mezi nápravami musí být nejméně 200 mm.

Podmínky stanovené v tomto odstavci musí vozidlo splnit při celkové hmotnosti. Pro plnění podmínek předního a zadního nájezdového úhlu se neuvažuje se zařízením proti vklínění (podjetí) vozidel.

(4) Vozidlo kategorie M_3 celkové hmotnosti přesahující 12 tun nebo vozidlo kategorie N_3 se pokládá za terénní vozidlo, pokud buď má poháněna všechna kola, včetně vozidla, u něhož může být odpojen pohon jedné nápravy, nebo pokud jsou splněny následující tři podmínky

- nejméně polovina kol je poháněna,
- vozidlo má nejméně jeden uzávěr diferenciálu nebo nejméně jedno zařízením, kterým se dosáhne podobného účinku, a
- stoupavost sólo vozidla, stanovená jednoduchým kinematickým výpočtem, je nejméně 25 %.

Toto vozidlo musí dále z uvedených šesti podmínek splnit nejméně čtyři

- přední nájezdový úhel musí být nejméně 25 °,
- zadní nájezdový úhel musí být nejméně 25 °,
- přechodový úhel musí být nejméně 25 °,
- světlá výška pod přední nápravou musí být nejméně 250 mm,
- světlá výška pod zadní nápravou musí být nejméně 250 mm,
- světlá výška mezi nápravami musí být nejméně 300 mm.

Podmínky stanovené v tomto odstavci musí vozidlo splnit při celkové hmotnosti. Pro plnění podmínek předního a zadního nájezdového úhlu se neuvažuje se zařízením proti vklínění (podjetí) vozidel.

§ 81

Traktory

(1) Traktory jsou dvou nebo vícenápravová vozidla opatřená pneumatikami (§ 6), jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 40 km.h⁻¹. Přesahuje-li konstrukční rychlost hodnotu nejvýše 40 km.h⁻¹, považují se tyto traktory za silniční vozidla kategorie N (§ 5).

(2) Traktor může být vybaven sedadly pro spolujezdce 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.

(3) 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.

(4) 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 omezovat výhled řidiče, omezovat ovladatelnost traktoru a narušovat předepsanou geometrickou viditelnost jeho vnějšího osvětlení,
- c) šířka plošiny nesmí přesahovat jeho celkovou šířku.

(5) Traktorem nesené nářadí (pracovní stroj nesený) a jeho upevnění musí v přepravní poloze na pozemní komunikaci odpovídat požadavkům na plošinu [odstavec 4 písm. b) tohoto paragrafu]; šířka nesmí být větší než 3 m.

(6) Traktory, kromě traktorů, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, musí být vybaveny schválenou ochrannou konstrukcí nebo kabinou řidiče se stejnými vlastnostmi z hlediska bezpečnosti jako ochranná konstrukce. Pracovní místo řidiče a kabina řidiče musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy nebo vycházet z doporučených technických norem.⁸⁰⁾ Ustanovení § 40 až 43 této vyhlášky pro traktory neplatí.

(7) Zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci na traktoru musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy.⁸¹⁾

(8) Vertikální nastavení světlometů traktorů 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 - 0,5 % až - 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 - 4 % až - 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, musí být pod sklonem nejvíce - 6 %, přičemž nesmí být žádný bod osvětlené plochy ležící v rovině vozovky vlevo od podélné svislé roviny procházející středem zdroje potkávacího světla dále než 115 m od předního obrysu vozidla.

(9) 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) je-li společný orgán pro provozní a nouzové brzdění, musí být soustava parkovacího brzdění provedena tak, aby mohla působit i při pohyblivém se vozidle,
- c) činné elementy vlastního brzdového ústrojí pro parkovací brzdění musí být udržovány v za brzděné poloze výhradně mechanickými částmi.

V případě, že je traktor vybaven zařízením pro brzdění přípojných vozidel, musí být soustava pro parkovací brzdění traktoru provedena tak, že při jejím použití uvede do činnosti soustavu pro provozní brzdění přípojného vozidla nebo pracovního stroje přípojného.

(10) Soubor brzdových zařízení traktoru nebo jeho jízdní soupravy musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy,⁸²⁾ s výjimkou hodnot brzdových účinků při zkoušce typu 0 a musí být podle nich schváleny. Při provozním brzdění nesmí traktor nadměrně 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. Účinek parkovacího brzdění

⁸⁰⁾ ČSN 30 0417, ČSN 30 0418, ČSN 30 0421, ČSN 30 0422, ČSN 30 0423.

Vyhláška č. 13/1977 Sb.

Směrnice Ministerstva zdravotnictví ČSR č. j. HEM-341.4-26.11.84 ze dne 27. 12. 1984 č. 65/1985 sb. Hyg. př. (reg. v částce 7/1985 Sb.).

⁸¹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 86).

⁸²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK v dokumentu TRANS/SC1/WP29/R.274).

musí spolehlivě zabránit protáčení kol traktoru zatíženého na celkovou hmotnost na svahu (ve stoupání i klesání) nejméně 18 % bez použití vypojitelného pohonu náprav. (Účinky brzdění se hodnotí při pohotovostní i celkové hmotnosti traktoru (jízdní soupravy) a rozložení hmotnosti připadajících na jednotlivé nápravy, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích schváleny).

nesení nebo pohonu určitých náradí, strojů nebo přípojných vozidel, ale k trvalému provádění specifických prací nebo činností s trvale namontovaným speciálním zařízením. Speciální traktor musí plnit ustanovení této vyhlášky týkající se traktoru.

(13) Výrobce traktoru s ohledem na podmínky uvedené v odstavci 10 tohoto paragrafu stanoví nejvyš-

Hodnoty brzdných účinků traktoru při zkoušce typu 0

Max. konstrukční rychlost (v_j) [km.h ⁻¹]	Brzdná dráha (s) [m]		Jmenovitá brzdná dráha (s_j) [m]	
	provozní brzdění (A)	zbývající brzdný účinek (B)	(A)	(B)
25	$0,1 \cdot v + \frac{v^2}{85}$	$0,1 \cdot v + \frac{v^2}{45}$	9,85	16,39
30	$0,1 \cdot v + \frac{v^2}{90}$	$0,1 \cdot v + \frac{v^2}{45}$	13,00	23,00
40	$0,15 \cdot v + \frac{v^2}{130}$	$0,15 \cdot v + \frac{2v^2}{115}$	18,30	33,83

Význam označení a jednotky jsou stejné jako v § 30 této vyhlášky. Brzdné účinky musí být splněny i při spojení traktoru do soupravy s nebrzděným přípojným vozidlem.

(11) Traktory mohou být vybaveny pro brzdění přípojných vozidel spojením vzduchotlakovým nebo hydraulickým. Traktory vybavené spojením pro vzduchotlakové brzdění, u nichž technická způsobilost bude schválena po dni účinnosti této vyhlášky a které budou poprvé uváděny do provozu počínaje dnem 1. 7. 1997, musí mít jak jednohadicový inverzní, tak i dvouhadicový systém. Požadavek pro dvouhadicový systém musí splňovat traktor, který je určen k tažení přípojného vozidla kategorie O_{T4}. U dvouhadicového systému musí doba náběhu tlaku vzduchu ve spojkové hlavici splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem.⁸³⁾

(12) Traktor může být trvale uzpůsoben jako speciální. V tomto případě není určen k tažení, tlačení,

ší hodnotu celkové hmotnosti brzděného a nebrzděného přípojného vozidla, která nesmí překročit limity stanovené zvláštním předpisem.⁸²⁾ Oba údaje musí být uvedeny v dokumentaci a u traktorů uvedených do provozu po 1. 7. 1984 musí být na zádi traktoru vyznačena nejvyšší přípustná hodnota celkové hmotnosti přípojného vozidla.

(14) Nádrž na motorovou naftu u traktoru může být umístěna nad motorem nebo vedle něj za podmínky, že při plnění nádrže nesmí ani při jejím přelití dojít k políhnutí horkých částí motoru, výfukového potrubí nebo elektrického zařízení. Oddělení takové nádrže a motoru dělicí stěnou z nehořlavého materiálu se nevyžaduje.

(15) Před, za nebo na traktor smí být připojována pouze vozidla nebo stroje, po jejichž připojení traktor nebo jeho jízdní souprava splňuje podmínky této vyhlášky.

⁸³⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 13 - přílohy 6, 7).

§ 82

Pásová vozidla

(1) Pásová vozidla jsou vozidla, jejichž pojezdové ústrojí se stýká s vozovkou prostřednictvím kovových nebo pryžových elementů.

(2) Na pozemních komunikacích se smí používat pásových vozidel, jen jsou-li opatřena pryžovými pásy nebo kovovými pásy s pryžovými bloky na opěrných plochách. Nosné kladky musí být samostatně odpruženy a opatřeny pryžovými obručemi o výšce nejméně 40 mm. Pryžové bloky nebo obruče nesmí být tvrdší než 70 Shore. Přípouští se použití i jiných materiálů s ekvivalentními vlastnostmi.

(3) Ustanovení platná pro traktory platí přiměřeně i pro pásové traktory určené ke stejným pracím s výjimkou pevnosti ochranné konstrukce, na které se vztahují mezinárodní předpisy.

§ 83

Traktorové přívěsy

(1) Traktorové přívěsy jsou jednonápravová nebo dvounápravová přípojná vozidla kategorií O_{T1} , O_{T2} , O_{T3} , O_{T4} , určená k přepravě nákladů. Jejich nejvyšší konstrukční rychlost nesmí převyšovat $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

(2) Pro traktorové přívěsy platí ustanovení části III. této vyhlášky, pokud z nich nevyplývá jinak

s odchylkami stanovenými v odstavcích 3 až 8 tohoto paragrafu.

(3) Soubor brzdových zařízení musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy⁸²⁾ s výjimkou hodnot účinku brzdění při zkoušce typu 0.

(4) Traktorové přívěsy s celkovou hmotností vyšší než 6,0 t, u nichž technická způsobilost bude schválena ode dne účinnosti této vyhlášky a které budou poprvé evidovány po dni 1. 7. 1997, musí mít dvouhadicový vzduchový propojovací systém brzdové soustavy.

(5) Dvounápravové traktorové přívěsy s celkovou hmotností vyšší než 6,0 t, u nichž technická způsobilost bude schválena ode dne účinnosti této vyhlášky a které budou poprvé evidovány po 1. 7. 1997, musí mít brzdovou soustavu pro provozní brzdění takovou, aby v případě poruchy v jejím převodu bylo možno brzdit část kol s účinkem rovnajícím se nejméně 30 % účinku předepsaného pro provozní brzdění; do neporušené části se musí i nadále dodávat energie pro brzdění.

(6) U traktorových přívěsů se vzduchotlakovou brzdovou soustavou musí doba náběhu tlaku a zásobníky energie splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem.⁸³⁾

(7) Nájezdovou brzdovou soustavou mohou být vybaveny traktorové přívěsy, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,5 t. Takový přívěs může být připojen jen

Hodnoty účinků provozního brzdění traktorových přívěsů při zkoušce typu 0

Max. konstrukční rychlost (v_j) [$\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$]	Brzdná dráha (s) [m]	Jmenovitá brzdná dráha (s_j) [m]
25	$0,1 \cdot v + \frac{v^2}{85}$	9,85
30	$0,1 \cdot v + \frac{v^2}{90}$	13,00
40	$0,15 \cdot v + \frac{v^2}{130}$	18,31

Význam označení a jednotky jsou stejné jako v § 30 této vyhlášky.

Uvedené podmínky neplatí pro traktorové přívěsy s konstrukční rychlostí nejvýše $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, jejichž technická způsobilost byla schválena přede dnem účinnosti této vyhlášky.

k traktoru, jehož pohotovostní hmotnost je shodná nebo vyšší, než celková hmotnost přívěsu.

(8) Vnější osvětlení a světelná signalizace traktorových přívěsů musí splňovat podmínky stanovené touto vyhláškou, kromě požadavku na vybavení svítelnou pro zadní mlhové světlo.

ČÁST ČTVRTÁ

Technické podmínky, konstrukce a provedení jiných vozidel

§ 84

Pracovní stroje samojízdné

(1) Pracovní stroje samojízdné (včetně zemědělských a lesnických) jsou jiná vozidla, která podle svého účelu a podle svých zvláštních, s jiným vozidlem pevně spojených zařízení, jsou zejména určena a vhodná k vykonávání práce. (K pracovním strojům patří např. rýpadla, nakladače, válce, frézy, jeřáby a podobná zdvihací zařízení, úklidové stroje, dozéry, skrejpry, sklízecí mlátičky, sklízecí řezačky, grejdry a dále motorové vozíky ve smyslu ČSN 26 8805 apod.).

(2) Pro pracovní stroje samojízdné platí tento paragraf a dále ustanovení této vyhlášky platná pro vozidla, pokud v nich není stanoveno jinak.

(3) Soubor brzdových zařízení pracovních strojů samojízdných s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 30 km.h⁻¹ musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem pro brzdění provozní, nouzové a parkovací.⁸⁴⁾ (Účinky brzdění se hodnotí při pohotovostní i celkové hmotnosti stroje (jízdní soupravy) a rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích schváleny). Pro výpočet brzdné dráhy platí tyto vzorce:

$$\text{provozní brzdění: } s \leq 0,15 v + \frac{v^2}{115}$$

$$\text{nouzové brzdění: } s \leq 0,15 v + 2 \frac{v^2}{115}$$

s tím, že zkušební rychlost vozidla se stanoví na hodnotu $v = 40 \text{ km.h}^{-1}$. U strojů, které této rychlosti nedosahují, $v =$ nejvyšší konstrukční rychlosti. Význam označení a jednotky jsou stejné jako v § 30 této vyhlášky.

(4) Soubor brzdových zařízení pracovních strojů samojízdných s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 30 km.h⁻¹ musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem nebo vycházející z doporučené technické normy.⁸⁴⁾

(5) Účinek parkovacího brzdění pracovních strojů samojízdných musí spolehlivě zabránit protáčení kol vozidla zatíženého na celkovou hmotnost na svahu (ve stoupání i klesání) o sklonu nejméně 18 % bez použití vypojitelného pohonu náprav.

(6) Zařízení pro vnější osvětlení a světelnou signalizaci pracovních strojů samojízdných musí splňovat podmínky stanovené v části III. této vyhlášky. V odůvodněných případech mohou být umístěna odchylně, a to

- světlomety s potkávacím světlem ve výši až 1500 mm; další dva doplňkové světlomety s potkávacím světlem v případě, že je tento stroj vybaven zařízením pro čelně nesené nářadí, ve výši až 2800 mm, přičemž zapojení musí být provedeno tak, že nesmí svítit oba páry současně,
- 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,
- svítilny s brzdovými světly ve výši až 2100 mm nad rovinou vozovky,
- svítilny se směrovými světly ve výši až 2100 mm, přičemž spodním okrajem činné svítící plochy nesmí být níže než 500 mm nad rovinou vozovky,
- 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.

(7) Při provozu na pozemních komunikacích musí být stroj ve schválené přepravní poloze. Za stroj nesmí být na pozemních komunikacích zapojována přípojná vozidla, s výjimkou pracovního zařízení stroje, které je přepravováno na podvozku. Podvozek s pracovním zařízením musí splňovat podmínky stanovené v § 85.

(8) Nádrž na motorovou naftu u pracovního stroje samojízdného může být umístěna nad motorem nebo vedle něj za podmínky, že při plnění nádrže nesmí ani při jejím přelití dojít k políhnutí horkých částí motoru, výfukového potrubí nebo elektrického zařízení. Oddělení takové nádrže a motoru dělicí stěnou z nehořlavého materiálu se nevyžaduje.

(9) Pracovní místo řidiče a kabina řidiče musí splňovat podmínky stanovené zvláštními předpisy nebo vycházející z doporučených technických norm.⁸⁵⁾ Stroj, z něhož není vzhledem k jeho technic-

⁸⁴⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK v dokumentu TRANS/SC1/WP29/R.274). ČSN ISO 3450 (27 8150).

⁸⁵⁾ ČSN ISO 4254-1, ČSN EN 23411, ČSN 83 2046, ČSN 27 7012, ČSN 27 8015, ČSN 27 8012, ČSN ISO 6683, EN 474-1. Směrnice Ministerstva zdravotnictví ČSR č. j. HEM-341.4-26.11.84 ze dne 27. 12. 1984 č. 65/1985 sb. Hyg. př. (reg. v částce 7/1985 Sb.).

Vyhláška Ministerstva zdravotnictví ČSR č. 13/1977 Sb.

kému uspořádání zajištěn potřebný výhled dopředu z místa řidiče, musí být opatřen zvláštním sedadlem pro pomocníka řidiče, s vhodnými podmínkami pro výhled dopředu. Ustanovení § 40 až 43 této vyhlášky pro pracovní stroje samojízdné neplatí.

§ 85

Pracovní stroje přípojné

(1) Pracovní stroje přípojné jsou jiná vozidla určená pouze pro vykonávání určitých pracovních činností, která se na pozemních komunikacích pohybují pouze při přemístění na pracoviště a zpět v jízdní soupravě s traktorem. Jejich nejvyšší konstrukční rychlost nesmí převyšovat $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Je-li takovýto stroj určen k zapojení do soupravy s vozidly kategorie M nebo N, platí pro něj podmínky stanovené pro vozidla kategorie O.

(2) Pro pracovní stroje přípojné platí tento paragraf a dále ustanovení této vyhlášky platná pro vozidla, pokud v nich není stanoveno jinak.

(3) Při provozu na pozemních komunikacích musí být pracovní stroj přípojný ve schválené přepravní poloze. Za takový stroj nesmí být na pozemních komunikacích zapojována přípojná vozidla. Pracovní stroj přípojný může být zapojen pouze za traktor, nikoliv za přípojné vozidlo.

(4) Soubor brzdových zařízení stroje musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem.⁸²⁾ Brzdovým zařízením nemusí být vybaveny pracovní stroje přípojné, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,0 t; u jednonápravových pracovních strojů přípojných, u nichž dovozené zatížení nápravy nepřevyšuje 3,0 t; v tomto případě musí být jejich konstrukční rychlost nejvýše $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Takový stroj může být připojen k traktoru, jehož pohotovostní hmotnost je shodná nebo vyšší než celková hmotnost připojeného stroje.

(5) Nájezdovým brzdovým zařízením mohou být vybaveny pracovní stroje přípojné, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 3,0 t a smějí být připojovány za traktory, jejichž pohotovostní hmotnost je shodná nebo vyšší než celková hmotnost tohoto stroje.

(6) Zařízení vnějšího osvětlení a světelné signalizace stroje musí splňovat podmínky stanovené v části III. této vyhlášky. V odůvodněných případech mohou být umístěna odchýlně, a to podle § 84 odst. 6 této vyhlášky. Stroje, které z důvodu svého pracovního nasazení nemohou být vybaveny světelnými zařízeními, musí mít pro provoz na pozemních komunikacích namontovány držáky pro přenosnou soupravu zařízení vnějšího osvětlení a světelnou signalizaci vycházející z doporučené technické normy.⁸⁶⁾ Umístění držáků

musí být provedeno tak, aby byly splněny podmínky pro osvětlení vozidel, uvedené v první větě tohoto odstavce.

(7) Pracovní stroje přípojné, jejichž šířka nepřesahuje 2,0 m, nemusí mít přední část opatřenu vyznačením obrysu, předními obrysovými světly a předními odrazkami.

§ 86

Pracovní stroje nesené

(1) Pracovní stroj nesený je stroj určený pouze pro vykonávání určitých pracovních činností, který se na pozemních komunikacích pohybuje pouze zavěšen na vozidle nebo jiném vozidle a tvoří s ním jeden celek. Jeho pojezdové ústrojí (pokud je jím vybaven) není v přepravní poloze ve styku s vozovkou.

(2) Pracovní stroj nesený nesmí při provozu na pozemních komunikacích výrazně snižovat výhled z místa řidiče, omezovat ovladatelnost vozidla a omezovat viditelnost jeho vnějšího osvětlení.

(3) Pracovní stroj nesený nemusí být vybaven vlastním zařízením vnějšího osvětlení a světelné signalizace a odrazkami nebo držáky pro přenosnou soupravu těchto světelných zařízení za těchto podmínek

- není-li narušena geometrická viditelnost světelných zařízení vozidla,
- není-li překročena stanovená vzdálenost světelných zařízení vnějšího osvětlení a světelné signalizace vozidla od bočních obrysů pracovního stroje neseného,
- délka pracovního stroje neseného nezvýší rozměr vozidla o více než 1,5 m.

(4) Bočně nesený pracovní stroj může být připojován pouze na pravou stranu vozidla.

(5) Pracovní stroj nesený musí být na zádi vybaven jednou nebo dvěma (podle druhu stroje) červenými odrazkami třídy IIIa⁵²⁾ tvaru rovnostranného trojúhelníku.

(6) Pro pracovní stroje nesené platí tento paragraf a dále přiměřeně ustanovení této vyhlášky platná pro vozidla, pokud v nich není stanoveno jinak.

§ 87

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 odrazkami⁵²⁾ takto

- a) dvounápravový vozík na přední straně (na straně oje) dvěma bílými odrazkami a na zadní straně

⁸⁶⁾ ČSN 47 0004.

dvěma červenými odrazkami; odrazky musí být netrojúhelníkového tvaru, umístěné symetricky co nejbliže 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 symetricky co nejbliže 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.

(3) Pro ruční vozíky platí tento paragraf a dále přiměřeně ustanovení této vyhlášky platná pro vozidla, pokud v nich není stanoveno jinak.

ČÁST PÁTÁ

Technické podmínky vozidel poháněných stlačeným nebo zkapalněným plynem

§ 88

Rozsah platnosti ustanovení pro vozidla poháněná stlačeným nebo zkapalněným plynem

Tato část vyhlášky stanoví podmínky pro konstrukci a provoz motorových vozidel, u nichž jako palivo pro hnací motor je použit stlačený zemní plyn nebo bioplyn (§ 49 odst. 5) (dále jen „vozidla poháněná stlačeným plynem CNG“) nebo zkapalněný ropný plyn (§ 49 odst. 6) (dále jen „vozidla poháněná LPG“).

§ 89

Vozidla poháněná stlačeným plynem

(1) Zařízení pro pohon stlačeným plynem znamená soubor všech částí na vozidle, které slouží k funkci pohonu motoru stlačeným plynem, zejména části pro plnění, zásobníky, potrubí, armatury, všechny ventily, regulační a zajišťovací orgány a směšovací zařízení.

(2) Všechny části zařízení pro pohon stlačeným plynem musí být konstruovány, vyrobeny a namontovány tak, aby splňovaly technické podmínky a jejich použití a zástavba ve vozidle musí být schválena.

(3) Emise škodlivin výfukových plynů u vozidel poháněných stlačeným plynem nesmí překročit hodnoty stanovené v § 51 této vyhlášky. U vozidel s přestavěným pohonem motoru na jiný druh paliva platí hodnoty stanovené těmito předpisy pro motor před jeho přestavbou.

(4) Pro schválení způsobilosti typu vozidla poháněného motorem s pohonem stlačeným plynem musí být splněny podmínky podle odstavce 2 tohoto para-

grafu a dále podmínky stanovené pro schválení typu dané kategorie vozidla podle příslušného ustanovení této vyhlášky.

§ 90

Vozidla poháněná zkapalněným ropným plynem

(1) Zařízení pro pohon zkapalněnými ropnými plyny znamená soubor všech částí na vozidle, které slouží k funkci pohonu motoru zkapalněnými ropnými plyny, zejména části pro plnění LPG, zásobníky, potrubí, armatury, všechny ventily, regulační a zajišťovací orgány a směšovací zařízení.

(2) Všechny části zařízení pro pohon zkapalněnými ropnými plyny musí být konstruovány, vyrobeny a namontovány tak, aby splňovaly podmínky stanovené zvláštním předpisem,⁸⁷⁾ musí být podle něho homologovány a označeny a z hlediska použití a zástavby ve vozidle schváleny.

(3) Emise škodlivin výfukových plynů u vozidel poháněných zkapalněným plynem nesmí překročit hodnoty stanovené v § 51 této vyhlášky. U vozidel s přestavěným pohonem motoru platí hodnoty stanovené těmito předpisy pro motor před jeho přestavbou.

(4) Pro schválení technické způsobilosti typu vozidla s pohonem zkapalněnými ropnými plyny musí být splněny podmínky podle odstavce 2 tohoto paragrafu a dále podmínky stanovené pro schválení typu dané kategorie vozidla podle příslušného ustanovení této vyhlášky.

§ 91

Schvalování technické způsobilosti plynového zařízení

V dokumentaci pro schválení technické způsobilosti plynového zařízení podle této vyhlášky musí být předložena technická dokumentace plynového zařízení, návod k obsluze a údržbě, bezpečnostní pokyny, údaje o maximálním tlaku, doklad o ověření vhodnosti pro daný plyn a doklady o tom, že prvky plynového zařízení, které nejsou homologovány podle zvláštního předpisu,⁸⁷⁾ avšak podléhají schválení podle předpisů o státním zkušebnictví, byly schváleny příslušnou autorizovanou zkušebnou. Toto schválení slouží výhradně jako podklad pro schválení hromadné přestavby typu vozidla na pohon stlačeným nebo zkapalněným plynem.

§ 92

Provoz vozidel poháněných stlačeným nebo zkapalněným plynem

(1) Při provozu a obsluze vozidel poháněných

⁸⁷⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 67).

stlačeným plynem nebo zkvapalněným plynem musí být dodrženy tyto podmínky:

- a) při úniku plynu a poruše plynového zařízení musí být neprodleně uzavřeny uzavírací ventily tlakových nádob; uzavírací ventily musí být uzavřeny i po ukončení pracovní směny vozidla,
- b) v kabině vozidla při plnění tlakových nádob, ošetřování a údržbě vozidla je zakázáno kouřit a zacházet s otevřeným ohněm, u vozidel vybavených nezávislým topením musí být toto mimo provoz,
- c) obsah plynových nádob je dovoleno vypouštět jen do volného prostoru, kde nehrozí vznícení vypouštěného plynu, nebo do nádob k tomu určených,
- d) je zakázáno vjíždět do uzavřených skladovacích, garážních a obdobných prostorů, u nichž není výslovně vjezd vozidel poháněných stlačeným plynem dovolen,
- e) před vjezdem do opravny nebo do společné garáže musí být odpovědný pracovník tohoto objektu informován o tom, že vozidlo je poháněno stlačeným plynem,
- f) tlakové nádoby na vozidle nesmí být vystaveny působení vnějších zdrojů tepla,
- g) v případě, že v průběhu jízdy (provozu) vozidla vznikne závada uvedená v § 93 odst. 2 písm. a) až e) této vyhlášky, musí být vozidlo ihned odstaveno a učiněna bezpečnostní opatření.

(2) Provozovatel vozidla poháněného stlačeným nebo zkvapalněným plynem je povinen zajistit, aby řidiči a jiné osoby obsluhující vozidlo byli seznámeni s podmínkami uvedenými v odstavci 1 tohoto paragrafu, s bezpečnostními pokyny a s návodem postupu v případě dopravní nehody.

§ 93

Technická nezpůsobilost plynového zařízení

(1) Při zjištění závady plynového zařízení musí být toto ihned vyřazeno z provozu.

(2) Za závady podle odstavce 1 se pokládají zejména

- a) unikání plynu z kterékoli části plynového zařízení a porucha odvětrávacího systému,
- b) trvalé odpouštění plynu pojistnými ventily,
- c) trhlina nebo poškození, které by mohly způsobit unikání plynu,
- d) porucha redukčního zařízení, regulátoru tlaku, směšovače, tlakoměru, uzavíracích ventilů a upevnění nádob,
- e) dochází-li k průtoku plynu do směšovače při vypnutém motoru,
- f) překročení přípustných limitů škodlivých exhalací ve výfukových plynech.

(3) Pohon stlačeným plynem musí být vyřazen z provozu také tehdy, jestliže nebude provedena periodická zkouška tlakových nádob nebo technická kontrola plynového zařízení v předepsané lhůtě.

ČÁST ŠESTÁ

Technické podmínky vozidel poháněných elektrickou energií z vlastních zdrojů (elektromobily)

§ 94

Elektromobily

(1) Elektromobil je motorové vozidlo kategorie L, M nebo N poháněné trakčním elektromotorem (nebo více elektromotory) napájeným ze zásobníku elektrické energie umístěného na vozidle nebo na jeho přívěsu. Tento přívěs se pak pokládá za část elektromobilu.

(2) Pro účely této vyhlášky se za elektromobil nepokládá vozidlo, u něhož se energie pro jeho pohon akumuluje v setrvačnicku, i když se přenos akumulované energie zprostředkovává elektrickými točivými stroji. Rovněž se zde za elektromobil nepovažuje vozidlo s akumulací tepelné energie (využívané k pohonu vozidla, např. Stirlingovým motorem), i když se k nabíjení zásobníku užije elektrický proud.

§ 95

(1) Elektromobily musí splňovat podmínky, které stanoví tato vyhláška pro příslušnou kategorii vozidel, s výjimkou ustanovení, která nejsou slučitelná s elektrickým pohonem.

(2) Elektromobily musí mít, z hlediska charakteru elektrického pohonu, takové provozní vlastnosti, které zajišťují

- a) bezpečné ovládání vozidla způsobem obvyklým při ovládání vozidel kategorií L, M a N poháněných spalovacími motory,
- b) spolehlivý provoz v podmínkách okolního prostředí daných obvyklým střídáním klimatických poměrů,
- c) dostatečné jízdní výkony, aby elektromobily nenarušily plynulost silničního provozu,
- d) plynulý přechod ze směru jízdy vpřed do směru jízdy vzad a naopak.

(3) Elektromobily musí splňovat přiměřeně technické podmínky konstrukce a provedení vozidel stanovené v částích III. až VIII. této vyhlášky a musí být schváleny podle části II. této vyhlášky a dále základní konstrukční podmínky z těchto hledisek

- a) ochrana proti nebezpečnému dotyku,
- b) izolační odpor a jištění proti zkratu,
- c) umístění a uchycení zásobníků elektrické energie,

- d) nabíjení zásobníků energie a příslušná jištění,
e) napájení palubní sítě elektromobilů.

ČÁST SEDMÁ

Technické podmínky ostatních vozidel

§ 96

Jednonápravové traktory s přívěsy

(1) Jednonápravový traktor je vozidlo s poháněnou nápravou, říditelné pomocí řídicích řídicím na sedadle přívěsu, s nímž tvoří jízdní soupravu. Při řízení nesmí být možná taková poloha řídicích traktoru, která by znemožňovala současné držení obou rukojetí. Podmínky provozu jednonápravových traktorů s přívěsy na pozemních komunikacích jsou upraveny zvláštním předpisem.²⁸⁾ Provoz jednonápravového traktoru s konstrukční rychlostí vyšší než $6 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ bez přívěsu je na pozemní komunikaci zakázán.

(2) Pro jednonápravové traktory s přívěsy platí přiměřeně ustanovení příslušných ustanovení této vyhlášky, pokud není stanoveno jinak.

(3) Nejvyšší konstrukční rychlost jednonápravového traktoru s přívěsem nesmí být vyšší než $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

(4) Jízdní souprava jednonápravového traktoru s přívěsem musí být vybavena zařízeními pro provozní a parkovací brzdění nejméně na jednom vozidle soupravy. Uvedená zařízení mohou mít společné části. Zařízení pro parkovací brzdění musí být výhradně mechanické.

(5) Hodnota účinku provozního brzdění jízdní soupravy nesmí být menší než $2,0 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ při plném středním brzděném zpomalení. Účinek parkovacího brzdění musí spolehlivě udržet stojící jízdní soupravu na svahu (ve stoupání i klesání) o sklonu nejméně 12 %. Účinky brzdění se hodnotí při pohotovostní i celkové hmotnosti jízdní soupravy. Nejvyšší přípustné síly na ovládací ústrojí pro parkovací i provozní brzdění nesmí být vyšší než

- 60 N - na páce na řídicích, ovládané prsty
- 250 N - na páce ovládané jednou rukou
- 400 N - na pedálu.

(6) Provedení a umístění zařízení vnějšího osvětlení a světelné signalizace jednonápravového traktoru s přívěsem musí odpovídat požadavkům příslušných ustanovení § 55 až 62 této vyhlášky. V případě, že souprava není vybavena zařízením pro vnější osvětlení a světelnou signalizaci, není povolen její provoz za snížené viditelnosti. Souprava musí být vybavena odrazkami podle § 62 této vyhlášky.

(7) Hladina vnějšího hluku musí odpovídat požadavkům stanoveným pro vozidla kategorie T. Vibrace na pracovním místě řidiče musí splňovat požadavky

zvláštního předpisu nebo doporučenými technickými normami.⁸⁵⁾

(8) Sedadlo řidiče a ovládací ústrojí musí splňovat požadavky stanovené zvláštním předpisem nebo vycházející z doporučených technických norem.⁸⁵⁾

(9) Vyústění výfukového potrubí musí být směřováno tak, aby bylo zabráněno vdechování výfukových plynů řidičem.

(10) Jednonápravový traktor nemusí být vybaven zpětnými zrcátky.

(11) Celková šířka jízdní soupravy nesmí překročit 1,6 m.

(12) Celková délka jízdní soupravy nesmí překročit 4,0 m.

§ 97

Motorové ruční vozíky

(1) Motorový ruční vozík je vozidlo určené pro přepravu nákladu ovládané pěšky jdoucí osobou. Toto vozidlo nepodléhá osvědčování plnění podmínek k provozu na pozemních komunikacích podle této vyhlášky, avšak musí při provozu na nich plnit podmínky tohoto ustanovení.

(2) Motorové ruční vozíky smějí mít nejvýše

- celkovou délku (bez vodící oje) 3,0 m,
- celkovou šířku 1,8 m,
- celkovou hmotnost 3,0 t,
- konstrukční rychlost $6 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

(3) Motorové ruční vozíky musí být vybaveny světelnými s obrysovými světly podle § 58 této vyhlášky a vpředu dvěma bílými a vzadu dvěma červenými odrazkami netrojúhelníkového tvaru podle § 62 této vyhlášky.

(4) Motorové ruční vozíky musí být vybaveny brzdovým zařízením umožňujícím odstupňovatelné ovládní brzděného účinku, aniž by řidič vozíku při jeho ovládní musel sejmout ruce z řízení (vodící oje), a umožňující udržení stojícího vozidla na svahu o sklonu nejméně 18 % (ve stoupání i klesání) za nepřítomnosti řidiče; je-li zaručen předepsaný brzdňý účinek, je přípustné brzdové zařízení působící prostřednictvím ovládní akcelerace nebo u elektricky poháněných vozíků přerušením dodávky elektrického proudu.

(5) Motorové ruční vozíky musí být provedeny tak, aby bylo zabráněno jejich neoprávněnému použití. Řidič a ovládací zařízení se musí automaticky vypojit z funkce, jestliže z nich řidič sejme ruce; přitom současně musí vstoupit v činnost brzdové zařízení vozíku.

(6) Podmínky provozu motorového ručního vozíku na pozemních komunikacích jsou upraveny zvláštním předpisem.²⁷⁾

§ 98

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 pěšky jdoucí osobou (vozkou). Účinnost brzdy musí být taková, aby u plně zatíženého vozidla spolehlivě zabránila protáčení kol na svahu (ve stoupání i klesání) o sklonu nejméně 18 %.

(2) Vozidlo musí být vybaveno vpředu dvěma bílými a vzadu dvěma červenými odrazkami shodnými a shodně umístěnými jako odrazky předepsané pro přívěsy (§ 62).

(3) Za snížené viditelnosti musí být vozidlo vybaveno

- na přídí 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,
- na zádi dvěma svítilnami s červeným světlem na každé straně vozidla vyznačujícími jeho největší obrysovou šířku.

Tato světla musí být viditelná v noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 150 m zepředu a zezadu.

(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 výstupy, výčnělky, hroty a ostré hrany, které by mohly poškozovat vozovku. Potahová vozidla určená výhradně k provozu na pozemních komunikacích (kočáry apod.), musí mít vždy kola opatřena pneumatikami nebo pryžovými obručemi.

(5) Místo pro vozku, je-li jím vozidlo vybaveno, musí být opatřeno oporou pro nohy a zábradlím vysokým nejméně 800 mm a umístěným před sedadlem vozky. Sedadlo, je-li jím vozidlo také vybaveno, musí být opatřeno zadním a postranními opěradly. V případě, že je nutné ke stanovišti vozky vystupovat, musí být vozidlo vybaveno schůdky.

§ 99

Jízdní kola

(1) Jízdní kola musí být vybavena

- a) účinnými blatníky, které musí překrývat šířku běhounu nezatížené pneumatiky; toto ustanovení neplatí pro závodní silniční kola opatřená galuskami,

- b) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
- c) světlometem schváleného typu svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a nastaven 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; (*Svítivost tohoto světla se hodnotí na zkušební stěně ve vzdálenosti 10 m od činné svítící plochy a přitom se požaduje u světla světlometu ve světelném středu osvětlení nejméně 3 lx a v rozsahu $\pm 4^\circ$ v horizontální rovině nejméně 50 % hodnoty naměřené ve světelném středu*). Světlomet musí být zapojen tak, aby svítil současně se zadním obrysovým světlem červené barvy,
- d) svítilnou se zadním obrysovým světlem červené barvy schváleného typu svítící trvale nebo přerušovaně; podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle písmene f) tohoto paragrafu. (*Svítivost zadního obrysového světla červené barvy se požaduje nejméně 0,1 cd a jeho vyzařování v rozmezí horizontálních a vertikálních úhlů nejméně $\pm 10^\circ$*),
- e) zdrojem elektrického proudu; jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen c) a d) tohoto paragrafu po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušování,
- f) zadní odrazkou červené barvy podle zvláštního předpisu;⁸⁸⁾ 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 nejbližší k ní ve výšce 250 až 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci $\pm 10^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 3^\circ$,
- g) odrazkami oranžové barvy podle zvláštního předpisu⁸⁸⁾ (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 řídicíků musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojetmi apod.),
- j) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídicíků musí mít hrany buď obaleny materiálem

⁸⁸⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 3).

pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínáče 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 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 $\pm 10^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 3^\circ$,
- na paprscích předního a zadního kola nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy⁸⁹⁾ (autožlut) 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,

m) účinným krytem řetězu.

(2) Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry 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 deseti let vybavená pro silniční provoz podle ustanovení odstavce 1 písm. a), b) a f) až m) tohoto paragrafu jsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích pouze za nesnížené viditelnosti. Jinak musí být tato kola plně vybavena podle odstavce 1 tohoto paragrafu.

(4) Ustanovení odstavce 1 písm. j) a k) tohoto paragrafu neplatí pro jízdní kola vyrobená nebo dovezená před 1. 1. 1973.

(5) Závodní kola nemusí být vybavena podle ustanovení odstavce 1 písm. c) až m) tohoto para-

grafu; v tom případě jich však smí být používáno pouze za nesnížené viditelnosti nebo na uzavřených tratích nebo po dobu závodů na pozemní komunikaci. Při dojezdu za snížené viditelnosti musí být vybavena nejméně přenosnou doplňkovou svítlnou alespoň se zadním světlem červené barvy svítícím trvale nebo přerušovaně. Tato kola jsou určena k použití sportovci s cyklistickou licencí a nepodléhají schválení technické způsobilosti podle této vyhlášky.

(6) Sportovní kola nemusí být vybavena podle ustanovení odstavce 1 písm. c) až e) a m) tohoto paragrafu; v tom případě jich však smí být používáno pouze za nesnížené viditelnosti. Při dojezdu za snížené viditelnosti musí být vybavena nejméně přenosnou doplňkovou svítlnou alespoň se zadním světlem červené barvy svítícím trvale nebo přerušovaně.

(7) Jízdní kola mohou být vybavena dodatečně pomocným motorkem; přitom však musí být zachován původní charakter jízdního kola (podle odstavců 1 až 6 tohoto paragrafu) a jízdní kolo

- a) musí vyhovovat svým provedením a vybavením § 31, 34, 47, 51, 52, 55 a 69 této vyhlášky,
- b) nesmí mít motor o objemu válců větším než 50 cm³ v případě spalovacího motoru,
- c) přenos výkonu pomocného motoru musí být proveden třecím převodem,
- d) maximální konstrukční rychlost nesmí být vyšší než 20 km.h⁻¹.

(8) Postup a náležitosti schvalování jízdních kol, jízdních kol s pomocným motorkem a motokol stanoví ministerstvo.

ČÁST OSMÁ

Doplňková výstroj a vybavení vozidel

§ 100

Ochranné přilby

(1) Ochranné přilby řidiče a spolujezdců vozidel kategorie L a jejich doplňkové příslušenství vyrobené po 1. 1. 1986 musí být homologovány podle zvláštního předpisu nebo doporučené technické normy.⁸⁹⁾

(2) Ochranné přilby pro cyklisty a jejich doplňkové příslušenství musí ode dne účinnosti této vyhlášky splňovat ustanovení zvláštního předpisu nebo doporučené technické normy⁸⁹⁾ a musí být schváleny ministerstvem.

§ 101

Výrobní (tovární) štítky, výrobní čísla a homologační čísla

(1) Motorová a jejich přípojná vozidla, jejichž

⁸⁹⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č.22), EN 1078.

technická způsobilost byla schválena po 1. 1. 1985, musí mít na snadno přístupném místě v přední části vozidla dobře čitelný a trvanlivý výrobní (tovární) štítek s kódovým číselným a písmenným označením výrobce a typu vozidla VIN, který nesmí být snadno odstranitelný; dále musí být na štítku uvedeny zejména tyto údaje:

- celková hmotnost,
- celková hmotnost jízdní soupravy (u tažných vozidel),
- nejvyšší přípustná hmotnost připadající na jednotlivé nápravy (mimo vozidel kategorií L₁, L₃ a L₄),
- u vozidel kategorie M₁ celková hmotnost nebrzděného přípojného vozidla,
- číslo typového schválení technické způsobilosti k provozu v České republice.

Pokud ve výrobním čísle VIN není zakódován rok výroby nebo modelový rok, musí být rok výroby nebo modelový rok uveden na výrobním štítku. Některé údaje mohou být uvedeny i na zvláštním samostatném štítku.

(2) Na snadno přístupném místě vozidla 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 součásti a příslušenství vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1985 schválené podle zvláštních předpisů,³⁾ musí být opatřeno štítkem s vyznačeným schvalovacím znakem homologace. Schvalovací znak homologace musí obsahovat tyto údaje: země schválení, číslo zvláštního předpisu,³⁾ série změn zvláštního předpisu, číslo homologace. Vozidlo, jeho součásti a příslušenství musí být opatřeny shodným homologačním znakem se znakem uvedeným v protokolu o homologaci. (*Příklad schvalovacího znaku homologace: E8 10R-01 0047 (E8 musí být v kruhu) E8 = země schválení (ČR), 10R = Předpis EHK č. 10, 01 = série změn 01 Předpisu EHK č. 10, 0047 = číslo homologace podle předpisu EHK).*

Pokud je vozidlo opatřeno výrobním štítkem výrobce, na němž je uvedeno číslo národního typového schválení v České republice, pak toto vozidlo určené k registraci v České republice nemusí být vybaveno zvláštním či integrovaným štítkem s vyznačením všech provedených dílčích homologací. Štítky s vyznačením homologací podle příslušných předpisů OSN EHK a směrnic EÚ/EHS se považují za vzájemně ekvivalentní.

§ 102

Značení některých údajů na vozidle

(1) Vozidla kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ a O a vozidla uvedená v částích III., IV. a VII. této vyhlášky (s výjimkou traktorů) musí mít na zádi karosérie, a to pokud to konstrukce vozidla dovoluje, v levé polovině vyznačenu nejvyšší povolenou rychlost zaokrouhlenou

- u vozidel s konstrukční rychlostí nepřevyšující 30 km.h⁻¹ na nejbližší nižší celé číslo,
- u ostatních vozidel na nejbližší nižší celé číslo dělitelné pěti.

Označení se provede kruhem bílé barvy lemovaným červenou barvou 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, číslice 12 mm, barvu nápisu černou. Kruh nesmí být zakryt.

(2) Není-li možno u přípojných vozidel opatřených závěsným zařízením s koulí ISO 50 a u pracovních strojů umístit značku o průměru 200 mm, je přípustné použít značky o průměru 150 mm.

(3) Vozidla (s výjimkou dvoukolových a jejich přípojných vozidel, přívěsů kategorií O₁ a O₂ a vozidel kategorie T) musí mít na vhodném místě vyznačen předepsaný tlak v pneumatikách (§ 37).

(4) Vozidla [s výjimkou vozidel uvedených v § 74 odst. 2 písm. a) a b) této vyhlášky], 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) Vozidla se vznětovým motorem musí mít na štítku vyznačenu hodnotu korigovaného součinitele absorpce.

(6) Ostatní nápisy, které musí být vyznačeny na vnějším povrchu karosérie vozidla podle této vyhlášky, musí mít rozměry písmen a číslic alespoň výšky 24 mm (popř. 35 mm), tloušťku 6 mm; barva nápisu musí být bílá. Není-li nápis dostatečně kontrastní, je třeba zvýraznit jeho kontury.

(7) Informativní štítky umístěné na vozidle, které jsou nezbytné pro obsluhu vozidla a cestující, pokud nejsou v provedení piktogramovém, musí být v českém jazyce.

§ 103

Hasicí přístroje

(1) Autobusy s obsaditelností do 22 cestujících mimo řidiče, autobusy třídy I, osobní autobusové přívěsy a návěsy a pracovní stroje samojízdné určené pro sklizeň obilí 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. Sanitní vozidla musí být vybavena hasicím přístrojem s náplní nejméně 2 kg.

Vozidla taxislužby musí být vybavena hasicími přístroji podle zvláštních předpisů.⁹⁰⁾

(2) Hasicí přístroje musí být schváleného typu podle zvláštního předpisu,⁹¹⁾ 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.

§ 104

Přenosný výstražný trojúhelník

Pro vyznačení nouzového stání vozidla na pozemní komunikaci musí být motorová vozidla, s výjimkou dvoukolových motorových vozidel, jednonápravových traktorů s přívěsem, motorových ručních vozíků vybavena přenosným výstražným trojúhelníkem schváleného typu podle zvláštního předpisu.⁹²⁾

§ 105

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 kategorií M a N musí mít tuto minimální výbavu:

- a) náhradní elektrické pojistky, pokud jsou v elektrické instalaci používány, po jedné od každého užitého druhu,
- b) po jedné náhradní žárovce od každého druhu žárovky používané pro vnější osvětlení a světelnou signalizaci vozidla,
- c) 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,
- d) klíč na matice (šrouby) kol,
- e) náhradní kolo (ráfek s pneumatikou) s takovým upevněním držáku, které zajišťuje, že síla při snímání kola z držáku nebo vkládání 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.

Pro traktory a pro pracovní stroje samojízdné platí ustanovení tohoto odstavce, s výjimkou písmene e)

tohoto paragrafu, pro jednonápravové kultivační traktory tento odstavec neplatí.

(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 kola z držáku nebo vkládání do držáku nepřesáhne 490 N; souprava tahače s návěsem může v případě stejných rozměrů pneumatik a stejného provedení kola mít jedno společné náhradní kolo. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro jednoúčelové zemědělské a lesnické pracovní stroje přípojně; výrobce k nim dodá náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou volně ložené na zvláštní přání.

(4) Vozidla kategorií L₃, L₄ a L₅ musí mít tuto minimální výbavu:

- a) jednu náhradní pojistku,
- b) po jedné náhradní žárovce od každého druhu žárovky používané pro vnější osvětlení a světelnou signalizaci vozidla.

(5) Každé motorové vozidlo poháněné vlastní motorickou silou, kromě vozidel kategorií L₁, L₂ a L_M, jednonápravového traktoru s přívěsem, ručního motorového vozíku a jízdního kola s pomocným motorkem, musí být vybaveno příslušným druhem lékárničky (druhy lékárniček a jejich obsah je uveden v příloze č. 6 této vyhlášky), podle druhu vozidla pro poskytnutí předlékařské dočasné první pomoci. Obsah lékárničky musí být uložen v samostatném pouzdře s charakteristickým označením. Lékařnička musí být ve vozidle uložena v takovém prostoru, aby na ni nemohlo dopadat přímé sluneční světlo (záření). Úložný prostor pro lékárničku musí být suchý a čistý a musí být snadno přístupný. U vozidel pro hromadnou přepravu cestujících musí být lékárnička umístěna na označeném a přístupném místě v prostoru vozidla pro cestující. Provozovatel vozidla je povinen lékárničku udržovat v řádném stavu, přičemž doba použitelnosti jednotlivých druhů zdravotnických potřeb je omezena

- a) dezinfekční roztoky a sterilní obvazové materiály dobou jejich expirace (životnosti),
- b) ostatní obvazové materiály nejdéle pět let od data jejich expirace, pokud nemají porušený obal.

Lékárničkou pro dvoukolová a tříkolová vozidla (motolékárničkou) musí být vybaveno každé dvoukolové a tříkolové motorové vozidlo, kromě vozidel uvedených výše. Všechna motorová vozidla s nejméně čtyřmi koly musí být vybavena lékárničkou (autolékárničkou) následujících velikostí

⁹⁰⁾ § 16 odst. 1 vyhlášky č. 187/1994 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.

⁹¹⁾ Zákon č. 30/1968 Sb., o státním zkušebnictví, ve znění pozdějších předpisů.

⁹²⁾ Vyhláška č. 176/1960 Sb. (EHK č. 27).

- a) vozidla pro hromadnou přepravu osob s obsaditelností více než 80 cestujících velikosti III,
- b) vozidla pro hromadnou přepravu osob s obsaditelností do 80 cestujících včetně, velikosti II,
- c) ostatní motorová vozidla velikosti I.

Pro vozidla městské hromadné přepravy osob je do-
stačující autolékárnička velikosti II bez ohledu na je-
jich obsaditelnost. Motorová vozidla nově uváděná do
provozu počínaje dnem 1. 1. 1997 musí být vybavena
lékárničkou podle přílohy č. 6 k této vyhlášce. U mo-
torových vozidel uvedených do provozu do
31. 12. 1996 včetně se připouští výbava lékárničkou
podle původních předpisů (ON 84 6635).

(6) Je-li vozidlo kategorie N a O vybaveno vázací
soupravou pro upevnění nákladu, musí být souprava
schválena. Postup a náležitosti schvalování stanoví mi-
nisterstvo.

(7) Nové vozidlo musí být vybaveno při jeho
předávání prodejní organizací minimální výbavou po-
dle odstavců 2 až 6 tohoto paragrafu.

ČÁST DEVÁTÁ

Závěrečná ustanovení

§ 106

Přechodná ustanovení

(1) Ustanovení této vyhlášky platí i pro vozidla,
která byla uvedena do provozu, vyrobena nebo dove-
zena nebo jejichž technická způsobilost byla schválena
přede dnem účinnosti této vyhlášky, pokud není v jed-
notlivých ustanoveních stanoveno jinak; v těchto pří-
padech musí vozidla splňovat podmínky stanovené
dřívějšími předpisy.⁹³⁾

(2) Nahrazuje-li se nebo doplňuje-li se na vozidle
nějaká součást nebo příslušenství, musí nová součást
nebo příslušenství, pokud se nejedná o původní sou-
část nebo příslušenství nebo výrobcem vozidla prohlá-
šenou za záměnnou, splňovat podmínky stanovené pro
ně touto vyhláškou. To platí i tehdy, jestliže původní
součást nebo příslušenství vozidla tyto podmínky ne-
musely splňovat, protože vozidlo bylo uvedeno do
provozu, vyrobeno nebo jeho technická způsobilost
byla schválena přede dnem stanoveným pro platnost
příslušného ustanovení.

(3) Změní-li se zvláštní předpis³⁾ a není-li v něm

stanoveno jinak, postupuje se u vozidel, součástí a pří-
slušenství

- a) dosud podle dřívějšího znění zvláštního předpisu
nehomologovaných dnem vstupu změněného
znění v platnost,
- b) již podle dřívějšího znění zvláštního předpisu ho-
mologovaných po uplynutí jednoho roku ode dne
vstupu změněného znění v platnost.

(4) Za ekvivalentní k homologacím vozidel, jejich
součástí a příslušenství podle předpisů EHK nebo
technických protokolů podle nich se považují homo-
logace podle směrnic EÚ nebo shodné technické pro-
tokoly podle nich anebo jiných odpovídajících, mezi-
národně všeobecně uznávaných technických norma-
tivů.

(5) Technická způsobilost typů a jednotlivých vo-
zidel, jejich součástí a příslušenství schválená ústřed-
ními orgány státní správy ve věcech dopravy České
republiky nebo Slovenské republiky nebo jinými pří-
slušnými orgány České republiky nebo Slovenské re-
publiky do dne 31. 12. 1992 včetně a uvedená do pro-
vozu do 30. 6. 1993 včetně, zůstávají i nadále v plat-
nosti.

(6) Je-li v jednotlivých ustanoveních vyhlášky
uveden odkaz na jiný předpis technického charakteru
(např. ČSN), postupuje se podle podmínek v nich uve-
dených.

(7) Znění homologačních předpisů EHK v českém
jazyce je k dispozici (nahlédnutí) v Ústavu pro výzkum
motorových vozidel, a. s., v Praze, kde je možné si tyto
předpisy zároveň objednat. Výklady těchto dokumen-
tů provádí Ministerstvo dopravy.

§ 107

Vozidla v mezinárodním silničním provozu

(1) Vozidlem v mezinárodním silničním provozu
se rozumí vozidlo, které

- a) náleží fyzické nebo právnické osobě, která má
trvalý pobyt mimo území České republiky
a nemá přechodný pobyt včetně provozu vozidla
v České republice delší jednoho roku,
- b) není evidováno v České republice,
- c) je na území České republiky dočasně dovezeno.

Za dočasně dovezené se nepovažuje vozidlo, které je na
území České republiky déle než jeden rok (365 kalen-

⁹³⁾ 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.
Vyhláška Federálního ministerstva dopravy č. 41/1984 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve
znění vyhlášky č. 248/1991 Sb.
Vyhláška Federálního ministerstva dopravy č. 10/1991 Sb., o podmínkách provozu silničních motorových vozidel pohá-
něných stlačeným plynem.

dářních dnů) bez přerušení trvajících déle než tři měsíce (92 kalendářních dnů).

(2) Za jízdní soupravu v mezinárodním silničním provozu se považuje jízdní souprava, splňuje-li alespoň jedno vozidlo této soupravy podmínky uvedené v odstavci 1 tohoto paragrafu.

(3) Pro vozidla v mezinárodním silničním provozu se použije ustanovení této vyhlášky, jen pokud nestanoví něco jiného mezinárodní smluvní dokument, kterým je Česká republika vázána.⁹⁴⁾

§ 108

Technická nezpůsobilost vozidel k provozu

(1) Neodpovídá-li schválené 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, nesmí být použito v provozu po dobu, pokud závady nejsou odstraněny.²⁷⁾

(2) Za závady podle odstavce 1 se pokládají zejména

- a) nedosahuje-li účinek brzd stanoveného limitu nebo rozdíl brzdných sil na obvodu jednotlivých kol téže nápravy je větší než 30 % z vyšší hodnoty,
- b) je-li nutné opětovné sešlápnutí pedálu provozní brzdy před vyvoláním brzdného účinku,
- c) vůle řízení převyšující povolenou maximální hodnotu nebo deformace řídicího ústrojí,
- d) zjevné deformace náprav,
- e) podstatné poškození čelního skla (např. poškrábání stěrátky, u vrstveného skla popraskání),
- f) převyšuje-li opotřebení nebo poškození pneumatik přípustnou mez,
- g) poškozené pérování a tlumiče pérování,
- h) zjevné unikání paliva nebo oleje,
- ch) nesvítlí-li potkávací, obrysové nebo brzdové světlo u vozidla alespoň na straně přivrácené ke středu vozovky nebo směrová světla nebo nesplňují-li předepsanou svítivost,
- i) nemožnost přepnutí dálkových světel na potkávací,
- j) chybně seřizené nebo poškozené světlometry s potkávacími světly a světlometry a svítlny se světly do mlhy způsobující oslnění a chybně zapojená jednotlivá světla,
- k) použití jiného než schváleného bezpečnostního skla,

- l) poškození nebo deformace podvozku nebo karosérie, která mohou bezprostředně ohrozit bezpečnost provozu,
- m) převyšuje-li objemový obsah oxidu uhelnatého (CO) nebo koncentrace nespálených uhlovodíků (HC) ve výfukových plynech zážehového motoru anebo přípustná kouřivost vznětového motoru nebo vnější hluk vozidla povolenou hodnotu,
- n) pevně zabudované neschválené příslušenství ovlivňující aktivní bezpečnost vozidla a životní prostředí,
- o) u vozidel poháněných stlačeným nebo zkapalněným plynem závady podle § 93 této vyhlášky.

§ 109

Přehled homologačních předpisů EHK OSN

Úplný přehled homologačních předpisů EHK OSN, které tvoří přílohy k Dohodě o přijetí jednotných podmínek pro homologaci a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel (Ženeva 1958)³⁾ uplatňovaných při schvalování technické způsobilosti typů vozidel je uveden v příloze č. 5 této vyhlášky.

§ 110

Zrušovací ustanovení

Zrušují se

1. vyhláška Federálního ministerstva dopravy č. 41/1984 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 248/1991 Sb.,
2. vyhláška Federálního ministerstva dopravy č. 10/1991 Sb., o podmínkách provozu silničních motorových vozidel poháněných stlačeným plynem,
3. ve vyhlášce Ministerstva vnitra č. 145/1956 Ú.l., o provozu na silnicích, ve znění pozdějších předpisů, ta ustanovení, která stanovují technické podmínky provozu vozidel a jsou upravena touto vyhláškou,
4. rozhodnutí Ministerstva dopravy ze dne 25. května 1992 č.j. 511 970/92-512, ve znění pozdějších doplňků,
5. směrnice Ministerstva dopravy ze dne 23. listopadu 1994 č.j. 25 150/94-222, č.j. 25 151/94-222 a č.j. 25 152/94-222.

§ 111

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. července 1995.

Ministr:
PhDr. Stráský v. r.

⁹⁴⁾ Úmluva o silničním provozu (Viedeň 1968).

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 102/1995 Sb.

**Podrobnější rozdělení druhů vozidel a používání
názvů a zkratk druhů vozidel při vyplňování
technických průkazů, technických osvědčení a
schvalovacích dokumentů k vozidlům**

Tato příloha podrobněji definuje jednotlivé druhy silničních vozidel (§ 10) a jiných vozidel (§ 11), jejich jednotné zařazování podle druhů, kategorií a jejich dalšího provedení. Slouží pro orgány provádějící schvalování a osvědčování technické způsobilosti vozidel k provozu na pozemních komunikacích, pro orgány připravující podklady pro toto schválení a osvědčování, pro výrobce a dovozce vozidel při tvorbě podkladových materiálů pro schválení a osvědčování vozidel k provozu na pozemních komunikacích. Dále dává ucelený přehled o současném názvosloví vozidel.

Při zavádění výpočetní techniky je pak nutné dodržovat toto jednotné názvosloví a tím umožnit celostátně pracovat s jednotlivými soubory pomocí výpočetní techniky.

Pro účely této přílohy se rozumí schvalovacím dokumentem zejména

- a) základní technický popis schváleného typu vozidla,
- b) základní technický popis osvědčeného typu jiného vozidla,
- c) základní technický popis schváleného typu nástavby nebo výměnné nástavby vozidla,
- d) základní technický popis osvědčeného typu pracovního stroje neseného,

Základní technický popis schváleného typu vozidla, nástavby, výměnné nástavby a základní technický popis osvědčeného pracovního stroje - neseného (dále jen "základní technický popis" nebo také "ZTP" je tiskopis, na kterém jsou soustředěny veškeré technické údaje, které slouží jako podklad k vyplňování technického průkazu nebo technického osvědčení vozidla nebo jiného vozidla a jako základ k tvorbě a vedení celostátní evidence základních technických údajů ke schváleným a osvědčeným typům vozidel.

1. Při vyplňování kolonky 1 - řádek "Druh vozidla" v základním technickém popisu se používají dále uvedené názvy.
2. U druhů vozidel se zavádí zkratky, kterými se rozlišují jednotlivá vozidla pomocí písmen.

Tím se usnadní vyhledávání souborů určitých skupin, druhů a provedení vozidel pomocí výpočetní techniky.

3. V kolonce 1 - řádek "Druh vozidla" v ZTP se uvádí název druhu vozidla, který je shodný s názvem vozidla nebo je v něm alespoň obsažen.

např. - osobní automobil, (OA)
 - nákladní automobil, (NA)

nebo - nákladní automobil speciální, (NA)

přičemž druhem silničního vozidla se rozumí

- a) motocykl - (M) , (kategorie L) ,
- b) tříkolka a čtyřkolka - (M) , (kategorie L) ,
- c) osobní automobil - (OA) , (kategorie M₁) ,
- d) autobus - (AB) , (kategorie M₂ a M₃) ,
- e) nákladní automobil - (NA) , (kategorie N) ,
- f) speciální automobil - (SA) , (kategorie N) ,
- g) tahač - (T) , (kategorie N) ,
- h) přípojně vozidlo - (PV) , (kategorie O) ,
- i) přípojná vozidla traktorů - (PVT) , (kategorie O_T) ,
- j) traktor - (TR) , (kategorie T) ,
- k) ostatní vozidla - (OV) , (kategorie R) ,
 - jízdní kolo,
 - potahové vozidlo,

a druhem jiného vozidla se rozumí

- a) pracovní stroj - (S) , (kategorie S_G, S_P, S_{PT}, S_N) ,
- b) nemotorové vozidlo nebo nemotorový pracovní stroj tažený nebo tlačný pěšky jdoucí osobou,
- c) vozík pro invalidy s ručním nebo elektrickým pohonem, pokud jeho šířka nebo délka nepřesahuje 1 m nebo jeho konstrukční rychlost nepřevyšuje 6 km.h⁻¹ nebo jeho celková hmotnost nepřevyšuje 0,45 t. ,
- d) vojenská vozidla,

4. Upřesnění názvu vozidla v pravé části druhé řádky "Druh vozidla", uváděné níže, představují vzory nejčastěji se vyskytujících provedení vozidel.

5. Zkratka tvořena z názvu druhu vozidla, kategorie a bližší specifikace názvu se uvede do levé části druhého řádku kolony 1 - řádky "Druh vozidla". V zápisu jsou za zkratkou druhu vozidla uvedeny příslušné kategorie těchto vozidel. Zápis se provádí zásadně bez mezer.

Příklad : **OA-M1-KA** nebo **S-S_P**

Jedná-li se o terénní vozidlo (kategorie G), připojí se bezprostředně za označení jeho kategorie ještě písmeno "G".

Příklad : **NA-N1G**

6. V této příloze jsou VERZÁLKAMI (= písmeny velké abecedy) dále uvedeny názvy druhů vozidel a doposud používané zkratky těchto druhů.

a) **M - MOTOCYKL**

kategorie : **L₁, L₃, L₄ a L_M**

MT - Motocykl (kategorie L₃)

- pro dopravu jedné nebo dvou osob sedících za sebou, s oporou pro kolena řidiče, bez šlapadel,
- se dvěma koly a pevnými stupačkami.

S - Skútr (kategorie L₁ a L₃)

- pro dopravu jedné nebo dvou osob sedících za sebou, bez opory pro kolena řidiče při jízdě a s prostorem pro jeho nohy v nosné části vozidla, bez šlapadel. Má obvykle ochranu dopravovaných osob zepředu a zespodu.

MK - Mokik (dříve též : malý motocykl) (kategorie L₁)

- jeho nejvyšší konstrukční rychlost není větší než 50 km.hod⁻¹. Je-li poháněn spalovacím motorem, nesmí být jeho zdvihový nebo jemu rovnocenný, objem větší než 50 cm³,
- se stupačkami a nožním spouštěním motoru.

MP - Moped (kategorie L₁)

- jeho nejvyšší konstrukční rychlost není větší než 50 km.hod⁻¹. Je-li poháněn spalovacím motorem, nesmí být jeho zdvihový nebo jemu rovnocenný objem větší než 50 cm³,
- se šlapadly,
- pro dopravu jen jedné osoby.

TS - Motocykl sportovní (soutěžní) (kategorie L₁ nebo L₃)

- určen pro sportovní účely
- zpravidla není kompletně vybaven jako MT nebo MK a jeho provoz na komunikacích je podmíněn

Příklad :

Druh vozidla	OSOBNÍ AUTOMOBIL
OA-M1-SP-S	speciální - sanitní RZP

SE - sedan

- karosérie - uzavřená, se stupňovitou zádí,
- střecha - pevná, tuhá - část střechy může být otvíratelná,
- 2 nebo 4 boční dveře, v zádi automobilu může být víko (dveře), zasahující až ke střeše,
- dvě řady plnohodnotných sedadel, každá z nich po dvou popř. třech místech k sezení,
- oddělený zavazadlový prostor.

Do kolonky 4 - "Karosérie" - řádek "Druh" pak její provedení:

- **3,4,nebo 5** (= počet dveří)
- **H** - hatchback
 - tvar zadní části karosérie se vyznačuje splývavou zádí, otvíratelnou v celé nebo téměř celé ploše, závěsy zadních (pátých, resp. třetích) dveří jsou umístěny u střechy vozidla.
- **L** - liftback
 - tvar zadní části karosérie se vyznačuje tím, že za spodní hranou okna zadních dveří je vodorovná nebo téměř vodorovná plocha (odsazení). Zádě je otvíratelná v celé nebo téměř celé ploše, závěsy zadních (pátých, resp. třetích) dveří jsou umístěny u střechy vozidla.

Příklad zápisu - kolonka 4 : **sedan-samonosná-5dv.-hatchback**

LI - Limusina

- karosérie - prostornější než sedan , uzavřená
- může mít dělicí stěnu mezi předními a zadními sedadly,

- střecha - pevná, tuhá - část střechy může být otevíratelná,
- počet míst k sezení - 4 nebo více nejméně ve dvou řadách, případná další sedadla mohou být sklápěcí,
- počet bočních dveří - 4 nebo 6,
- minimální délka vozidla je 5400 mm.

KU - Kupé

- karosérie - uzavřená, s obvykle omezeným možným zadním prostorem pro cestující,
- střecha - pevná, tuhá - část střechy může být otevíratelná,
- počet míst k sezení - 2 až 3 vpředu - případná zadní sedadla pevná nebo sklopná,
- počet bočních dveří - 2, v zádi automobilu může být víko (dveře), zasahující až ke střeše,
- oddělený zavazadlový prostor.
- střecha karosérie se zpravidla snižuje v zadní části pro cestující

KA - Kabriolet

- karosérie proměnlivá zpravidla bez pevného rámu bočních dveří, s pevnými sloupky čelního skla a nebo s ochranným zařízením pro cestující při převrácení vozidla,
- střecha poddajná, stahovací, popř. tuhá, odnímatelná nebo sklápěcí,
- počet míst k sezení - 4 nebo více nejméně ve dvou řadách,
- počet bočních dveří - 2 nebo 4.

RO - roadster

- karosérie proměnlivá, bez pevných rámu bočních dveří, s pevnými sloupky čelního skla, a nebo s ochranným zařízením pro cestující při převrácení vozidla, s omezeným možným zadním prostorem pro cestující,
- střecha poddajná, stahovací, popř. tuhá, odnímatelná nebo sklápěcí,
- počet míst k sezení - 2 až 3 vpředu - případná zadní sedadla pevná nebo sklopná,
- počet bočních dveří - 2.
- střecha karosérie se zpravidla snižuje v zadní části pro cestující

KO - osobní kombi

- karosérie uzavřená - zadní část je konstruována

tak, že vnitřní prostor je proti vnitřnímu prostoru sedanu zvětšen,

- střecha pevná, tuhá - část střechy může být otvíratelná,
- počet míst k sezení - 4 nebo více nejméně ve dvou řadách,
- zadní sedadla se sklopnými opěradly nebo vyjímatelná ke zvětšení ložné plochy,
- počet bočních dveří - 2 až 4 a jedny zadní dveře (víko).
- střecha rovná, zadní stěna v celé ploše mírně šikmá (do 15°) nebo kolmá .

K - kombi (dříve také mikrobus)

- karosérie uzavřená,
- střecha pevná, tuhá - část střechy může být otvíratelná,
- počet míst k sezení - 4 nebo více nejméně ve dvou řadách,
- zadní sedadla vyjímatelná nebo se sklopnými opěradly ke zvětšení ložné plochy,
- počet bočních dveří - 2 až 4 a jedny zadní dveře (víko),
- výška sedadel - vztažený bod R sedadla řidiče je minimálně 750 mm nad vozovkou, měřeno při pohotovostní hmotnosti vozidla . **Pokud je sedadlo výškově seříditelné, měří se při jeho spodní poloze.**
- může být odvozen od malého nákladního, zpravidla skříňového, automobilu. **U každé řady sedadel musí být na obou stranách boční okno (popřípadě společné okno pro druhou a třetí řadu sedadel.**

SP - speciální

Toto vozidlo vychází z výše uvedených provedení osobních automobilů. Pro účely zápisu v kolonce 1) - "Druh vozidla" a zkratky se však provedení, z kterého vychází neuvádí.

Příklad : **OA-M1-SP-S**

- karosérie uzavřená, otevřená nebo otvíratelná,
- střecha pevná, stahovací nebo odnímatelná,
- počet míst k sezení - 1 nebo více sedadel,
- tento automobil je konstruován k usnadnění příležitostné dopravy zboží, upravené pro přepravu různých zařízení, náradí apod.
- může být upraven jako obytný automobil,

- může být proveden jako "speciální" vozidlo pro různé účely např. záchranářské, sanitní, pohřební, vyprošťovací, sportovní apod.

Tuto skupinu je možno dělit dále na podskupiny

- S** - sanitní
 - vozidlo pro dopravu nemocných a raněných - DNR,
 - vozidlo rychlé zdravotnické pomoci - RZP,
 - vozidlo lékařské služby - VLS
 - vozidlo pro speciální zdravotnickou potřebu - SZP,
- PO** - pohřební,
- O** - obytné,
- P** - požárnické,
- ZS** - záchranářské,
- MV** - montážní,
- SR** - sportovní,
- TZ** - technický zásahový,
- TV** - technický vyprošťovací,
- TP** - technické pomoci apod.

Tuto podskupinu lze dále rozšiřovat o další provedení, je možno však použít pouze označení, která nejsou v této skupině již použita a nedojde-li, vzhledem k podobnosti, k záměně.

Příklad zápisu - kolonka 1): **OA-M1-SE-5H**

Osobní automobil může být také vyroben v provedení "vozidlo určené k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto :

Příklad :

Druh vozidla	OSOBNÍ AUTOMOBIL
OA-M1-	(vozidlo určené k dostavbě)

Poznámka :

Pokud bude schváleno vozidlo jako samostatný typ určený k dostavbě nebo i v rámci již schváleného typu vozidla postupuje se tak, že kolonka 1, první řádek "Druh vozidla" v ZTP bude opatřen zápisem "vozidlo určené k dostavbě", tento zápis bude opatřen závorkami. V druhé řádce nebude zápis žádný. Technický průkaz pak nebude v této kolonce opatřen žádným zápisem. Zápis v kolonce 1, oba řádky "druh vozidla" doplní až finální výrobce podle skutečného provedení vozidla, včetně zkratky určení druhu vozidla, kategorie a bližšího určení.

Příklad zápisu v ZTP:

Druh vozidla	(vozidlo určené k dostavbě)
--------------	-----------------------------

Zápis v technickém průkazu :

Druh vozidla	
--------------	--

d) **AB - AUTOBUS**

kategorie : **M₂ a M₃**

AUTOBUSY se dělí dále podle velikosti na

- velký autobus (obsaditelnost 23 a více cestujících),
- malý autobus (obsaditelnost 9 až 22 cestujících),
 - minibus (obsaditelnost 9 až 16 cestujících),
 - midibus (obsaditelnost 17 až 22 cestujících),

dělí se do tříd

- Třída I. - městský,
- Třída II. - meziměstský,
- Třída III. - dálkový,

mohou být v provedení

- jednopodlažní ,
- dvoupodlažní,
- kloubový,

pro zvláštní skupiny přepravovaných cestujících je zařazen do skupiny "speciální", např. - vězeňský,
- k přepravě tělesně postižených osob apod.

Do kolonky 1 - řádek "Druh vozidla" se zapisuje :

1. **ME** - autobus městský (příklad zápisu : **AB-M3-ME**)
2. **MM** - autobus meziměstský (příklad zápisu : **AB-M3-MM**)
3. **DA** - autobus dálkový (příklad zápisu : **AB-M3-DA**)

4. **SP** - autobus speciální (příklad zápisu : **AB-M3-SP**)

5. **T** - trolejbus (příklad zápisu : **AB-M3-T**)

Výše uvedené druhy autobusů mohou být v provedení
- "kloubový"

KL - kloubový autobus (příklad zápisu : **AB-M3-ME-KL**)

- a "dvoupodlažní" :

DP - dvoupodlažní autobus (příklad zápisu :

AB-M3-ME-DP
nebo **AB-M3-ME-KL-DP**)

6. **MI** - minibus,
MD - midibus,

Malé autobusy mohou být v provedení

- městský (příklad zápisu : **AB-M3-MI-ME**)

- meziměstský (příklad zápisu : **AB-M3-MD-MM**)

- dálkový (příklad zápisu : **AB-M3-MI-DA**)

e) **NA - NÁKLADNÍ AUTOMOBIL**

kategorie : **N₁** až **N₃**

Nákladní automobil je určen pro přepravu nákladu.

Do kolonky 1) - první řádek "Druh vozidla" se zapisuje :
NÁKLADNÍ AUTOMOBIL

- druhý řádek "Druh vozidla" se pak zapíše
níže uvedené označení, popřípadě za toto
označení dále po pomlčce bližší určení
vozidla.

Příklad :

Druh vozidla	NÁKLADNÍ AUTOMOBIL valníkový - s navijákem
--------------	---

Nákladní automobil může být také vyroben v provedení
"podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	NÁKLADNÍ AUTOMOBIL (podvozek určený k dostavbě)
--------------	--

Poznámka :

Pokud bude schválen strojový spodek (podvozek) jako samostatný typ určený k dostavbě (nevychází z typového čísla NA nebo SA, postupuje se tak, že kolonka 1, první řádek "Druh vozidla" v ZTP bude opatřen zápisem "podvozek určený k dostavbě", tento zápis bude opatřen závorkami. V druhé řádce nebude zápis žádný. Na levé straně tohoto řádku však bude zápis např. "-N2-apod.".

Technický průkaz pak nebude v této kolonce opatřen žádným zápisem, vyjma levé části druhého řádku. Zápis v kolonce 1, oba řádky "druh vozidla" doplní až finální výrobce podle skutečného provedení vozidla.

Příklad :

Druh vozidla	(podvozek určený k dostavbě)
-N2-	

Zápis v technickém průkazu

Druh vozidla	
-N2-	

Provedení nákladních automobilů

I - pikap

- nákladní automobil s otevřeným nákladním prostorem (ložný prostor může být kryt plachtou, přetaženou přes odnímatelné oblouky nebo laminátovou, kovovou skořepinou) ohraničeným pevnými stěnami (zpravidla o střední výšce), s uzavřenou budkou pro obsluhu.

Příklad zápisu : **NA-N1-I**

V - valníkový

- nákladní automobil, svým provedením je určen zejména pro dopravu nákladu, který je opatřen valníkovou karosérií a s uzavřenou kabinou.
- ložný prostor může být kryt plachtou, přetaženou přes odnímatelnou nosnou konstrukci

Příklad zápisu : **NA-N3-V**

Nákladní automobil valníkový může být dále vybaven

- navijákem ,
- hydraulickou rukou,
- zvedacím čelem apod.

K - sklápěčkový

- nákladní automobil, svým provedením je určen zejména pro dopravu sypkého nákladu, který je opatřen sklápěcí karosérií a s uzavřenou kabinou.
- má tyto varianty provedení
 - a) se sklápěním do strany (dvoustranný)
 - b) se sklápěním dozadu (jednostranný)
 - c) se sklápěním do strany a dozadu (třístranný)

Příklad zápisu : **NA-N3-K**

Nákladní automobil sklápěčkový může být dále vybaven

- navijákem apod.

S - skříňový

- nákladní automobil, který je opatřen skříňovou karosérií,
- jde o prostou skříň bez jakéhokoliv účelového zařízení.
- má tyto varianty provedení

SS - samostatná skříň

- samostatná kabina řidiče a samostatná oddělená skříň.

SF - furgon

- kabina řidiče a prostor pro náklad tvoří jeden nedílný konstrukční celek,
- mezi kabinou řidiče a ložným prostorem skříně je v přepážce proveden průlez (dveře) v místě za sedačkou spolujezdce nebo mezi sedačkou řidiče a spolujezdce. Průlez musí být opatřen dveřmi. Šířka průlezu nesmí být širší než 60 cm a musí mít výšku nejméně 130 cm.

SD - dodávkový

- kabina řidiče a prostor pro náklad tvoří jeden nedílný konstrukční celek; přičemž prostor pro náklad je oddělen od prostoru pro osádku přepážkou (§ 41, odst. 6 vyhlášky).

Příklad zápisu : **NA-N2-SS**
nebo **NA N2-SF**
nebo **NA-N1-SD**

Nákladní automobil skříňový může být dále vybaven :

- navijákem,
- zvedacím čelem apod.

P - speciální

- nákladní automobil, svou konstrukcí a vybavením je určen pouze pro dopravu určitých druhů nebo skupin nákladů, pro které jsou nutné zvláštní úpravy.

Toto vozidlo vychází z výše uvedených provedení nákladních automobilů. Pro účely zápisu v kolonce 1) - "Druh vozidla" a zkratky se však provedení, z kterého vychází neuvádí.

Příklad : **NA-N1-P**

Nákladní automobil speciální může být v provedení

- chladiřenský,
- fekální,
- pro dopravu betonu (domíchávač betonu),
- pro přepravu osobních automobilů,

- pro odvoz odpadu,
- pro dopravu živých zvířat,
- pro přepravu dřeva,
- stěhovací,
- pojízdná prodejna,
- cisternový na vodu,
- cisternový na mléko,
- cisternový na mouku,
- cisternový na cement,
- cisternový na pohonné hmoty,
- kabelový,
- letištní palivový,
- pro přepravu dlouhého kmenového dříví atd.

Nákladní automobil speciální může být dále vybaven

- navijákem,
- hydraulickou rukou,
- zvedacím čelem apod.

Příklad zápisu :

- V kolonce 1) - první řádek "Druh vozidla"
NÁKLADNÍ AUTOMOBIL
- druhý řádek - levá část
NA-N2-P
- druhý řádek - pravá část
speciální - cisternový na vodu

f) SA - SPECIÁLNÍ AUTOMOBIL

kategorie : N₁ až N₃

Speciální automobil je motorové vozidlo, které je svou konstrukcí a vybavením určeno pouze pro vykonávání určitých pracovních úkonů. Není určen pro přepravní činnost.

Do kolonky 1) - první řádek "Druh vozidla" se zapisuje :

SPECIÁLNÍ AUTOMOBIL

- druhý řádek "Druh vozidla" se pak zapíše níže uvedené označení, popřípadě za toto označení dále po pomlčce bližší určení vozidla.

Příklad :

Druh vozidla	SPECIÁLNÍ AUTOMOBIL
SA-N2-	zametací

nebo

Druh vozidla	SPECIÁLNÍ AUTOMOBIL
SA-N2-	požární-s výsuvným žebříkem

Speciální automobil může být také vyrobeno v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	SPECIÁLNÍ AUTOMOBIL
-N2-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení údaje v kolonce 1, řádek "Druh vozidla" a údaj v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhý řádek zapíše však kategorii vozidla (např. takto : -N2-). Řádky kolonky 1) doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Poznámka :

Pokud bude schválen strojový spodek (podvozek) jako samostatný typ určený k dostavbě (nevychází z typového čísla NA nebo SA, postupuje se tak, že kolonka 1, první řádek "Druh vozidla" v ZTP bude opatřen zápisem "Podvozek určený k dostavbě", tento zápis bude opatřen závorkami. V druhé řádce nebude zápis žádný. Na levé straně tohoto řádku však bude zápis např. "-N2-apod.". Technický průkaz pak nebude v této kolonce opatřen žádným zápisem, vyjma levé části druhého řádku. Zápis v kolonce 1, oba řádky "druh vozidla" doplní až finální výrobce podle skutečného provedení vozidla.

Příklad :

Druh vozidla	(podvozek určený k dostavbě)
-N2-	

Zápis v technickém průkazu :

Druh vozidla	
-N2-	

Příklady provedení speciálních automobilů:

- A** - autojeřáb,
- B** - autorýpadlo,
- K** - kropicí,
- Z** - zametací,
- P** - požární,
- D** - dílenský,
- PD** - pojízdná dílna,
- O** - obytný,
- L** - laboratorní,
- M** - mycí,
- KN** - na čištění kanálů,
- PO** - pohřební,
- PC** - policejní,
- SA** - zdravotnický (sanitní),
- R** - rozhlasový,
- TE** - televizní,
- V** - vyprošťovací atd.

Příklad zápisu : **SA-N3-P** nebo **SA-M1-PO**

Speciální automobil může být dále opatřen

- vysokozdvížnou plošinou,
- výsuvným žebříkem,
- vodním dělem,
- navijákem,
- hydraulickou rukou,
- zvedacím čelem apod.

g) **T - TAHAČ**

kategorie : N_1 až N_3

Tahač je motorové vozidlo, které svou konstrukcí a vybavením je určeno výlučně k tažení návěsu nebo přívěsu.

U tažného vozidla určeného ke spojení s návěsem, (tahač návěsu), hmotnost, která se uvažuje pro klasifikaci vozidla, je hmotnost tahače v pohotovostním stavu, zvětšena o hmotnost odpovídající maximálnímu statickému svislému zatížení, kterým působí návěs na tahač a tam, kde to přichází v úvahu, zvětšená dále o maximální hmotnost vlastního nákladu tahače.

Tahače jsou v provedení

1. **TN - TAHAČ NÁVĚSŮ**

Tahač návěsů je motorové vozidlo, které je svou konstrukcí a vybavením určeno k tažení návěsů.

Příklad zkratky : **T-N3-TN**

2. **TP - TAHAČ PŘÍVĚSŮ**

Tahač přívėsů je motorové vozidlo, které je svou konstrukcí a vybavením určeno výlučně k tažení přívėsů. Může být vybaven pomocným ložným prostorem.

Příklad zkratky : **T-N3-TP**

Tahač přívėsů může být dále vybaven

- navijákem,
- hydraulickou rukou atd.

h) **TR - TRAKTOR**

Kategorie : **T**

V kolonce 1) řádek "Druh vozidla" se k názvu "TRAKTOR" připojí níže uvedené provedení :

V zápisu zkratky vozidla v první části druhého řádku kolonky 1) - "Druh vozidla" se kategorie vozidla neuvádí.

KO - kolový (příklad zápisu : **TR-KO**)

PA - pásový (příklad zápisu : **TR-PA**)

MA - malotraktor

Malotraktor je traktor, který má nejméně dvě nápravy a je vybaven motorem menšího výkonu (do 30 kW) a jeho rozměry jsou menší a zpravidla nebývá opatřen kabinou.

Příklad zápisu : **TR-MA**

Malotraktor může být zcela vyjíměčně v provedení :

JE - jednonápravový

- jednonápravový malotraktor vybavený pouze říditky (obsluha sedí na připojeném přívěsu nebo jde pěšky).

Příklad zápisu : **TR-MA-JE**

Traktor může být v provedení "Speciální". V tomto případě je určen k výkonu určitých speciálních činností. V tomto případě se k druhu vozidla v zápisu připojí písmeno "S".

Příklad zápisu : **TRS-KO**

ch) **PV - PŘÍPOJNÁ VOZIDLA**

Kategorie : O₁ až O₄

Do přípojných vozidel jsou zařazeny přívěsy a návěsy.

1. **PN - PŘÍVĚS NÁKLADNÍ**

Přívěs nákladní je přípojné vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích, používané jen pro dopravu nákladu, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá hnací nápravy a je určeno k tomu, aby bylo taženo některým druhem motorového vozidla, u něhož jen nepodstatná část jeho celkové hmotnosti je přenášena na tažné vozidlo,

Brzděný přívěs nákladní (mimo kategorie O₁) může být také vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto :

Příklad :

Druh vozidla	PŘÍVĚS
PV-02-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "PŘÍVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla a kategorii vozidla (např. takto : PV-02). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Nákladní přívěsy mohou být také v provedení "jednonápravový", v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : PV-O2-PN-J

Přívěs nákladní může být podle řešení ložného prostoru proveden obdobně jako nákladní automobily.

V kolonce 1) řádky vyhrazené pro zápis "Druh vozidla" se k názvu "PŘÍVĚS NÁKLADNÍ" připojí níže uvedené provedení

V - valníkový

- svou konstrukcí je určen jen pro dopravu nákladu, který je opatřen valníkovou karosérií,
- ložný prostor může být kryt plachtou, přetaženou přes odnímatelnou nosnou konstrukci

Příklad zápisu : PV-O2-PN-V**K - sklápěčkový**

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu, který je opatřen sklápěcí karosérií,
- má tyto varianty provedení
 - a) se sklápěním do strany - (dvoustranný),
 - b) se sklápěním dozadu - (jednostranný),
 - c) se sklápěním do strany a dozadu - (třístranný),

Příklad zápisu : PV-O3-PN-K**S - skříňový**

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu a je opatřen skříňovou karosérií,
- jde o prostou skříň bez jakéhokoliv účelového zařízení.

Příklad zápisu : PV-O2-PN-S**P - speciální**

- svou konstrukcí a vybavením je určen pouze pro dopravu určitých druhů nebo skupin nákladů, pro které jsou nutné zvláštní úpravy.

Toto vozidlo vychází z výše uvedených provedení přívěsů nákladních. Pro účely zápisu v kolonce 1) - "Druh vozidla" a zkratky se však provedení, z kterého vychází neuvádí.

Příklad zápisu : PV-O2-PN-P

Nákladní přívěs speciální může být v provedení

- chladiřenský,
- fekální,
- pro dopravu živých zvířat,
- pro přepravu dřeva,
- stěhovací,
- cisternový na vodu,
- cisternový na mléko,
- cisternový na mouku,
- cisternový na cement,
- cisternový na pohonné hmoty,
- kabelový,
- zavazadlový,
- odtahový,
- podvalník,
- oplenový,
- pro přepravu sypkých substrátů apod.

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

2. **PS** - PŘÍVĚS SPECIÁLNÍ

Přívěs speciální je přípojné vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích, které svou konstrukcí a vybavením je určeno pouze pro vykonávání určitých pracovních úkonů, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá hnací nápravy a je určeno k tomu, aby bylo taženo motorovým vozidlem u něhož jen nepodstatná část jeho celkové hmotnosti je přenášena na tažné vozidlo.

Speciální přívěs není určen pro přepravní činnost.

Brzděný přívěs speciální může být také vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	PŘÍVĚS SPECIÁLNÍ
PV-02	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "PŘÍVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla a kategorii vozidla (např. takto:

PV-02). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Přívěsy speciální mohou být také v provedení "jednonápravový", v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : **PV-02-PS-J**

V kolonce 1) řádek "Druh vozidla" se k názvu "PŘÍVĚS SPECIÁLNÍ" připojí níže uvedené provedení

- vrtná souprava,
- polní kuchyň,
- požárnický,
- obytný (tzv. maringotka) apod.

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

3. PŘÍVĚSNÝ VOZÍK

Přívěsný vozík je přípojné vozidlo upravené pro připojení za motocykl a určené výlučně pro přepravu zavazadel.

Do kolonky 1) - řádek "Druh vozidla" se zapíše "PŘÍVĚSNÝ VOZÍK ZA MOTOCYKL".

4. **NN** - NÁVĚS NÁKLADNÍ

Návěs nákladní je přípojné vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích, používané jen pro dopravu nákladu, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá hnací nápravy, u něhož se podstatná část jeho celkové hmotnosti přenáší na tahač návěsů.

Návěs s pomocným předním kolovým podvozkem se považuje za přívěs.

Návěs nákladní může být také vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	NÁVĚS NÁKLADNÍ
PV-02-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "NÁVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla a kategorii vozidla (např. takto : PV-02). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Návěsy nákladní mohou být také v provedení "jednonápravový", v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : **PV-02-NNV-J**

Návěs nákladní může být podle řešení ložného prostoru proveden obdobně jako nákladní automobily.

V kolonce 1) řádek "Druh vozidla" se k názvu "NÁVĚS NÁKLADNÍ" připojí níže uvedené provedení :

V - valníkový

- svou konstrukcí je určen jen pro dopravu nákladu, který je opatřen valníkovou karosérií,
- ložný prostor může být kryt plachtou, přetaženou přes odnímatelnou nosnou konstrukci.

Příklad zápisu : **PV-02-NNV****K** - sklápěčkový

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu, který je opatřen sklápěcí karosérií,
- má tyto varianty provedení :

- a) se sklápěním na stranu - (dvoustranný),
- b) se sklápěním dozađu - (jednostranný),
- c) se sklápěním na stranu a dozađu - (třístranný),

Příklad zápisu : **PV-02-NNK****S** - skříňový

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu, který je opatřen skříňovou karosérií,

- jde o prostou skříň bez jakéhokoliv účelového zařízení.

Příklad zápisu : **PV-O2-NNS**

P - speciální

- svou konstrukcí a vybavením je určen pouze pro dopravu určitých druhů nebo skupin nákladů, pro které jsou nutné zvláštní úpravy.

Toto vozidlo vychází z výše uvedených provedení návěsů nákladních. Pro účely zápisu v kolonce 1) - "Druh vozidla" a zkratky se však provedení, z kterého vychází neuvádí.

Příklad zápisu : **PV-O2-NNP**

Návěs nákladní - speciální může být v provedení

- chladiřenský,
- přepravník osob,
- pro dopravu živých zvířat,
- pro přepravu dřeva,
- stěhovací,
- pro přepravu sypkých substrátů,
- cisternový na vodu,
- cisternový na mléko,
- cisternový na mouku,
- cisternový na cement,
- cisternový na pohonné hmoty,
- zavazadlový,
- pro přepravu osobních automobilů,
- pro přepravu sypkých substrátů apod.

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

5. **NS** - NÁVĚS SPECIÁLNÍ

Návěs speciální je přípojné vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích, které svou konstrukcí a vybavením je určeno pouze pro vykonávání určitých pracovních úkonů, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá vlastní hnací nápravy, u něhož se podstatná část jeho celkové hmotnosti přenáší na tahač návěsů. Návěs speciální není určen pro přepravní činnost.

Návěs s pomocným předním kolovým podvozkem se považuje za přívěs.

Návěs speciální může být také vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	NÁVĚS SPECIÁLNÍ
PV-02-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "NÁVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla a kategorii vozidla (např. takto : PV-02). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Návěsy speciální mohou být také v provedení "jednonápravový" v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : **PV-02-NSJ**

V kolonce 1) řádek "Druh vozidla" se k názvu "NÁVĚS SPECIÁLNÍ" připojí níže uvedené provedení:

- požárnický,
- návěs s kompresorem vzduchu apod.

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

6. POSTRANNÍ VOZÍK

Postranní vozík je přípojné vozidlo s jedním kolem na jedné straně a na druhé straně upravené pro připevnění na bok motocyklu, určené k provozu na pozemních komunikacích, používané pro dopravu jedné sedící osoby a zavazadel nebo nákladu.

Do kolonky 1) - řádek "Druh vozidla" se zapíše "POSTRANNÍ VOZÍK K MOTOCYKLU".

i) PVT - PŘÍPOJNÁ VOZIDLA TRAKTORŮ

1.) **PNT** - PŘÍVĚS NÁKLADNÍ TRAKTOROVÝKategorie : **OT₁ až OT₄**

Přívěs nákladní traktorový je přípojně vozidlo za traktor, určené k provozu na pozemních komunikacích, používané jen pro dopravu nákladu, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá hnací nápravy a je určeno k tomu, aby bylo taženo traktorem u něhož jen nepodstatná část jeho celkové hmotnosti je přenášena na tažné vozidlo,

Přívěs nákladní traktorový může být také, vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	PŘÍVĚS NÁKLADNÍ TRAKTOROVÝ
PVT-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "PŘÍVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla a kategorii vozidla (např. takto : (PVT-). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Nákladní přívěsy traktorové mohou být také v provedení "jednonápravový", v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : **PVT-OT3-PNT-J**

Přívěs nákladní traktorový může být podle řešení ložného prostoru proveden obdobně jako nákladní automobily.

V kolonce 1) řádky vyhrazené pro zápis "Druh vozidla" se k názvu "PŘÍVĚS NÁKLADNÍ TRAKTOROVÝ" připojí níže uvedené provedení :

V - valníkový

- svou konstrukcí je určen jen pro dopravu nákladu, který je opatřen valníkovou karosérií,
- ložný prostor může být kryt plachtou, přetaženou přes odnímatelnou nosnou konstrukci

Příklad zápisu : **PVT-OT3-PNT-V**

K - sklápěčkový

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu, který je opatřen sklápěcí karosérií,
- má tyto varianty provedení
 - a) se sklápěním do strany - (dvoustranný),
 - b) se sklápěním dozadu - (jednostranný),
 - c) se sklápěním do strany a dozadu - (třístranný),

Příklad zápisu : **PVT-OT3-PNT-K**

S - skříňový

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu a je opatřen skříňovou karosérií,
- jde o prostou skříň bez jakéhokoliv účelového zařízení.

Příklad zápisu : **PVT-OT3-PNT-S**

P - speciální

- svou konstrukcí a vybavením je určen pouze pro dopravu určitých druhů nebo skupin nákladů, pro které jsou nutné zvláštní úpravy.

Toto vozidlo vychází z výše uvedených provedení přívěsů nákladních traktorových. Pro účely zápisu v kolonce 1) - "Druh vozidla" a zkratky se však provedení, z kterého vychází neuvádí.

Příklad zápisu : **PVT-OT3-PNT-P**

Nákladní přívěs traktorový speciální může být v provedení :

- fekální,
- pro dopravu živých zvířat,
- pro přepravu dřeva,
- cisternový na vodu,
- cisternový na mléko,
- cisternový na pohonné hmoty,
- kabelový,
- podvalník,
- oplenový apod.

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

2. **PST** - PŘÍVĚS SPECIÁLNÍ TRAKTOROVÝ

Kategorie : **OT₁ až OT₄**

Přívěs speciální traktorový je přípojné vozidlo za traktor určené k provozu na pozemních komunikacích, které svou konstrukcí a vybavením je určeno pouze pro vykonávání určitých pracovních úkonů, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá hnací nápravy a u něhož jen nepodstatná část jeho celkové hmotnosti je přenášena na tažné vozidlo. Přívěs speciální traktorový není určen pro přepravu nákladu.

Přívěs speciální traktorový může být také vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	PŘÍVĚS SPECIÁLNÍ TRAKTOROVÝ
PVT-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "PŘÍVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla (např. takto : PVT-). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Přívěsy speciální traktorové mohou být také provedení "jednonápravový", v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : **PVT-OT3-PST-J**

V kolonce 1) řádek "Druh vozidla" se k názvu "PŘÍVĚS SPECIÁLNÍ TRAKTOROVÝ" připojí níže uvedené provedení

- vrtná souprava,
- polní kuchyň,
- požárnický,
- obytný (tzv. maringotka) apod.

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

3. **NNT** - NÁVĚS NÁKLADNÍ TRAKTOROVÝ

Kategorie : **OT₁ až OT₄**

Návěs nákladní traktorový je přípojné vozidlo za traktor

určené k provozu na pozemních komunikacích, používané jen pro dopravu nákladu, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá hnací nápravu, u něhož se podstatná část jeho celkové hmotnosti přenáší na závěs traktoru.

Návěs traktorový s pomocným předním kolovým podvozkem se považuje za přívěs traktorový.

Návěs nákladní traktorový může být také vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	NÁVĚS NÁKLADNÍ TRAKTOROVÝ
PVT-NNT-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "NÁVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla a kategorii vozidla (např. takto : PVT-NNT-). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Návěsy nákladní traktorové mohou být také provedení "jednonápravový", v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : **PVT-OT3-NNT-J**

Návěs nákladní traktorový může být podle řešení ložného prostoru proveden obdobně jako nákladní automobily.

V kolonce 1) řádek "Druh vozidla" se k názvu "NÁVĚS NÁKLADNÍ TRAKTOROVÝ" připojí níže uvedené provedení

V - valníkový

- svou konstrukcí je určen jen pro dopravu nákladu, který je opatřen valníkovou karosérií,
- ložný prostor může být kryt plachtou, přetaženou přes odnímatelnou nosnou konstrukci.

Příklad zápisu : **PVT-OT3-NNT-V**

K - sklápěčkový

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu, který je opatřen sklápěcí karosérií,

- má tyto varianty provedení

- a) se sklápěním na stranu - (dvoustranný),
- b) se sklápěním dozadu - (jednostranný),
- c) se sklápěním na stranu a dozadu - (třístranný),

Příklad zápisu : **PVT-OT3-NNT-K**

S - skříňový

- svou konstrukcí je určen pro dopravu nákladu, který je opatřen skříňovou karosérií,
- jde o prostou skříň bez jakéhokoliv účelového zařízení.

Příklad zápisu : **PVT-OT3-NNT-S**

P - speciální

- svou konstrukcí a vybavením je určen pouze pro dopravu určitých druhů nebo skupin nákladů, pro které jsou nutné zvláštní úpravy.

Toto vozidlo vychází z výše uvedených provedení návěsů nákladních traktorových. Pro účely zápisu v kolonce 1) - "Druh vozidla" a zkratky se však provedení, z kterého vychází neuvádí.

Příklad zápisu : **PVT-OT3-NNT-P**

Návěs nákladní traktorový - speciální může být v provedení

- pro dopravu živých zvířat,
- pro přepravu dřeva,
- pro přepravu sypkých substrátů,
- cisternový na vodu,
- cisternový na mléko,
- cisternový na pohonné hmoty,
- zavazadlový,

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

4. **NST** - NÁVĚS SPECIÁLNÍ TRAKTOROVÝ

Kategorie : **OT₁ až OT₄**

Návěs speciální traktorový je přípojné vozidlo za traktor

určené k provozu na pozemních komunikacích, které svou konstrukcí a vybavením je určeno pouze pro vykonávání určitých pracovních úkonů, které nemá vlastní zdroj pohonu a zpravidla nemá vlastní hnací nápravy, u něhož se podstatná část jeho celkové hmotnosti přenáší na tahač. Návěs speciální traktorový není určen pro přepravní činnost.

Návěs traktorový s pomocným předním kolovým podvozkem se považuje za přívěs.

Návěs speciální traktorový může být také vyroben v provedení "podvozek určený k dostavbě".

V tomto případě se provede zápis do ZTP takto

Příklad :

Druh vozidla	NÁVĚS SPECIÁLNÍ TRAKTOROVÝ
PVT-	(podvozek určený k dostavbě)

Do technického průkazu pak držitel osvědčení uvede do kolonky 1, řádek "Druh vozidla" jen "NÁVĚS" a další údaj v této řádce a v závorce z druhého řádku neuvádí. Na levé straně druhé řádky zapíše však druh vozidla a kategorii vozidla (např. takto : PVT-). Oba řádky první kolonky doplní až finální výrobce, který vozidlo dostavěl.

Návěs speciální traktorový mohou být také v provedení "jednonápravový", v tomto případě se zápis doplní o tento název a zkratka o písmeno "J".

Příklad zkratky : **PVT-OT3-NST-J**

V kolonce 1) řádek "Druh vozidla" se k názvu "NÁVĚS SPECIÁLNÍ TRAKTOROVÝ" připojí níže uvedené provedení

- požárnický,
- návěs s kompresorem vzduchu apod.

Doplnění názvu se uvádí v druhém řádku kolonky 1) - řádek "Druh vozidla".

j) **S - PRACOVNÍ STROJE**

1. PRACOVNÍ STROJ SAMOJÍZDNÝ

Kategorie : **S_s**

Pracovní stroj samojízdný je jiné vozidlo určené též

k provozu na pozemních komunikacích, které je svou konstrukcí a vybavením určeno pouze pro vykonávání určitých pracovních činností, a které má vlastní zdroj pohonu. Není určen pro přepravu nákladu.

Příklad zápisu : **S-S_G**

Provedení pracovních strojů samojízdných je

- rýpadlo,
- lopatkový nakladač,
- silniční válec,
- půdní fréza,
- jeřáb ,
- odklízecí stroj,
- sklízecí mlátička (kombajn),
- sklízecí řezačka,
- buldozer,
- grejdr ,
- vysokozdvizný vozík,
- hydraulický nakladač apod.

Do kolonky 1) - první řádek "Druh vozidla" se zapíše " PRACOVNÍ STROJ SAMOJÍZDNÝ",
- druhý řádek pak provedení.

Příklad zápisu :

Druh vozidla	PRACOVNÍ STROJ SAMOJÍZDNÝ
S-S _G	vysokozdvizný vozík

2. PRACOVNÍ STROJ PŘÍPOJNÝ

Kategorie : **S_P**

Pracovní stroj přípojný je jiné vozidlo určené též k provozu na pozemních komunikacích, které je svou konstrukcí a vybavením určeno pouze pro vykonávání určitých pracovních činností, nemá vlastní zdroj pohonu a připojuje se k motorovému vozidlu, které je pro tento účel přizpůsobeno. Není určen pro přepravu nákladu.

Příklad zápisu : **S-S_P**

Pokud je pracovní stroj přípojný schvalován k připojení za traktor, zařazuje se do těchto kategorií podle hmotností (1 až 3) a ke zkratce kategorie se přidává index "T".

Příklad zápisu

S-P_{PT1} (pracovní stroj přípojný
traktorový, jehož celková
hmotnost nepřevyšuje 1,5 t)

Provedení pracovních strojů přípojných je

- kompresor,
- secí stroj,
- rozmetadlo hnojiv,
- postřikovač apod.

Do kolonky 1) - první řádek "Druh vozidla" se zapíše
"PRACOVNÍ STROJ PŘÍPOJNÝ",
- druhý řádek pak provedení.

Příklad zápisu :

Druh vozidla	PRACOVNÍ STROJ PŘÍPOJNÝ
S-S _P	minirýpadlo

U pracovních strojů přípojných traktorových se zápis provede takto

Příklad zápisu :

Druh vozidla	PRACOVNÍ STROJ PŘÍPOJNÝ TRAKTOROVÝ
S-S _{PT1}	secí stroj

3. PRACOVNÍ STROJ NESENÝ

Kategorie : **S_N**

Pracovní stroj nesený je jiné vozidlo (závěsné pracovní zařízení bez vlastního zdroje pohonu), které při transportní poloze není v přímém styku s pozemní komunikací a není určeno k přepravní činnosti. Je určeno pro provádění specifických prací nebo činností a lze je namontovat jen na vozidla k tomu určená a uzpůsobená.

Příklad zápisu : **S-S_N**

Zápis do ZTP a technického osvědčení je následující

V kolonce 1, řádek "Druh vozidla" se uvede v prvním řádku "PRACOVNÍ STROJ NESENÝ", v druhé řádce na levé straně zkratka vozidla a na pravé straně tohoto řádku pak bližší určení vozidla.

Příklad zápisu :

Druh vozidla	PRACOVNÍ STROJ NESENÝ
S-S _N	sekačka travních porostů

i) **OV - OSTATNÍ VOZIDLA**

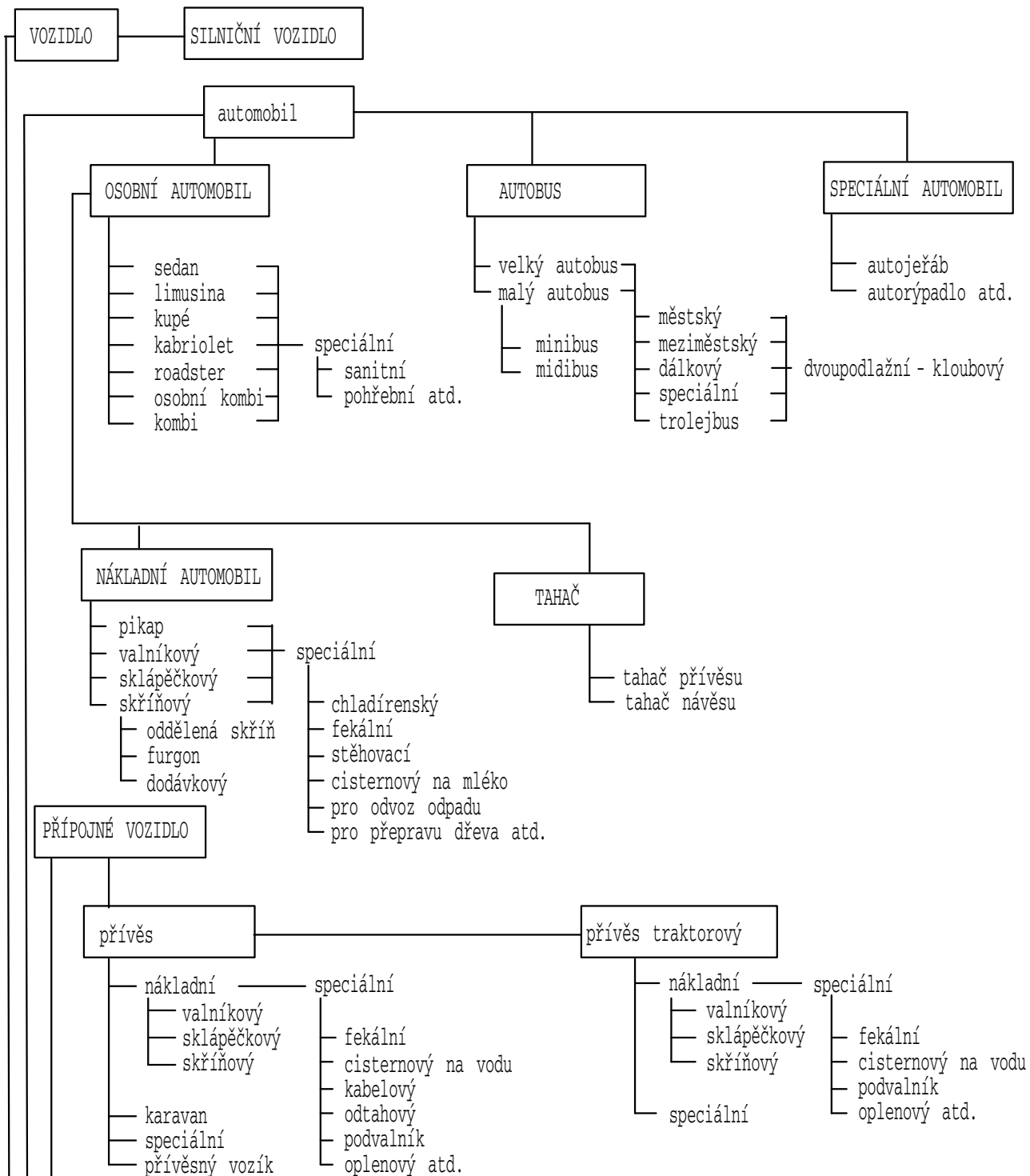
Kategorie : R

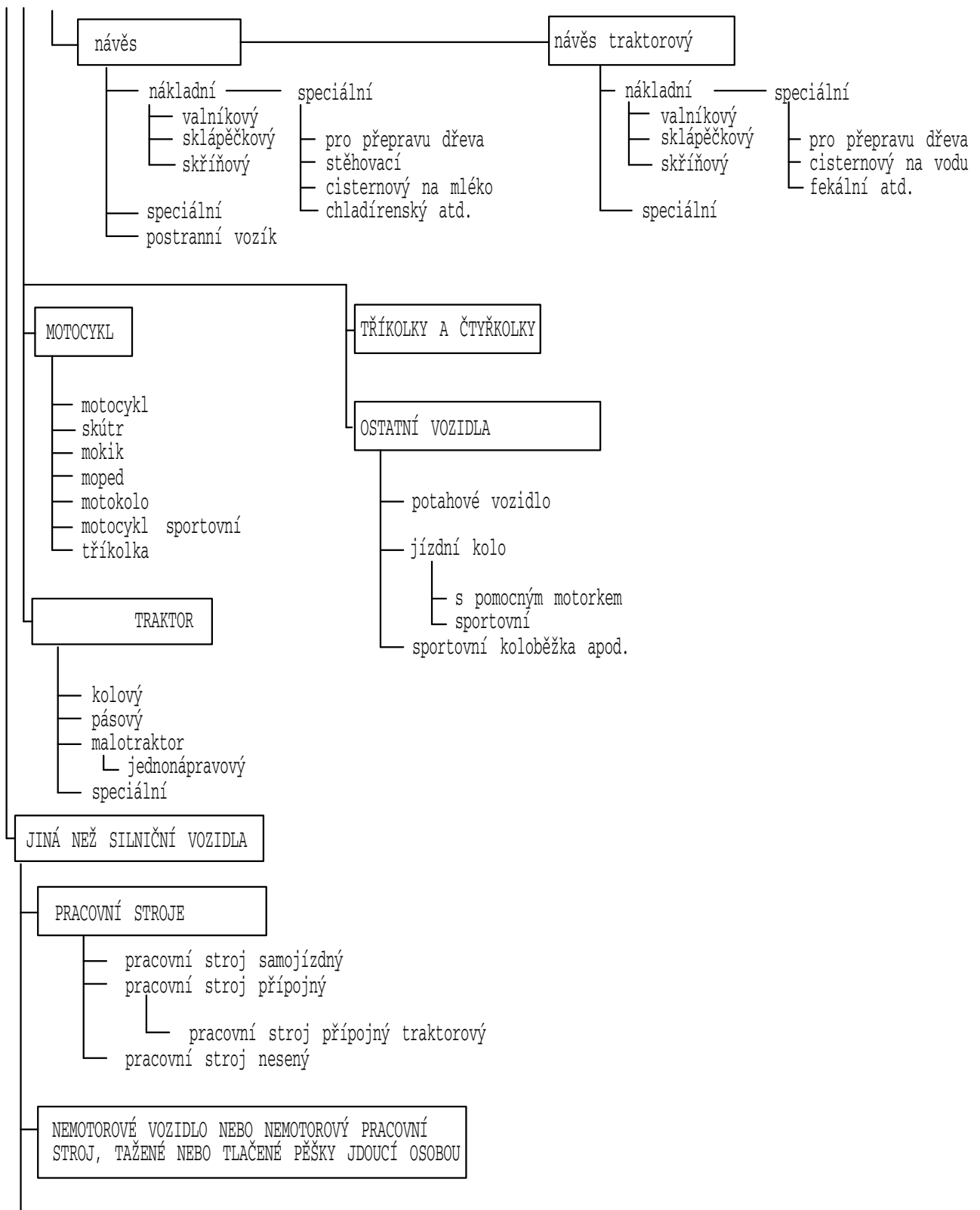
Ostatní vozidla jsou vozidla, která nelze zařadit do druhů vozidel uvedených pod písmeny a) až i) tohoto odstavce.

Patří mezi ně například :

- jízdní kolo,
- jízdní kolo s pomocným motorkem,
- potahové vozidlo,
- sportovní koloběžka apod.

ROZDĚLENÍ SILNIČNÍCH VOZIDEL A JINÝCH NEŽ SILNIČNÍCH VOZIDEL





VOZÍKY PRO INVALIDY S RUČNÍM NEBO ELEKTRICKÝM POHONEM, POKUD JEHO ŠÍRKA NEBO DÉLKA NEPŘESAHUJÍ 1 m NEBO JEHO KONSTRUKČNÍ RYCHLOST NEPŘEVYŠUJE 6 km.h⁻¹ NEBO JEHO CELKOVÁ HMOTNOST NEPŘEVYŠUJE 0,45 t.

VOJENSKÁ VOZIDLA

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 102/1995 Sb.

P O S T U P**pro vyplňování schvalovacích dokumentů a dokladů k vozidlům,
zásady nakládání s těmito tiskopisy a vedení jejich evidence.****ČÁST A**

Pro účely této přílohy se rozumí schvalovacím dokumentem

- a) osvědčení o technické způsobilosti typu vozidla,
- b) osvědčení o technické shodnosti typu jiného vozidla,
- c) osvědčení o technické způsobilosti typu nástavby vozidla,
- d) osvědčení o technické způsobilosti typu výměnné nástavby vozidla,
- e) osvědčení o technické shodnosti typu pracovního stroje neseného.
- f) základní technický popis schváleného typu vozidla,
- g) základní technický popis osvědčeného typu jiného vozidla,
- h) základní technický popis schváleného typu nástavby a výměnné nástavby vozidla,
- ch) základní technický popis osvědčeného typu pracovního stroje neseného,

Dokladem k vozidlu se pro účely této přílohy rozumí

- a) technický průkaz motorového - přípojného vozidla,
- b) technické osvědčení vozidla,
- c) výpis technického osvědčení vozidla,
- b) technické osvědčení jiného vozidla,
- c) výpis technického osvědčení jiného vozidla,
- d) osvědčení pracovního stroje neseného,
- e) osvědčení o výměnné nástavbě vozidla.

ODDÍL I.**Vyplňování Základních technických popisů schválených
a osvědčených typů vozidel, nástaveb nebo výměnných
nástaveb a pracovních strojů nesených.**

1. Základní technické popisy schváleného typu vozidla, Základní technické popisy osvědčeného typu jiného vozidla, Základní technické popisy schváleného typu nástavby nebo výměnné nástavby vozidla, Základní technické popisy osvědčeného typu pracovního stroje neseného (dále jen "ZTP"), se vydávají jako příloha k osvědčení o technické způsobilosti typu vozidla a osvědčení o technické shodnosti typu jiného vozidla, (dále

jen osvědčení), k osvědčení o technické způsobilosti typu nástavby vozidla (dále jen osvědčení nástavby), osvědčení o technické způsobilosti typu výměnné nástavby (dále jen osvědčení výměnné nástavby) a k osvědčení o technické shodnosti typu pracovního stroje neseného (dále jen osvědčení S-S_N). Tyto jsou v současné době změněny tak, aby bylo možno je zpracovávat výpočetní technikou. K úspěšnému využití této techniky při zpracovávání výběrů určitých údajů pro potřebu resortu, policie apod. je nezbytné přesně dodržovat formy zápisů jednotlivých údajů uvedené níže. Není-li tato podmínka splněna, počítač při prohledávání databáze vynechá údaje zapsané v jiné formě (např. zápis čísel 2200 a 2 200 jsou pro strojové zpracování dva rozdílné údaje). Ministerstvo může, s ohledem na výše uvedené důvody, provádět úpravy nejednotných zápisů v příslušných schvalovacích dokladech.

2. Při vyplňování ZTP **počet** alfanumerických znaků v jednotlivých řádcích formuláře **nesmí překročit** jejich maximální počty (tzv. délky pole). Za znak se počítají i mezery mezi slovy nebo čísla a interpunkce (tečky, čárky, pomlčky atd.).

V některých řádcích je údaj délky pole doplněn ještě dalším údajem v závorce (např. "ev. + 22"), ten znamená počet znaků, který je v příslušném poli ještě k dispozici pro eventuální doplňující údaje.

3. Číslo jednací (Č.j.) **musí být vždy psáno jednotnou formou.**
Vzor : 23 233/94-222

4. Pro formu čísla ZTP platí zásady uvedené v Části B této přílohy.
5. Platnost ZTP se obvykle stanoví na 3 roky od data jeho schválení, přitom jako den ukončení platnosti se uvede nejbližší následující datum 30.6. nebo 31.12. příslušného roku.

Je-li k tomu důvod, může být stanovena jakákoliv kratší doba platnosti ZTP, výjimečně i doba platnosti delší. U vozidel kategorie L,M,N,O se nepřipouští neomezená doba platnosti.

6. Všechny zápisy v ZTP, vyjma poznámky se píšou zásadně **písmeny velké abecedy** (VERZÁLKAMI), a to i tehdy, jestliže v předložené dokumentaci výrobce používá jiný druh písma.

Vzor : FORD TRANSIT

7. **Kolónka 1 - řádek** "Druh vozidla" :

V prvním řádku se uvádí obecný název druhu vozidla, který se podle potřeby ve druhém řádku (jeho pravé části) upřesní. V levé části druhého řádku se vyznačí dohodnutá zkratka druhu. Pro zápis názvů a zkratk je závazná "Příloha č. 1 k této vyhlášce".

8. **Kolonka 1 - řádek** "Tovární značka, typ" :

Použije se přesně stejné uspořádání jaké uvádí výrobce v oficiální dokumentaci, není dovoleno zvětšovat mezery mezi slovy nebo čísly ani měnit interpunkční znaménka.

9. **Kolonka 2 - "Podvozek", 3 - "Motor" a 4 - "Karosérie" - řádky** "Výrobce" :

Za jménem výrobce následuje název města oficiálního sídla (oddělený čárkou) a název státu (oficiální zkratka nebo pokud možno jednoslovný název).

Vzor : **MERCEDES-BENZ AG, STUTTGART, SRN**

Vyrábí-li vozidlo pobočný závod v jiném státě, uvede se tento stát. Pokud by pro takový úplný zápis nebyl dostatek místa, lze vypustit název města.

Přesně stejná forma musí být zachována i v budoucnu při vyplňování ZTP pro další typy vozidel stejného výrobce.

10. **Kolonka 2 - "Podvozek" - řádek** "Výrobní číslo (VIN) a dále /rok výroby" :

V ZTP se uvádí číslo VIN (**V**ehicle **I**dentification **N**umber = Identifikační číslo vozidla) u všech vozidel v této kolonce a to ta jeho část, která platí pro daný typ vozidla (zpravidla prvních 6 až 9 pozic čísla VIN). , jestliže však vozidlo má samonosnou karosérii, uvádí se číslo VIN zásadně v kolonce 4 - "Karosérie".

Číslo VIN se píše bez mezer a oddělovacích znaků (písmena I, O a Q se nesmějí používat).

Vzor : TMBS120GP.... /19..

V kolonce 4 - "Karosérie" - řádka "Výrobní číslo (VIN) a /rok výroby" se číslo VIN neuvádí, vyjma vozidel, která mají samonosnou karosérii.

V kolonce 2 a 4 - řádek "Výrobní číslo (VIN) a /rok výroby" se v ZTP "/rok výroby" neuvádí, avšak v technickém průkazu vozidla se musí vždy za lomítkem uvést.

Položka "/rok výroby" je vždy samostatnou položkou uvedenou na řádku za číslem VIN.

U motoru se v ZTP výrobní číslo neuvádí.

11. **Kolonka 3** - "Motor" - **řádek** "Typ" :

Použije se přesně stejné uspořádání jako uvádí výrobce v oficiální dokumentaci.

12. **Kolonka 3** - "Motor" - **řádek** "Max.výkon (kW) při ot.(min.⁻¹)"

Uvádí se ve tvaru zlomku.

Vzor : 65/4 800

13. **Kolonka 3** - "Motor" - **řádek** "palivo" :

Předepsaný druh paliva se uvádí pouze příslušnou zkratkou

BA - benzín automobilový

Za touto zkratkou následuje hodnota oktanového čísla, které jako minimální připouští výrobce pro dané vozidlo. Je-li předepsán pouze bezolovnatý benzín, následuje ještě písmeno "B".

Vzor : BA 91 nebo BA 91 B

NM - nafta motorová

PB - propan-butan

ZP - zemní plyn stlačený

ZK - zemní plyn zkapalněný

EP - elektrický pohon

14. **Kolonka 4** - "Karosérie" - **řádek** "Druh" :

V označení druhu se mohou opakovat údaje, které jsou již obsaženy v Kolonce 1 - řádku "Druh vozidla".

Vzor zápisu : SAMONOSNÁ-SEDAN-5DV.-HATCHBACK

Není-li uvedeno "SAMONOSNÁ" nebo "POLONOSNÁ", rozumí se vždy rámová konstrukce, která se však zde slovně neuvádí.

15. **Kolonka 4** - "Karosérie" - **řádek** "počet míst" :

Uvádí se vždy všechny tři údaje i když vozidlo má jen sedadla.

Vzor: 5 - 0 - 0
 nebo 3(2) - 1 - 0

V počtu sedadel je vždy zahrnuto i sedadlo řidiče, popřípadě u některých autobusů třídy III. apod. i sedadlo pro průvodce. Počet sedadel nouzových, popřípadě sedadel s omezenou použitelností se uvádí odděleně se znaménkem plus.

Vzor : 2+2 - 0 - 0

16. **Kolónka 4** - "Karosérie" - **řádek** "objem cisterny-skříně (m³)

Uvádí se vždy jako desetinné číslo.

Vzor : 7.0

17. Údaje rozměrů a hmotností (**Kolónky 5 a 6**) :

Píší se zásadně s mezerou za číslicí (číslicemi) uvádějícími tisíce.

V kolonce 6 - "Hmotnosti" - řádek "povolené zatížení náprav" se u návěsů a jednonápravových přívěsů vždy uvede před zápis údajů zatížení náprav (na pozici údaje 1 nápravy) údaj o svislé síle na spojovací zařízení. Před vlastní údaj se napíše velké písmeno Z (na závěs) nebo T (na točnici).

Vzor : 5 750
 nebo Z 45 700
 anebo T 3 500 1200 1200

18. **Kolónka 7** - "Kola" - **řádek** "Druh kol" :

U vozidel s jednoduchými koly na všech nápravách se uvede jen samotný druh kol, např. DISKOVÁ (HVĚZDICOVÁ, PAPERKOVÁ apod.).

Jestliže má vozidlo zdvojená zadní kola, uvede se např. DISKOVÁ - ZADNÍ ZDVOJENÁ. Podobně má-li třínápravové vozidlo zdvojená pouze kola druhé (střední) nápravy, uvede se zde např. DISKOVÁ - STŘEDNÍ ZDVOJENÁ.

19. **Kolónka 7** - "Kola" - **řádek** "Pneumatiky" :

Vzor zápisu : 11.00-20 PR16
 10.00 R20 146/143 K
 165 R13 82 T
 135/70 R13 68 T
 295/80 R22 152/148 K

Doplňkové označení "BEZDUŠOVÉ" ("TUBELESS") se uvádí jen výjimečně, je-li to z nějakých důvodů nezbytně nutné.

U jednonápravových vozidel a u návěsů se rozměr pneumatik uvede v tomto řádku na místě "STŘEDNÍ A ZADNÍ".

Jestliže jsou pro dané vozidlo povoleny jen pneumatiky určité značky a typu, uveďte se tento údaj za údaji rozměru, např. 295/80 R 22.5 152/148 M MICHELIN XZA

20. **Kolona** 7 - "Kola" - **řádek** "Ráfky" :

Vzor zápisu : 4 1/2 J x 13 H
 5 J x 14 H2
 22.5 x 8.25
 5.50 x 16 DC
 7.5 - 20

U vozidel vybavených pouze diskovými koly z lehkých slitin se údaje o ráfcích doplní pomlčkou a písmeny **LS**.

Vzor : 5 J x 14 H2 - LS

Je-li vozidlo vybaveno kolem pro nouzové dojetí jiného rozměru, než kola montována na vozidlo, uveďte se rozměr do rubriky "Poznámka".

V případě potřeby může být údaj o ráfcích doplněn ještě údaji o diskových kolech :

ZÁLIS ET45 apod.

Takové doplnění bude vhodné zejména u vozidel, která jsou dodávána s více provedeními diskových kol.

U jednonápravových vozidel a u návěsů se rozměr a druh ráfků uveďte v tomto řádku na místě "střední - zadní".

Připouští-li se použití jiných rozměrů pneumatik a ráfků, v kolonce "Poznámka" se uveďte např. takto :

- Alternativně lze použít pneumatiky na ráfcích" :

21. **Kolona** 7 - "Kola" - **řádek** "Počet náprav - z toho poháněných" :

Vzor zápisu : 2 - 1 ZADNÍ

22. **Kolona** 7 - "Kola" - **řádek** "Rozvor (mm)" :

U dvou- a více nápravových vozidel se uvádějí všechny dílčí rozvory v pořadí od přední nápravy vozidla, oddělené znaménkem plus.

Vzor : dvou nápravové vozidlo - 5 000
 tři nápravové vozidlo - 5 000 + 1 320

U návěsů a jednonápravových přívěsů se uvádí též vzdálenost od čepu nebo závěsu k první nápravě se značkou T pro vzdálenost čepu návěsu od první nápravy a Z pro vzdálenost od závěsu k nápravě.

Vzor: návěs T 3 500 + 1 200 + 1 200
jednonápravový přívěs Z 1 800

23. Kolonka 9 - řádek "Brzdy" :

K předtištěným druhům brzd se doplňují pouze slova : "ANO" - "NE" .

Je-li vozidlo vybaveno ABS, uvede se to stejným způsobem v kolonce 15 - "Výbava ... ":

24. Kolonka 15 - "Výbava" :

K předtištěné výbavě se doplňují pouze slova : "ANO"- "NE". U Airbagů-počet a u nezávislého topení-typ.

Je-li ABS součástí doplňkové výbavy nebo montováno na přání zákazníka, bude též uvedeno v této kolonce, zápis bude opatřen závorkami .

V případě, že ABS bude montováno na přání zákazníka, uvede se v kolonce "Poznámka" do závorky např. "ABS lze namontovat na přání", u konkrétního vozidla, které má ABS namontováno, musí být pak údaj vždy vepsán v technickém průkazu v kolonce 15".

Do technického průkazu bez kolonek č. 15 a 16 se údaje v nich zapsané uvedou v rubrice "Poznámka".

25. Kolonka 16 - "Emise" - řádek "Vozidlo je homologováno" :

Uvede se předpis, který je plněn. Za tímto zápisem se uvede i stupeň čistoty výfukových plynů (S1, S2).

U vznětových (naftových) motorů se uvede na dalším řádku "Korigovaný součinitel absorpce".

26. Rubrika "Poznámka" :

Do této rubriky se zapisují v dále uvedeném pořadí takto:

- 1) údaj o omezené platnosti ZTP (např.jen pro určitý počet vozidel, pro vozidla od určitého výrobního čísla apod.),

2) doplňující poznámky k některým údajům v předešlých řádcích ZTP, označené tam (*) apod., v pořadí doplnění kolonky 1 až 16.

3) doplňková výbava :

V této části poznámky se uvádí výbava, která není u vozidla ve standardním provedení dodávána, avšak je s vozidlem schválena. Např. u závěsného zařízení, které je schváleno s konkrétním typem a verzí popř. i variantou vozidla, jako doplňková výbava, (nemontuje se na vozidlo standardně), zapíše se do poznámky vždy i jeho typ. Do technického průkazu, (je-li na konkrétní vozidlo v rámci doplňkové výbavy před prodejem vozidla namontováno), se vždy zapíše do kolonky 10) - "Spojovací zařízení - druh (typ)" technického průkazu vedle druhu a typu i výrobní číslo.

4) zvláštní podmínky provozu :

5) povolené výjimky z ustanovení vyhlášky MD ČR (§/odst.), i když není výjimek třeba, musí být uvedena věta, že vozidlo je schváleno ve smyslu vyhlášky MD ČR a tuto vyhlášku plní.

Pokud se do rubriky "Poznámka" na formuláři ZTP nevejdou všechny záznamy při řádkování "1" mohou pak následovat na příloze 1 popřípadě ještě na příloze 2.

V případě, že půjde o vozidlo určené k dostavbě, kde doplňuje některé údaje finální výrobce, uvede se do ZTP i do technického průkazu vždy poznámka: **"Vozidlo určeno k dostavbě. Chybějící údaje doplní finalista schválené dostavby, při individuální dostavbě příslušný dopravní inspektorát P ČR. Po**

doplnění údajů schválené dostavby se tato poznámka ruší".

Pokud se užije k zápisu čísel s desetinným místem, používá se k oddělení celého čísla a desetinného čísla zásadně tečka.

Údaje uváděné v ZTP v závorce se do technického průkazu nepíší. V případě, že v závorce je uveden alternativní údaj, zapíše se do technického průkazu ten údaj, který ke konkrétnímu vozidlu náleží.

ODDÍL II.

Vyplňování technických průkazů motorových - přípojných vozidel.

1. Technický průkaz motorového - přípojného vozidla (dále jen "technický průkaz") je tiskopis Ministerstva vnitra ČR, které stanovuje jeho vzor .

2. Výrobce nebo dovozce vozidla, kterému bylo vydáno Ministerstvem dopravy ČR osvědčení a jeho příloha ZTP, žádá o vydání technických průkazů na tato vozidla Policejní prezidium ČR, ředitelství služby dopravní policie. Svou žádost s uvedením počtů kusů musí mít odsouhlasenou Ministerstvem dopravy ČR. Bez tohoto souhlasu mu nebudou technické průkazy vydány.
3. Tiskopis technického průkazu se vyrábí ve dvojím provedení a to
 - a) bianco
 - b) s dotiskem

Technický průkaz bianco vypisuje držitel osvědčení podle ZTP přesně podle oddílu I. této přílohy. **Vypisování musí být provedeno vždy psacím strojem nebo tiskárnou výpočetní techniky (dále jen výpočetní technikou).**

Technický průkaz s dotiskem (vtištěné technické údaje k vozidlu) si objednává držitel osvědčení v Ministerstvem vnitra ČR určené tiskárně, zásadně cestou Policejního prezidia ČR, ředitelství služby dopravní policie. Žádost o výrobu dotisku s uvedením počtů kusů technických průkazů musí mít žadatel potvrzenou Ministerstvem dopravy ČR. Korektury tisku provádí zásadně Ministerstvo dopravy ČR na žádost tiskárny.

4. Držitel osvědčení je povinen pro každé vyrobené nebo dovezené vozidlo, odpovídající schválenému typu a modelu, vystavit podle ZTP technický průkaz a předat jej s vozidlem odběrateli. V technickém průkazu je povinen, na místě k tomu určeném, potvrdit správnost popisu vozidla a jeho shodnost se schváleným typem a modelem (zápisem čísla schválení a datem schválení) a zápis potvrdit otiskem razítka, uvedením datumu vypsání a podpisem oprávněné osoby.

Držitel osvědčení z něhož je patrné, že má schválenou výrobu nebo dovoz pouze strojového spodku určeného k dostavbě, potvrdí shodnost pouze v kolonce "výrobce podvozku" a majitel osvědčení z něhož je patrné, že má schválenou výrobu nebo dovoz nástavby, po provedení montáže, potvrdí shodnost v kolonce "výrobce karosérie".

Oba však musí vepsat datum a číslo schválení v této kolonce tak, že výrobce (dovozce) strojového spodku vepíše údaje do předtištěných řádků a výrobce (dovozce) nástavby pak pod tyto řádky. U nových vzorů technických průkazů jsou kolonky pro tento zápis již zavedeny.

5. Držitel osvědčení nástavby je povinen po namontování nástavby na schválený strojový spodek vozidla, které není dosud v evidenci dopravního inspektorátu Policie ČR, vepsat do technického průkazu podvozku, na místo k tomu určené, údaje jimiž se doplňují údaje o vozidle :
- a) Kolonka 1 - "Druh vozidla"
 - "Tovární značka, typ"
 - b) Kolonka 4 - "Karosérie"
 - "Výrobce"
 - "Druh"
 - "Výrobní číslo (VIN)" a "/rok výroby"
 - "Barva"
 - "Počet míst ..."
 - "Rozměry ložné plochy ... "
 - c) Kolonka 5 - "Celkové rozměry ... "
 - d) Kolonka 6 - "Hmotnosti" - "Pohotovostní"
 - "Užitečná ... ",

současně na místě k tomu určeném v technického průkazu potvrdí shodnost nástavby se schváleným typem podle bodu 4) a dále zapíše další údaje (udělené výjimky, podmínky provozu, výstroj apod.) uvedené v ZTP v kolonce "Poznámka" a určené pro zápis do technického průkazu.

U vozidel, která jsou již v evidenci dopravního inspektorátu Policie ČR a mají přidělené tabulky státní poznávací značky zapíše držitel osvědčení nástavby po namontování této nástavby do technického průkazu na stranu 6 a násl. (místo pro další úřední záznamy), text tohoto znění:

"Provedena přestavba vozidla namontováním nástavby č. N, schválené MD ČR dne Současně se mění a doplňují údaje vozidla takto

- a) Kolonka 1 - "Druh vozidla"
 - "Tovární značka, typ"
- b) Kolonka 4 - "Karosérie"
 - "Výrobce"
 - "Druh"
 - "Výrobní číslo (VIN)" a "/rok výroby"
 - "Barva"
 - "Počet míst ..."
 - "Rozměry ložné plochy ... "

- c) Kolonka 5 - "Celkové rozměry ... "
- d) Kolonka 6 - "Hmotnosti" - "Pohotovostní"
- "Užitečná ... "

Dále zapíše do technického průkazu další údaje (udělené výjimky, podmínky provozu, výstroj apod.) uvedené v ZTP v kolonce "Poznámka" a určené pro zápis do technického průkazu.

Tento zápis potvrdí otiskem razítka, uvedením datumu vypsání a podpisem oprávněné osoby k provedení zápisu. Poučí držitele (majitele) vozidla, které přestavěl, že je povinen do 5-ti dnů nahlásit dopravnímu inspektorátu Policie ČR, kde je vozidlo registrováno, provedené změny v technických údajích vozidla. Současně zašle příslušnému dopravnímu inspektorátu Policie ČR stručné hlášení o tom, že vozidlo přestavěl. V tomto hlášení musí být uvedeno

- Název a sídlo organizace,
- datum provedení přestavby,
- číslo nástavby a č.j. schválení nástavby,
- druh a typ vozidla, které bylo přestavěno,
- státní poznávací značka vozidla,
- razítko a podpis odpovědného pracovníka organizace.

Dále je nutno v hlášení uvést, že technické údaje byly zapsány do technického průkazu v místě vyhrazeném pro "úřední záznamy" a o skutečnosti oznámit přestavbu vozidla do 5-ti dnů na DI PČR byl držitel (majitel) vozidla poučen.

6. Údaje do technického průkazu musí být psány výhradně dotiskem nebo psacím strojem nebo výpočetní technikou. Zápisy do technického průkazu může držitel osvědčení nebo osvědčení nástavby provádět jen v rozsahu zmocnění dané mu osvědčením, osvědčením nástavby nebo příslušným ZTP.

ODDÍL III.

Vyplňování technického osvědčení vozidla, výpisu technického osvědčení vozidla, technického osvědčení jiného vozidla, výpisu technického osvědčení jiného vozidla, osvědčení pracovního stroje neseného a osvědčení o výměnné nástavbě.

1. Technické osvědčení vozidla a technické osvědčení jiného vozidla (dále jen "technické osvědčení") je tiskopis Ministerstva dopravy ČR, který se vydává k vozidlům a jiným vozidlům, která nepodléhají evidenci dopravního inspektorátu

Policie ČR a nemají přidělenou státní poznávací značku (dále jen "nepodléhají evidenci").

2. Výrobce nebo dovozce vozidla, kterému bylo vydáno Ministerstvem dopravy ČR osvědčení o technické způsobilosti typu vozidla, osvědčení o technické shodnosti jiného vozidla (dále je "osvědčení") kupuje technická osvědčení pro tato vozidla u Ministerstvem dopravy ČR pověřené tiskárny. Tato tiskárna vede evidenci vydaných technických osvědčení podle série a výrobního čísla a podle odběratele. Tiskárna neprodá technické osvědčení tomu, kdo nepředloží platné osvědčení.
3. Tiskopis technického osvědčení se vyrábí ve dvojím provedení a to
 - a) bianco,
 - b) s dotiskem,

technické osvědčení bianco vypisuje držitel osvědčení podle ZTP přesně podle oddílu I. této přílohy. Vypisování musí být provedeno vždy psacím strojem nebo výpočetní technikou.

Technické osvědčení s dotiskem (vtištěné technické údaje k vozidlu) si objednává a kupuje držitel osvědčení v Ministerstvem dopravy ČR určené tiskárně. Objednávka resp. text dotisku musí být schválen Ministerstvem dopravy ČR. Korektury tisku provádí držitel osvědčení v tiskárně sám.

4. Držitel osvědčení je povinen pro každé vyrobené nebo dovezené vozidlo, odpovídající schválenému typu a modelu, vystavit podle osvědčení a ZTP technické osvědčení a výpis technického osvědčení vozidla a výpis technického osvědčení jiného vozidla (dále jen výpis technického osvědčení) a předat je při prodeji zákazníkovi. Výpis technického osvědčení se vydává pro ostatní vozidla uvedená v § 10, odst. 1, písmeno j) a jiná vozidla uvedená v § 12, odst. 6 vyhlášky. V technickém osvědčení a výpisu technického osvědčení je povinen potvrdit správnost popisu vozidla a jiného vozidla a jeho shodnost se schváleným nebo osvědčeným typem a modelem zapsáním čísla schválení nebo osvědčení a data schválení nebo osvědčení. Tento zápis potvrdí otiskem razítka, uvedením datumu vypsání a podpisem oprávněné osoby.

Držitel osvědčení z něhož je patrné, že má schválenou výrobu nebo dovoz pouze strojového spodku určeného k dostavbě, potvrdí shodnost pouze v kolonce "výroba vozidla" a držitel osvědčení z něhož je patrné, že má schválenou výrobu nebo dovoz nástavby, po provedení montáže, potvrdí shodnost v kolonce "výrobce nástavby".

Oba však musí vepsat datum a číslo schválení v kolonce k tomuto určené.

Výpis technického osvědčení je tiskopis Ministerstva dopravy ČR a vydává se pro účely případné silniční kontroly, kde by jej měl mít řidič vozidla při provozu na pozemních komunikacích s sebou a na požádání jej předloží ke kontrole.

Tiskopis, jehož vzor stanovuje Ministerstvo dopravy ČR, se vydává v ochranném pouzdru a držitel osvědčení jej kupuje spolu s ochranným pouzdem a vypisuje stejným způsobem jak je uvedeno v bodě 2. až 4. tohoto oddílu. Tento tiskopis není přísně zúčtovatelným tiskopisem, na místě k tomu určeném se zapisuje číslo technického osvědčení jehož je výpisem. V pověřené tiskárně je vedena evidence počtů vydaných tiskopisů a jejich odběratelů.

5. Držitel osvědčení výměnné nastavby je povinen k nastavbě vystavit podle osvědčení výměnné nastavby a ZTP, osvědčení o výměnné nastavbě a to ve dvojím vyhotovení (modré barvy, pro držitele či majitele vozidla, červené barvy k prokázání se oprávněnosti provozu (užití) kontrolním orgánům přímo v silničním provozu) a jedno ochranné pouzdro pro tiskopis určený pro řidiče (obsahuje) vozidla. Osvědčení o výměnné nastavbě, je tiskopis Ministerstva dopravy ČR, který se vydává k výměnným nastavbám. Výměnné nastavby jsou takové nastavby, které se nedopisují do technického průkazu nebo technického osvědčení strojového spodku vozidla.
6. Držitel osvědčení výměnné nastavby kupuje osvědčení o výměnné nastavbě a ochranné pouzdro u Ministerstvem dopravy ČR pověřené tiskárny. Tato tiskárna vede evidenci vydaných osvědčení o výměnné nastavbě, podle série a výrobního čísla a podle odběratele. Oba výtisky musí mít shodné číslování a shodnou sérii. Tiskárna neprodá tento doklad tomu, kdo nepředloží platné osvědčení výměnné nastavby.

V osvědčení o výměnné nastavbě potvrdí držitel osvědčení výměnné nastavby shodnost nastavby se schváleným typem, uvede typy vozidel pro něž je nastavba schválena, stanovené podmínky provozu vozidla s nastavbou. Dále uvede základní technické údaje o nastavbě.

Veškeré údaje zapíše do osvědčení o výměnné nastavbě a potvrdí otiskem razítka, datumem zapsání a podpisem pracovníka pověřeného vypisováním tohoto dokladu.

3. Tiskopis osvědčení o výměnné nastavbě se vyrábí ve dvojím provedení a to
 - a) bianco,
 - b) s dotiskem,

osvědčení o výměnné nastavbě bianco vypisuje držitel osvědčení výměnné nastavby podle osvědčení výměnné nastavby a ZTP přesně podle oddílu I. této přílohy.

Osvědčení o výměnné nastavbě s dotiskem (vtištěné technické údaje k vozidlu) si objednává a kupuje držitel osvědčení výměnné nastavby v Ministerstvem dopravy ČR určené tiskárně. Text dotisku musí být schválen Ministerstvem dopravy ČR. Korektury tisku provádí držitel osvědčení výměnné nastavby v tiskárně sám.

7. Údaje do osvědčení o výměnné nastavbě musí být psány výhradně dotiskem nebo psacím strojem nebo výpočetní technikou.
8. Držitel osvědčení o technické shodnosti typu pracovního stroje neseného (dále jen osvědčení S-S_N), z něhož vyplývá, že má schválenou výrobu nebo dovoz pracovního stroje neseného (dále jen S-S_N), je povinen k tomuto S_N vystavit podle osvědčení a ZTP osvědčení o pracovním stroji neseném (dále jen osvědčení o S-S_N) ve dvojím vyhotovení (tiskopis žluté barvy) označen římským číslem I. a II. Tiskopis č. I. je určen pro uložení u držitele S-S_N a č. II. k prokázání se oprávněnosti provozu (určení) kontrolním orgánům přímo v silničním provozu. K osvědčení o S-S_N č. II. dále vydá jedno ochranné pouzdro.

Osvědčení o S-S_N je tiskopis Ministerstva dopravy ČR, který se vydává k S-S_N.

9. Držitel osvědčení S-S_N kupuje osvědčení o S-S_N a ochranné pouzdro u Ministerstva dopravy ČR určené tiskárny. Tato tiskárna vede evidenci vydaných osvědčení o S-S_N, podle série a výrobního čísla a podle odběratele.

Oba tiskopisy musí mít shodné číslo a shodnou sérii. Tiskárna neprodá tento tiskopis tomu, kdo nepředloží platné osvědčení S-S_N.

10. V osvědčení o S-S_N potvrdí držitel osvědčení S-S_N shodnost pracovního stroje neseného s osvědčeným typem, uvede typy vozidel pro něž je schválen, stanovené podmínky provozu vozidla s pracovním strojem neseným. Dále uvede základní technické údaje o S-S_N.

Veškeré údaje zapíše do osvědčení o S-S_N a potvrdí otiskem razítka, datumem vystavení a podpisem pracovníka pověřeného vystavováním těchto dokladů.

11. Tiskopis osvědčení o S-S_N se vyrábí ve dvojím provedení a to
 - a) bianco,
 - b) s dotiskem,

osvědčení o S-S_N bianco vypisuje držitel osvědčení S-S_N podle osvědčení S-S_N a ZTP přesně podle oddílu I. této přílohy.

Osvědčení o S-S_N s dotiskem (vtištěné technické údaje k vozidlu) si objednává a kupuje držitel osvědčení S-S_N u Ministerstvem dopravy ČR určené tiskárně. Text dotisku musí být schválen Ministerstvem dopravy ČR. Korektury tisku provádí držitel osvědčení S-S_N v tiskárně sám.

12. Údaje do osvědčení o S-S_N musí být psány výhradně dotiskem nebo psacím strojem nebo výpočetní technikou.
13. Objednávka všech tiskopisů s dotiskem musí být u tiskárny uplatněna nejpozději měsíc před uvažovaným odběrem.
14. Náhradní technické osvědčení, výpis technického osvědčení, osvědčení o S-S_N nebo osvědčení o výměnné nástavbě za doklad ztracený, zničený a poškozený vydává držiteli nebo majiteli vozidla, nástavby nebo pracovního stroje neseného držitel osvědčení, osvědčení S-S_N a osvědčení výměnné nástavby. O tomto vydání je povinen vést evidenci.
15. Dnem účinnosti této vyhlášky musí být vydávány všemi držiteli osvědčení a osvědčení výměnné nástavby jen tiskopisy (průkazy) zavedené touto směrnicí. Tiskopis osvědčení o S-S_N budou výrobci a dovozci pracovních strojů nesených vydávat až po vyčerpání zásob stávajících tiskopisů "osvědčení o přípojném pracovním stroji - neseném (PPS-N) s tím, že budou v jeho názvu škrtnat slovo "přípojný".

ODDÍL IV.

zásady nakládání s tiskopisy technických průkazů motorových - přípojných vozidel, technických osvědčení vozidel nebo jiných vozidel, výpis technického osvědčení vozidel nebo jiných vozidel, osvědčení o S-S_N a osvědčení o výměnné nástavbě a vedení jejich evidence.

1. Tiskopisy technických průkazů, technických osvědčení a osvědčení o výměnné nástavbě jsou přísně zúčtovatelné tiskopisy opatřené sérií a číslem. Tyto tiskopisy včetně tiskopisu osvědčení o S-S_N, jsou opatřeny dále jistíci prvky pro znesnadnění padělání a jištěny proti kopírování. Vzory a provedení technického osvědčení, jeho výpisu, osvědčení o S-S_N a osvědčení o výměnné nástavbě jsou stanoveny Ministerstvem dopravy ČR.
2. Držitel osvědčení nebo osvědčení výměnné nástavby po odebrání tiskopisů uvedených v odstavci 1) tohoto oddílu je neprodleně zapíše (podle série a čísla) do zvlášť k tomuto účelu vedené

evidenci (např. na karty ve zvlášť k tomuto účelu založené kartotéce nebo do autentizované knihy a zabezpečí jejich bezpečné uložení. Držitel osvědčení $S-S_N$ po odebrání tiskopisů osvědčení o $S-S_N$ je neprodleně zapíše do stejné evidence s tím, že uvede pouze počet kusů, které zakoupil.

3. Držitel osvědčení, osvědčení $S-S_N$ nebo osvědčení výměnné nástavby je povinen vést evidenci vydaných průkazů na jednotlivé typy vozidel, evidenci poškozených, zničených a neupotřebitelných průkazů.
4. Ministerstvo dopravy ČR je oprávněno provádět kontrolu vedení evidence těchto tiskopisů, jejich uložení a dále správnost a úplnost vypisování ve vztahu ke schvalovacím dokumentům (osvědčení, osvědčení $S-S_N$, osvědčení nástavby nebo osvědčení výměnné nástavby a ZTP). U tiskopisů technické osvědčení, jejich výpisů, osvědčení o $S-S_N$ a osvědčení o výměnné nástavbě pak dále kontrolu vedení evidence vydaných průkazů, evidenci zničených, poškozených a neupotřebitelných průkazů.
5. Držitel osvědčení, osvědčení $S-S_N$ a osvědčení výměnné nástavby, který vydává technické osvědčení, osvědčení o $S-S_N$ nebo osvědčení o výměnné nástavbě je povinen jedenkrát za rok (vždy k 15. prosinci) zaslat na Ministerstvo dopravy ČR, odbor silniční dopravy seznam zničených, ztracených a poškozených průkazů podle jeho evidence. V seznamu musí být uvedeno vedle druhu tiskopisu jeho série a číslo, druh vozidla, datum události a zda jde o doklad zničený, ztracený nebo neupotřebitelný. Pro účely tohoto hlášení se rozumí dokladem:
 - a) zničeným - doklad byl zničen v důsledku živelné pohromy apod.,
 - b) ztraceným - při přepravě, krádeží v organizaci apod.,
 - c) neupotřebitelným - poškozen při vypisování, chybný tisk nebo číslování z výroby, které zjistí odběratel až po převzetí tiskopisu z výrobního závodu, chybně vypsán při výdeji apod.

Součástí hlášení jsou i doklady vydané podle oddílu III. bodu 14) této části přílohy.

Neupotřebitelné nebo částečně zničené tiskopisy technické osvědčení, jeho výpisu, osvědčení o $S-S_N$ nebo osvědčení o výměnné nástavbě skartuje organizace sama, o čemž provede zápis, který založí pro další kontrolu v evidenci.

6. Stanovení zásad nakládání s tiskopisy technických průkazů, zejména vedení jejich evidence, skartace apod. je v působnosti Policie ČR.

Ministerstvo dopravy ČR v této oblasti kontroluje pouze ukládání tiskopisů a jejich správnost vypisování podle schvalovacích dokumentů ke konkrétním vozidlům.

ČÁST B

P O S T U P

pro číselné označení schváleného typu vozidla nebo osvědčeného typu vozidla

1. Číslo schváleného nebo osvědčeného typu vozidla je složeno ze **čtyřmístného základního čísla** označujícího obvykle určitou typovou řadu a z **dvoumístného čísla** označujícího variantu typu, oddělenou pomlčkou.

Zápis variant je možný až do třímístného čísla. V případě, že však dojde k překročení dvoumístného čísla, může být v místech určených pro verzi použito pouze jednomístné číslo.

Příklad : 3305-01
 nebo 3305-100

2. Číslo schváleného typu nástavby vozidla je složeno ze **základního pořadového čísla** označujícího obvykle určitou typovou řadu a z **dvoumístného čísla** označujícího variantu typu, odděleného pomlčkou, avšak před tímto číslem je vždy "N" (psáno velkým písmenem).

Příklad : N - 305-01
 nebo N - 305-100

3. Z hlediska číselného označení se základní typ vozidla vždy označuje jako "varianta" -01.
4. Dojde-li během platnosti Základního technického popisu schváleného nebo osvědčeného typu vozidla (dále jen "ZTP") k **podstatným změnám**, které ovlivňují např. typ motoru, provedení karosérie apod., pokládá se pak vozidlo za další variantu, která se od původní **odliší jiným dvoučíslím varianty**.

Příklad : 3305-02

5. Dojde-li během platnosti ZTP k **nepodstatným změnám** - zejména v rubrice "Poznámka" (např. ke zrušení některé výjimky nebo povolení nové výjimky apod.) - připojí se k původnímu číslu typu (ZTP) ještě pořadové číslo verze.

Příklad : 3305-01-01
 nebo 3305-110-8

6. Změní-li se, v rámci organizačních nebo jiných změn, název držitele osvědčení o technické způsobilosti nebo shodnosti typu vozidla (dále jen "osvědčení"), toto se vydá vždy nové, avšak pod stejným číslem. ZTP, jestliže se mění držitel osvědčení během jejich platnosti, zůstávají zpravidla platné, je však možné vydat nové.

Jestliže však totéž vozidlo začne vyrábět beze změny (tj. podle stejné dokumentace) ještě **další výrobce**, musí být pro toto vozidlo vystaveno **nové osvědčení a ZTP** s novým číslem typu. Za "dalšího výrobce" se pokládá i pobočný závod téže firmy, vyrábějící stejný typ vozidla na území jiného státu, pokud se nejedná o montážní závod stejného výrobce, který vyrábí vozidla pod stejným kódovým číslem VIN.

7. U všech vozidel musí být **celé číslo typu** (č.ZTP) vyznačeno i na výrobním štítku vozidla, popřípadě na zvláštním štítku trvanlivě připevněném v blízkosti výrobního štítku.
8. U vozidel dovážených do ČR musí být před číslem typu předřazena písmena **CZ**, označující tzv. "české provedení" vozidla. Označení zavedené a schválené před účinností této směrnice (**CS**) zůstává po dobu platnosti osvědčení nadále zachováno.

Příloha č. 3 k vyhlášce č. 102/1995 Sb.

**POSTUP A NÁLEŽITOSTI PŘI SCHVALOVÁNÍ TECHNICKÉ
ZPŮSOBILOSTI PŘÍSLUŠENSTVÍ
ve smyslu § 20 vyhlášky**

ČÁST A

Postupu pověřených zkušeben

**při zpracování schvalovacích dokumentů potřebných
ke schválení technické způsobilosti příslušenství
a součástí vozidel k provozu na pozemních komunikacích.**

1. Část A, této přílohy stanovuje postup pověřených zkušeben při zpracování schvalovacích dokumentů potřebných ke schválení technické způsobilosti příslušenství a součástí vozidel ve smyslu § 20 vyhlášky (dále jen "příslušenství").
2. Pro účely této přílohy se příslušenstvím k vozidlům rozumí typ doplňkového příslušenství a výbava. Doplňkovým příslušenstvím a výbavou se rozumí (§ 20 vyhlášky) technický celek, ústrojí nebo díl vozidla, kterým je vozidlo opatřeno nad rámec schváleného typu a provedení, a jehož použití na vozidle není povinně předepsáno mezinárodními předpisy nebo touto vyhláškou, a které při provozu vozidla ovlivňují jeho aktivní a pasivní bezpečnost a životní prostředí a nebo bezpečnost jiných účastníků silničního provozu přímo v provozu.

Samostatnému schvalování technické způsobilosti nepodléhá příslušenství, které je s vozidlem schváleno v rámci schváleného typu vozidla nebo individuálního schválení vozidla příslušným orgánem státní správy.
3. Výrobce se pro účely tohoto postupu rozumí tuzemský výrobce nebo v případě zahraničního výrobce jím pověřený zástupce, který je právníkou nebo fyzickou osobou s oprávněním podnikat a se sídlem v České republice.
4. Prvky, které ovlivňují aktivní bezpečnost jsou prvky, které přímo ovlivňují funkci vozidla a jeho ovládání v jeho provozu.

např. brzdy, řízení, osvětlení, výhledy apod..

5. Prvky, které ovlivňují pasivní bezpečnost jsou prvky, které přímo neovlivňují funkci vozidla a jeho ovládání při provozu, ale mají vliv na ochranu řidiče vozidla, posádky a ostatní účastníky provozu.
- např. vytvoření výčnělků na a ve vozidle, provedení a upevnění sedadel, potahy sedadel apod..
6. Prvky ovlivňující životní prostředí jsou takové prvky , které mají vliv na funkci spalování paliva motoru vozidla, čistotu výfukových plynů, těsnicí materiál apod., a to jak v provozu, tak i vozidla v klidu.

ODDÍL I.

Věcná příslušnost pověřených zkušeben ke schválování technické způsobilosti příslušenství k vozidlům.

1. Výrobce příslušenství (dále jen "žadatel") žádá písemnou formou o schválení technické způsobilosti příslušenství k vozidlům Ministerstvo dopravy České republiky prostřednictvím pověřených zkušeben :
- a) Ústavu silniční a městské dopravy a.s., Jánský Vršek 11, 118 20 PRAHA 1, pracoviště Türkova ul. 1001, 140 00 PRAHA 4.
- pro ověřování prvků příslušenství, které ovlivňují aktivní nebo pasivní bezpečnost vozidla a životní prostředí.
- b) EZÚ - Elektrotechnický zkušební ústav, Pod lisem 129, 171 02 PRAHA 7.
- pro ověřování prvků, které ovlivňují aktivní bezpečnost vozidel (světelná technika apod.).
- c) Ústav pro výzkum motorových vozidel Consulting, a.s., Lihovarská 12, 190 00 PRAHA 9.
- pro ověřování prvků příslušenství, které ovlivňují aktivní nebo pasivní bezpečnost vozidla a životní prostředí.

d) IGTT - Institut gumárenské technologie a testování, a.s.,
Třída T. Bati 229, ZLÍN 4 - Louky.

- pro ověřování prvků, které ovlivňují aktivní bezpečnost vozidel (pneumatiky, obnovené pneumatiky, opravné prostředky pneumatik apod.).

V případě, že k vyřízení žádosti je věcně příslušná jiná zkušebna, než ta, která žádost obdržela, postoupí ji bezodkladně věcně příslušné zkušebně a žadatele o tomto vyrozumí. V případě osobního jednání zástupce žadatele, jej přímo odkáže na příslušnou zkušebnu. Při osobním jednání současně zástupce žadatele přiměřeně poučí o dalším postupu schvalování tohoto příslušenství.

Pokud se na zkoušce podílí více zkušeben, zpracovává celkovou výslednou dokumentaci ta zkušebna, která přijala žádost podle předchozího odstavce, v úzké součinnosti se zkušebnou kooperující. (např. funkčnost a zástavba do vozidla).

2. Na každý typ (druh) příslušenství podává žadatel samostatnou žádost, toto platí i u podání žádosti jedním žadatelem o schválení technické způsobilosti jednoho typu (druhu) od více výrobců.
3. Pověřená věcně příslušná zkušebna je povinna provést příslušné zkoušky a ověření plnění platných technických předpisů podle předepsaných postupů a zpracovat dokumentaci potřebnou pro schválení technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích jako podklad pro konečné rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR.

Náležitosti, rozsah a obsah schvalovacích dokumentů je uveden v dalších oddílech této části přílohy. Odchytky od postupů podle této části je zkušebna povinna předem projednat se schvalovacím orgánem, pokud v jednotlivých částech této přílohy není stanoveno jinak.

ODDÍL II.

Náležitosti schvalovacích dokumentů sloužících jako podklad pro schválení technické způsobilosti příslušenství k vozidlům.

SCHVALOVACÍ DOKUMENTACE MUSÍ OBSAHOVAT

- 1) **Žádost o schválení technické způsobilosti příslušenství k vozidlu pro provoz na pozemních komunikacích podanou žadatelem v předepsané formě (viz Část B, Oddíl II).**

2. **Ověřená kopie výpisu z obchodního rejstříku nebo obdobného dokladu (živnostenský list apod.).**
3. **Zástupce zahraničního výrobce k žádosti musí přiložit originál, popřípadě ověřenou kopii pověření zahraničního výrobce k jeho výhradnímu (exkluzivnímu) zastupování na území ČR, z kterého je mimo jiné patrné, že je pověřen jménem výrobce projednávat záležitosti související se schválením technické způsobilosti příslušenství v ČR.**
4. **Technická dokumentace předložená žadatelem.**
5. **Obchodní dokumentace předložená žadatelem.**
6. **Seznam montážních pracovišť předložený žadatelem.**
7. **Doklady o již provedených homologacích nebo zkouškách.**

V případě, že žadatel má již k předloženému výrobku provedenou některou z povinných homologací nebo zkoušku v zahraniční zkušebně (pro národní schválení v zemi původu nebo prodeje), jsou tyto dokumenty samostatnou částí schvalovací dokumentace.

K těmto protokolům provede pověřená zkušebna vždy posudek, který tvoří nedílnou součást schvalovací dokumentace.

Pokud je výrobek opatřen některou národní schvalovací značkou, která je nesnímatelně připevněna na výrobku nebo je na výrobku přímo vyhotovena, upozorní na tuto skutečnost pověřená zkušebna schvalovací orgán v závěrečné zprávě a navrhne, zda tuto značku uznat i pro výrobky uváděné na český trh. Současně navrhne, zda bude výrobek opatřen ještě českým značením. V případě, že navrhne, že nebude české značení vyžadováno, upraví požadavky pro předložení dokumentace žadatelem v tomto smyslu. V případě, že však žadatel na tuto skutečnost neupozorní včas a veškerý postup bude již řízen touto přílohou, nebude k otázce jiného značení přihlíženo.

8. **Upřesnění způsobu a místa povinného značení a případně návrh výrobního štítku.**
9. **Protokol o zkoušce příslušenství v pověřené zkušebně.**

Formální a obsahové náležitosti protokolu jsou uvedeny v jednotlivých postupech schvalovací zkoušky a musí být dodrženy. V případě, že dosud nebyl vytvořen postup schvalovací zkoušky, budou formální a obsahové náležitosti

protokolu o zkoušce obsahovat údaje použité přiměřeně podle postupů obdobného výrobku.

10. Doklad výrobce o shodnoti výrobku se schváleným typem výrobku.

Tato podmínka platí pouze v případě dovozu výrobku.

Podrobnosti k jednotlivým schvalovacím dokumentům jsou uvedeny v části B této přílohy.

ODDÍL III.

Rozsah schvalovací dokumentace příslušenství k vozidlům

1. Rozsah schvalovací dokumentace je určován charakterem schvalovaného příslušenství, rozsahem ověřovaných ustanovení technických předpisů a právních norem. Rozsah musí být zpracován tak, aby celý podklad umožňoval přijmout jednoznačné rozhodnutí o schválení technické způsobilosti.
2. V dokumentaci musí být odstraněny veškeré rozpory a musí být opatřena všemi doklady potřebnými pro schválení nebo zamítnutí schválení technické způsobilosti.
3. Pověřená zkušebna je oprávněna vyžadovat další potřebné doklady neuvedené v části B této přílohy, která upravuje postup výrobců při schvalování technické způsobilosti příslušenství vozidel a stanovení náležitostí potřebných k tomuto schválení, popřípadě některý z podkladů nevyžadovat. O tom, který dokument žadatel nemusí nebo naopak musí předložit rozhoduje zkušebna podle charakteru zkoušeného výrobku a jeho určení na vozidlo.

ODDÍL IV.

Obsah schvalovací dokumentace příslušenství k vozidlům.

1. Obsah schvalovací dokumentace musí být seřazen vždy jednotně.
2. Jednotlivé části dokumentace musí být ve zvlášť k tomuto účelu popsané obálce, která musí být očíslována v horním pravém rohu číslicí o velikosti nejméně 15 mm (např. otiskem razítka). Na každé obálce musí být v její střední části napsán název části dokumentace.
3. Řazení jednotlivých obálek je :
 - č.1 Žádost o schválení technické způsobilosti příslušenství k vozidlu pro provoz na pozemních komunikacích podanou

žadatelem v předepsané formě.

- č.2 Ověřená kopie výpisu z obchodního rejstříku nebo obdobného dokladu (živnostenský list apod.).
- č.3 Originál, popřípadě ověřenou kopii pověření zahraničního výrobce k jeho výhradnímu (exkluzivnímu) zastupování na území ČR, z kterého je dále patrné, že je pověřen jménem výrobce projednávat záležitosti související se schválením technické způsobilosti příslušenství v ČR.
- č.4 Technická dokumentace předložená žadatelem.
- č.5 Obchodní dokumentace předložená žadatelem.
- č.6 Seznam montážních pracovišť (pokud je třeba).
- č.7 Doklady o již provedených homologacích nebo zkouškách.
- č.8 Povinné značení a návrh výrobního štítku.
- č.9 Protokol o dílčí zkoušce příslušenství v pověřené zkušebně.

Výše uvedené obálky musí být vloženy do vhodných desek. Tento svazek musí být nadepsán názvem pověřené zkušebny a názvem schvalovaného příslušenství.

Jestliže nebude některá část schvalovací dokumentace vyžadována, číslo pro ní určené se vynechá. V případě, že bude vyžádána další dokumentace, obálka s touto se označí následujícím volným číslem a zařadí se na konec celé dokumentace. např. fotodokumentace, dílčí protokoly jiných odborných pracovišť apod.

Jako prvním materiálem v celé schvalovací dokumentaci bude závěrečná zpráva o provedených zkouškách a kontrole materiálů (podkladů), z které musí být patrné, jaký závěr navrhuje pověřená zkušebna přijmout. Zpráva musí být stručná a výstižná. Zpracovává ji pověřená zkušebna, která je věcně příslušná zpracovat celkový materiál a podepisuje ji vedoucího zkušebny nebo jím pověřený pracovník. Tato závěrečná zpráva nebude číslována.

ČÁST B

Postupu výrobců při

schvalování technické způsobilosti příslušenství vozidel ve smyslu § 20 vyhlášky a stanovení náležitostí potřebných k tomuto schválení.

Část B této přílohy stanovuje postup výrobců při schvalování

technické způsobilosti příslušenství vozidel ve smyslu § 20 vyhlášky a náležitosti potřebné k tomuto schválení.

ODDÍL I.

Žádost o schválení technické způsobilosti příslušenství k vozidlům a její podání.

1. Výrobce příslušenství (dále jen "žadatel") žádá písemnou formou o schválení technické způsobilosti příslušenství k vozidlům Ministerstvo dopravy České republiky prostřednictvím pověřených zkušeben uvedených v oddílu I., části A této přílohy.

V případě, že k vyřízení žádosti je věcně příslušná jiná zkušebna, než ta, která žádost obdržela, postoupí ji bezodkladně věcně příslušné zkušebně a žadatele o tomto vyrozumí. V případě osobního jednání zástupce žadatele, jej pověřená zkušebna přímo odkáže na věcně příslušnou zkušebnu.

2. Na každý typ (druh) příslušenství se podává samostatná žádost, toto platí i u podání žádosti jedním žadatelem o schválení technické způsobilosti jednoho typu (druhu) od více výrobců.
3. Žadatel uvede v žádosti prohlášení o tom, že výrobek splňuje technické podmínky stanovené touto vyhláškou, a pokud žádá výjimku z některých podmínek, pak její specifikaci se zdůvodněním.

ODDÍL II.

Náležitosti žádosti o schválení technické způsobilosti příslušenství k vozidlům.

1. Formální náležitosti žádosti
 - a) Žádost musí být podána na hlavičkovém papíře s uvedením přesného názvu a adresy žadatele (název a sídlo žadatele musí být totožné se sídlem a názvem uvedeným v dokumentu opravňujícím podnikatelskou činnost - obchodní rejstřík, živnostenské oprávnění apod.) a telefonním popř. faxovým spojením.
 - b) Žádost musí být adresována Ministerstvu dopravy ČR, odboru silniční dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 12/22, 110 15 PRAHA 1.
 - c) Žádost musí být opatřena otiskem razítka organizace (firmy) a podepsána oprávněným zástupcem.

2. Žádost musí dále obsahovat
 - a) Název výrobku,
 - b) Typové označení výrobku (příslušenství),
 - c) Název výrobce (pokud není současně žadatelem),
 - d) Pro jaké druhy a typy vozidel je výrobek (příslušenství) určen,

ODDÍL III.

Povinné přílohy k žádosti o schválení technické způsobilosti příslušenství vozidel.

1. Ověřená kopie výpisu z obchodního rejstříku nebo obdobného dokladu (živnostenský list apod.).
2. Zástupce zahraničního výrobce k žádosti musí přiložit originál, popřípadě ověřenou kopii pověření zahraničního výrobce k jeho výhradnímu (exkluzivnímu) zastupování na území **ČR, z kterého je dále patrné, že je pověřen jménem výrobce** projednávat záležitosti související se schválením technické způsobilosti příslušenství v ČR.
3. TECHNICKÁ DOKUMENTACE, která musí obsahovat:
 - a) technický popis výrobku
 - materiály,
 - funkce,
 - použití apod..
 - b) Výkres resp. výkres sestavy s rozpiskou - kusovníkem hlavních konstrukčních dílů a s hlavními rozměry schvalovaného výrobku,
Na výkresu musí být upřesněno umístění značek, které musí být povinně na každém příslušenství (výrobku) uvedeno.
 - c) Další technická dokumentace (podle povahy schvalovaného příslušenství,
 - např. schéma elektrického zapojení (elektrického napětí 12 V, 24 V apod.),
 - detailní výkresy významných konstrukčních dílů,

- d) Písemné vyjádření souhlasu výrobce vozidla nebo jeho výhradního zástupce v případě, že příslušenství svou funkcí, konstrukcí nebo zástavbou výrazně ovlivní vlastnosti, funkce, konstrukci nebo udělené mezinárodní homologace vozidla, pro něž jsou určeny.

Technická dokumentace může být doplněna katalogem příslušenství (jestliže obsahuje veškeré potřebné údaje). Potom musí být v žádosti uvedeno katalogové číslo příslušenství nebo pokud půjde o více výrobků stejné skupiny např. autorádia, elektrické doplňky apod. musí být k žádosti přiložen jejich seznam s katalogovými čísly.

Zásadní technickou dokumentaci (zejména její popisnou část) žadatel předkládá zásadně v českém jazyce, může však k překladu přiložit i její originál.

4. OBCHODNÍ DOKUMENTACE

- tato musí obsahovat:

- a) Návod k obsluze, jehož součástí musí být mimo jiné i
- základní technické údaje výrobku,
 - prohlášení o shodnosti výrobku s typem schváleným Ministerstvem dopravy ČR pod číslem schválení.

- b) Návod k montáži.

Návod k montáži se nemusí vydávat v případě, že jde o příslušenství, které vyžaduje náročnější montáž a zásah do vozidla a proto je zabezpečována odborným montážním pracovištěm.

- c) Návod k údržbě.

Návod k údržbě se vydává pouze u příslušenství, které vyžaduje v průběhu používání údržbu.

5. SEZNAM MONTÁŽNÍCH PRACOVIŠŤ

Jestliže svou povahou schvalované příslušenství vyžaduje odbornou montáž, uvede se v návodu k obsluze seznam pověřených odborných pracovišť, které ji zabezpečují. V tomto případě odpovídá žadatel za náležité proškolení pracovníků těchto pracovišť. Za správnost a kvalitu montáže odpovídá vůči schvalovacímu orgánu vždy žadatel.

Seznam montážních pracovišť a její postupné rozšiřování je žadatel povinen pravidelně, nejdéle

jedenkrát za rok písemně oznamovat schvalovacímu orgánu.

6. VZOREK VÝROBKU

Žadatel je povinen předložit příslušné zkušební potřebný počet výrobků, na kterých bude prováděná zkouška, pokud pověřený zástupce zkušebny s žadatelem nedohodne jinak.

V případě, že je nutno odzkoušet funkčnost nebo montáž výrobku na vozidle, je žadatel povinen přistavit toto vozidlo zkušebně, pokud se s ní nedohodne jinak.

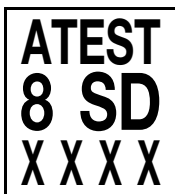
7. DOKLADY O JIŽ PROVEDENÝCH HOMOLOGACÍCH NEBO ZKOUŠKÁCH

V případě, že žadatel má již k předloženému výrobku provedenou některou z homologací nebo zkoušku v zahraniční zkušebně (pro národní schválení v zemi původu nebo prodeje), je povinen k žádosti přiložit příslušné protokoly o těchto zkouškách. Pověřená zkušebna uzná homologační protokoly (osvědčení o homologaci podle předpisů EHK - OSN nebo příslušných Směrnic EU). Protokoly o zkoušce provedené v zahraniční zkušebně pro národní schválení může pověřená zkušebna uznat v případě, že v zemi původu zkoušky je právní úprava shodná s právní úpravou v ČR. K těmto protokolům provede vždy posudek.

8. POVINNÉ ZNAČENÍ A NÁVRH VÝROBNÍHO ŠTÍTKU

a) Každý kus schváleného příslušenství musí být označen na viditelném místě (bez nutnosti demontáže výrobku) níže popsanými značkami

- znakem výrobce (logo, nápis apod.) a typem výrobku (obchodní označení, katalogové číslo výrobce a pod.),
- podle druhu výrobku je v některých případech nutné další označení, např. značka českého telekomunikačního úřadu, nosnost v kg, elektrické napětí apod.,
- ČR schvalovací značka v provedení



Žadatel odpovídá za to, že na výrobcích bude na každém kusu viditelně umístěna výše popsaná značka. Tato značka musí být na výrobku umístěna tak, aby byla čitelná a pevně připevněna. Způsob připevnění značky není předepsán.

Návrh výrobního štítku (je-li potřeba) musí žadatel přiložit na zvlášť k tomu provedeném výkresu.

- b) provedení schvalovací značky : čtvercový rámeček, poměr písma "ATEST" k výšce "8 SD" je cca 2:3, čtyřmístné číslo platného osvědčení o technické způsobilosti - stejná výška jako "ATEST". Velikost značky není předepsána, musí však zabezpečovat čitelnost.
- c) podléhá-li schválené příslušenství samostatně mezinárodně uznávané homologaci podle Předpisu EHK - OSN nebo podle Směrnice EU, musí být na každém výrobku uvedena příslušná homologační značka v předepsaném tvaru. Mezinárodní homologační značka plně nahrazuje ČR schvalovací značku.
- d) pokud je výrobek opatřen některou národní schvalovací značkou, která je nesením připevněna na výrobku nebo je na výrobku přímo vyhotovena, upozorní na tuto skutečnost žadatel pověřenou zkušebnu.

8. ZMĚNY V PROVEDENÍ SCHVÁLENÉHO PŘÍSLUŠENSTVÍ

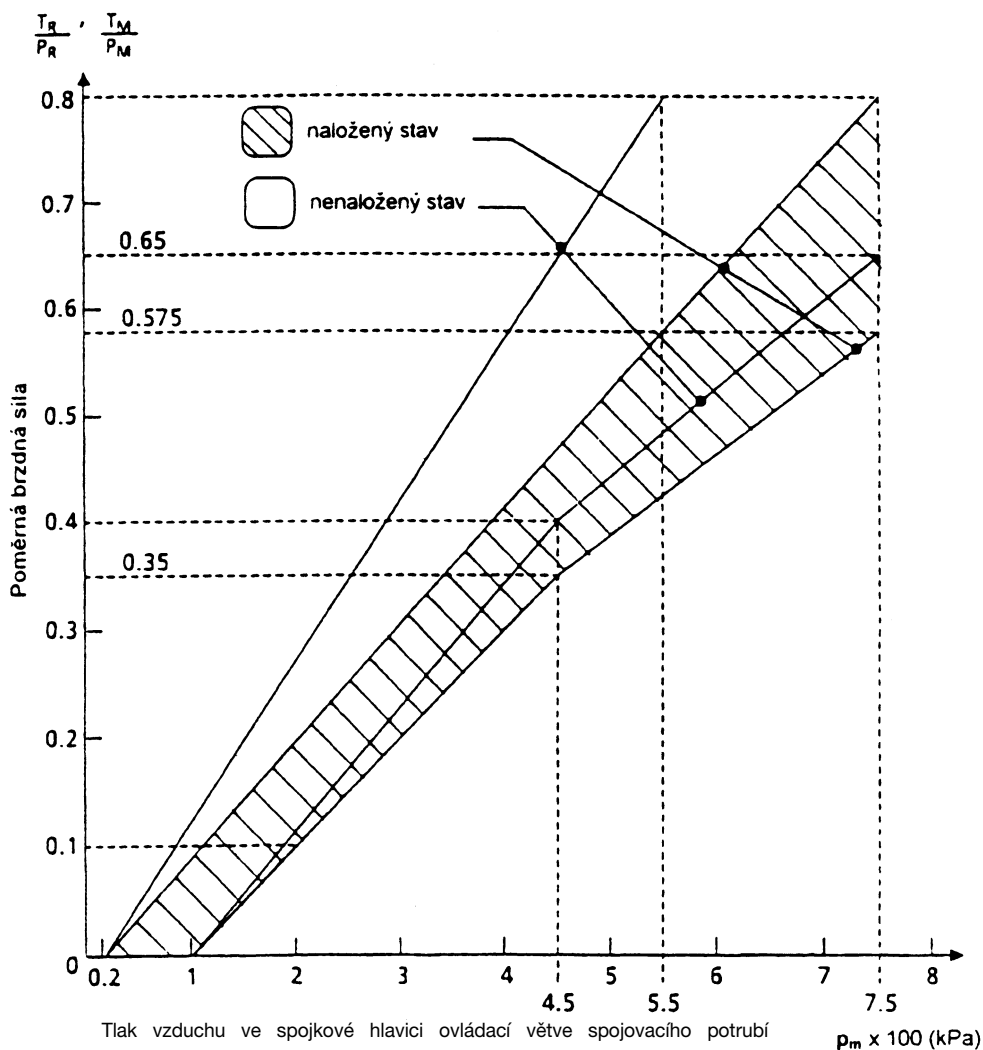
- a) Jakékoliv změny na schváleném příslušenství (změny provedení, značení, názvu) je žadatel povinen písemně oznámit schvalovacímu orgánu a to před jejich uvedením na trh se žádostí o schválení resp. provedení změny. Schvalovací orgán rozhodne, zda bude nutné provést nové zkoušky a schválení, a v případě, že ano, tak v jakém rozsahu.
- b) Jakékoliv změny v názvu, telefonním spojení nebo sídle žadatele je povinen tento rovněž oznámit písemně schvalovacímu orgánu bez zbytečného odkladu.
- c) V případě, že povinnosti uvedené v předchozích odstavcích nebudou bez závažného důvodu oznámeny, může schvalovací orgán pozastavit platnost Osvědčení o schválení technické způsobilosti příslušenství nebo jeho platnost zrušit.
- d) Schvalovací orgán je oprávněn provést kontrolu plnění předpisů a schválených parametrů kdykoliv v průběhu výroby a prodeje výrobku. Žadatel je povinen předložit schvalovacím orgánem určený počet kusů výrobků k této kontrole, a to na vlastní náklady.

Příloha č. 4 k vyhlášce č. 102/1995 Sb.

SPOJOVÁNÍ VOZIDEL DO JÍZDNÍCH SOUPRAV Z HLEDISKA BRZDĚNÍ

Diagram 1

TAŽNÁ VOZIDLA A PŘÍVĚSY
[§ 28, odst. 3, písm. b), d), a e) vyhlášky]

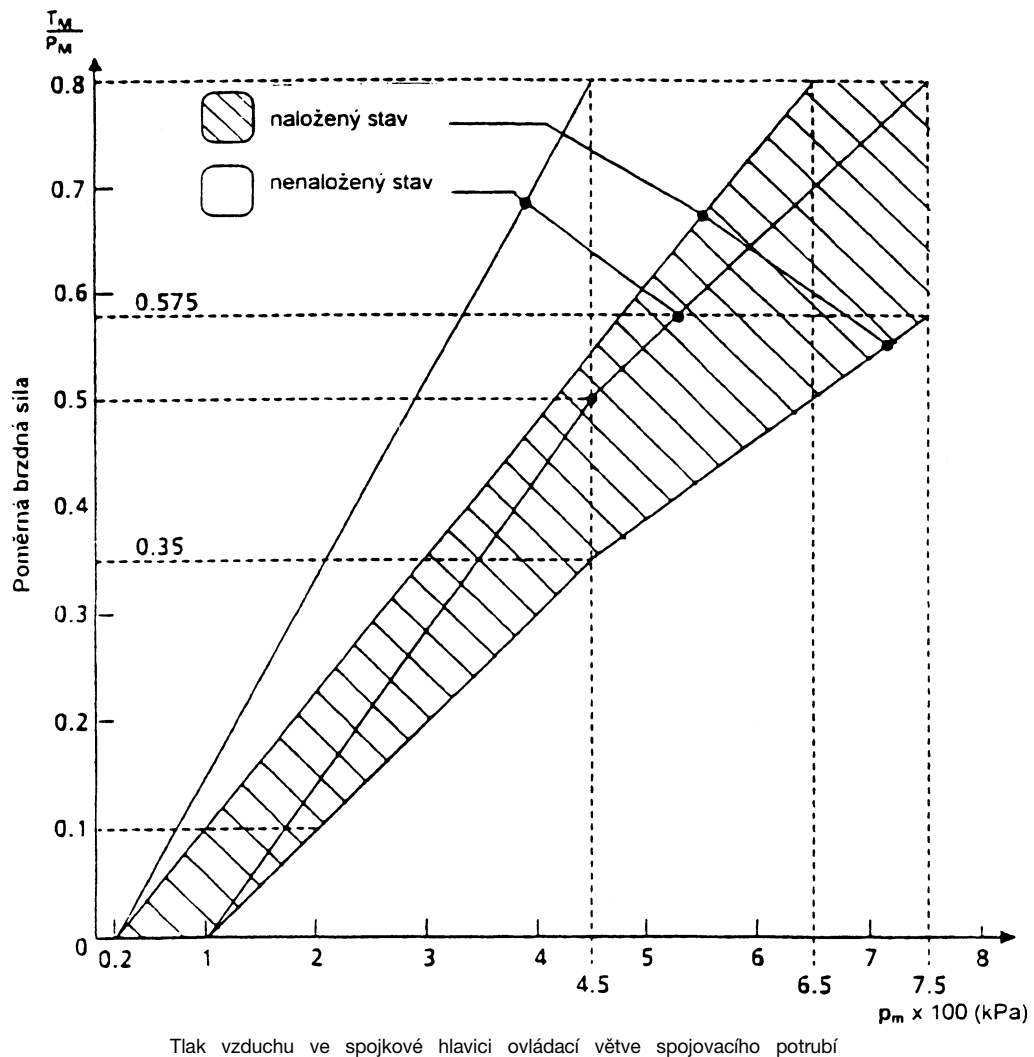


Poznámka:

- Mezi hodnotami $T_M/P_M = 0$ a $T_M/P_M = 0.1$ nebo $T_R/P_R = 0$ a $T_R/P_R = 0.1$ nemusí být úměrnost mezi poměrnou brzdou silou T_M/P_M nebo T_R/P_R a tlakem vzduchu v místě spojkové hlavice ovládací větve spojovacího potrubí.
- Závislosti požadované diagramem se musí aplikovat úměrně pro stavy zatížení mezi naloženým a nenaloženým stavem a musí se dosáhnout automatickým způsobem.

Diagram 2

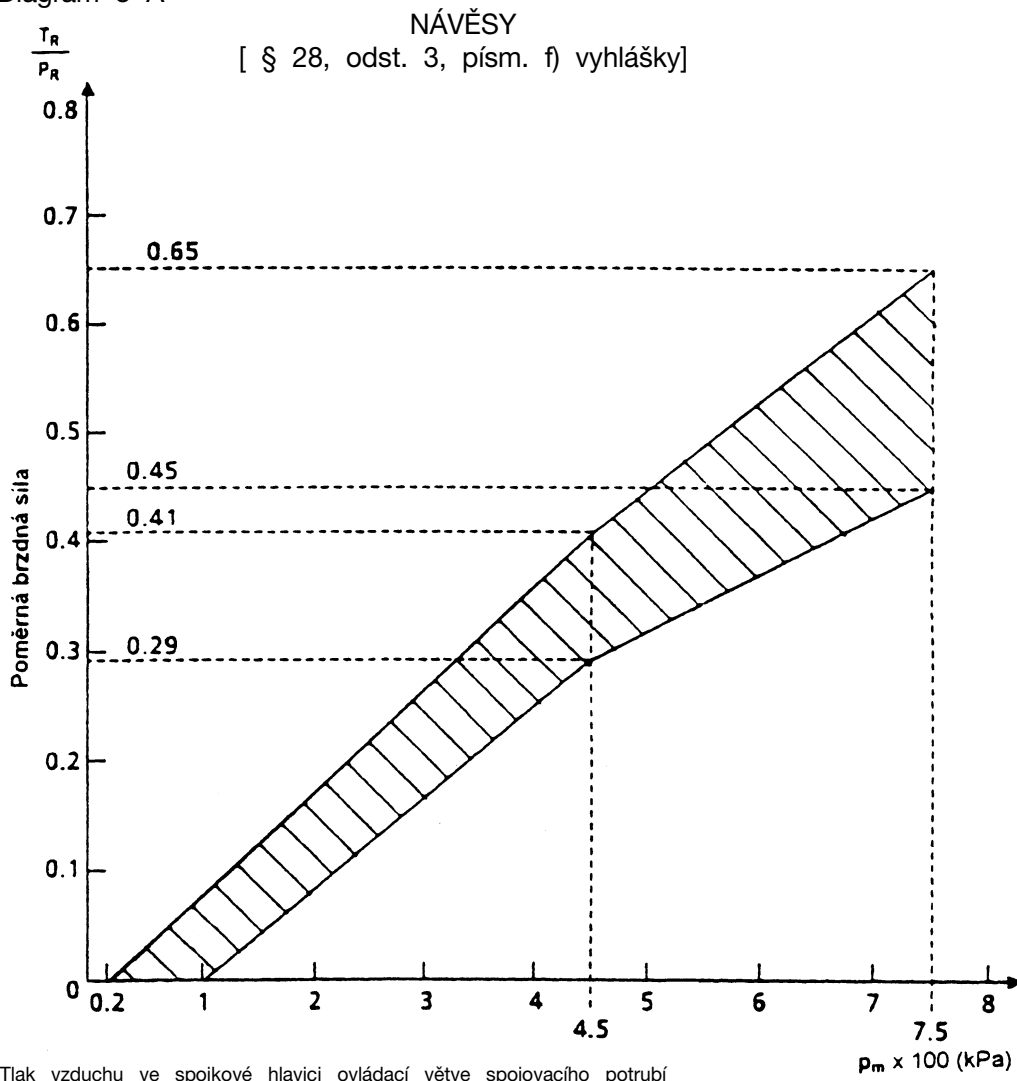
TAHAČE NÁVĚSŮ
[§ 28, odst. 3, písm. c) vyhlášky]



Poznámka:

1. Mezi hodnotami $T_M/P_M = 0$ a $T_M/P_M = 0.1$ není nutné, aby byla úměrnost mezi poměrnou brzdou silou T_M/P_M a mezi tlakem vzduchu v místě spojkové hlavice ovládací větve spojovacího potrubí.
2. Závislosti požadované diagramem se musí aplikovat úměrně pro stavy zatížení vozidla mezi naloženým a nenaloženým stavem a musí se dosáhnout automatickým způsobem.

Diagram 3 A

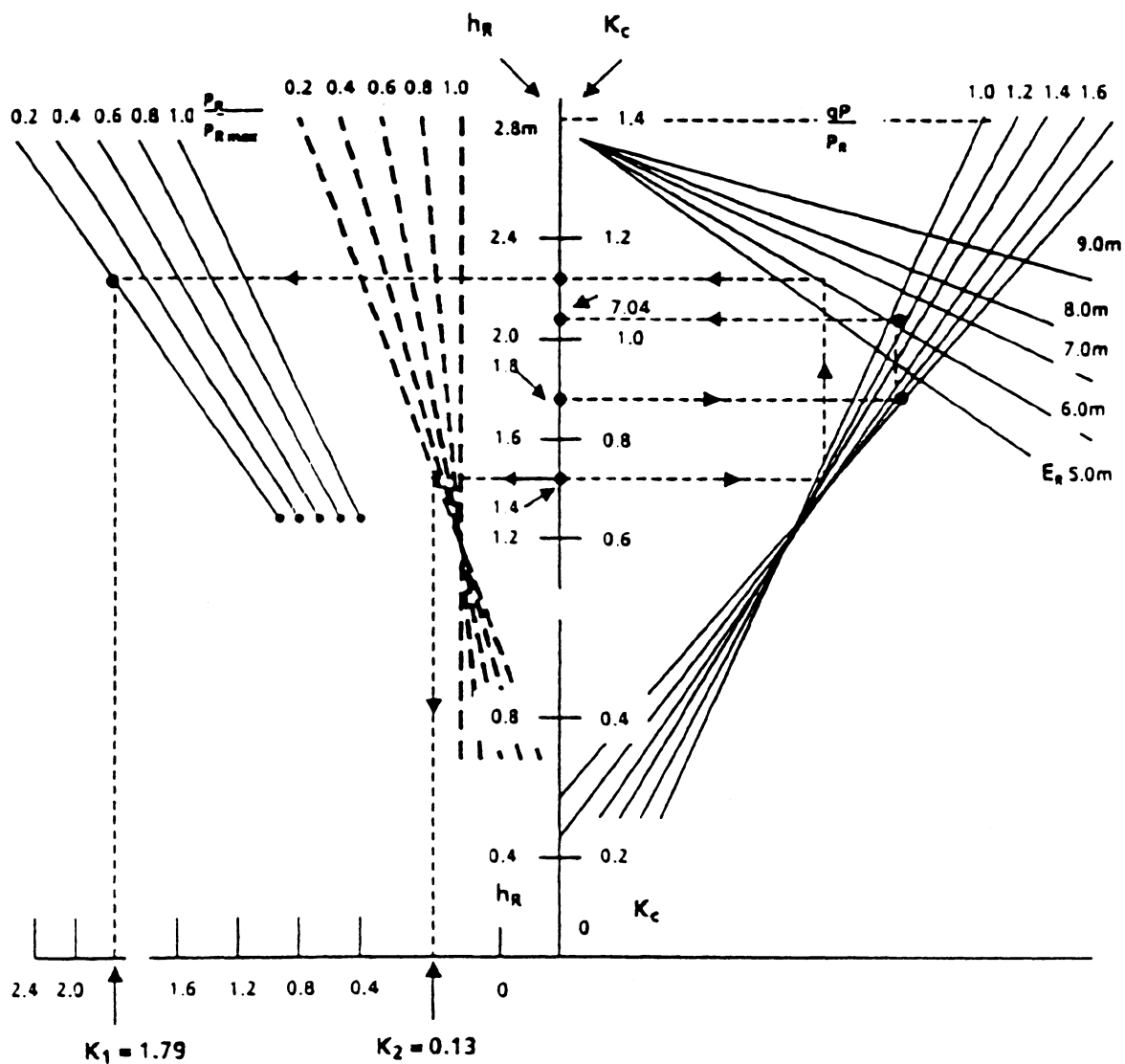


Poznámka:

1. Mezi hodnotami $T_R / P_R = 0$ a $T_R / P_R = 0.1$ není nutné, aby byla úměrnost mezi poměrnou brzdou silou T_R / P_R a mezi tlakem v místě spojkové hlavice ovládací větve spojovacího potrubí.
2. Závislost mezi poměrnou brzdou silou T_R / P_R a tlakem vzduchu p_m v ovládací větvi spojovacího potrubí pro vozidlo v naloženém a nenaloženém stavu se určí takto:
 - a) Součinitelé K_c (pro naložený stav) a K_v (pro nenaložený stav) se určí z diagramu 3 B,
 - b) Pásmo pro vozidla v naloženém a nenaloženém stavu se sestrojí tak, že horní a dolní hranice šrafovaného pásma, znázorněného na diagramu 3 A, vynásobí určenými součiniteli K_c a K_v .

Diagram 3 B

NÁVĚSY
[§ 28, odst. 3, písm. f) vyhlášky]



Poznámka:

1. Podrobnosti k tomuto diagramu a k předcházejícím diagramům obsahuje zvláštní předpis ¹¹⁾.
2. Pro přesnější stanovení hodnot součinitelů K_c a K_v lze použít následujícího vztahu:

$$K_{c,v} = \left[1,7 - \frac{0,7P_R}{P_{R \max}} \right] \left[1,35 - \frac{0,96}{E_R} \left(1,0 + k \frac{g \cdot P}{P_R} \right) \right] - \left[1 - \frac{P_R}{P_{R \max}} \right] \left[\frac{h_R - 1}{2,5} \right]$$

kde:

$$k = (h_R - 1,2) \quad (\text{m})$$

$$P = \text{hmotnost návěsu} \quad (\text{kg})$$

$$P_R = \text{zatížení vozovky koly návěsu} \quad (\text{N})$$

$$P_{R \max} = P_R \text{ při návěsu v naloženém stavu} \quad (\text{N})$$

$$h_R = \text{výška těžiště nad vozovkou} \quad (\text{m})$$

$$E_R = \text{rozvor mezi osou spojovacího čepu návěsu} \\ \text{a osou náprav (případně středu více náprav)} \quad (\text{m})$$

Příloha č. 5 k vyhlášce č. 102/1995 Sb.

PŘEHLED NÁZVŮ, DAT ÚČINNOSTI A APLIKACE JEDNOTNÝCH HOMOLOGAČNÍCH PŘEDPISŮ OSN EHK A POVĚŘENÝCH ZKUŠEBEN V ČR

OSN EHK č.	Homologační Předpis OSN EHK	Účinnost l. znění od	ČR aplikuje od	Pověřená homologační zkušebna
	Jednotná ustanovení pro homologaci ...			
1	světlometů motorových vozidel s asymetrickým potkávacím a/nebo dálkovým světlem s žárovkami kategorie R2	08.08.1960	08.05.1961	EZÚ
2	elektrických žárovek do světlometů s asymetrickým nebo potkávacím světlem nebo do obou	08.08.1960	08.05.1961	EZÚ
3	odrazek pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla	01.11.1963	16.02.1964	EZÚ
4	zařízení pro osvětlení zadní registračních tabulek mot. vozidel (s výjimkou motocyklů) a jejich příp. vozidel	15.04.1964	17.06.1969	EZÚ
5	světlometů "sealed beam" (SB) mot. vozidel s evropským potkávacím nebo dálkovým světlem nebo obou	30.09.1967	15.04.1968	EZÚ
6	směrových svítlen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	15.10.1967	17.06.1969	EZÚ
7	předních a zadních obrysových svítlen, brzdových svítlen a doplňkových obrysových svítlen mot. vozidel (s výjimkou motocyklů) a jejich přípojných vozidel	15.10.1967	17.06.1969	EZÚ
8	světlometů motorových vozidel s asymetrickým potkávacím nebo dálkovým světlem nebo obou, vybavených halogenovými žárovkami (žárovky H1, H2, H3, HB3, HB4 a/nebo H7)	15.11.1967	17.06.1969	EZÚ
9	tříkolových vozidel z hlediska hluku	01.03.1969	01.03.1969	ÚVMV
10	vozidel z hlediska radiového odrušení	01.04.1969	15.07.1969	ÚVMV
11	vozidel z hlediska zámků a závěsů dveří	01.06.1969	14.04.1972	ÚVMV
12	vozidel z hlediska ochrany řidiče proti mechanismu řízení v případě nárazu	01. 06.1969	14.04.1972	ÚVMV
13	vozidel kategorií M, N a O z hlediska brzdění	01.06.1970	18.09.1982	ÚVMV
14	vozidel z hlediska kotevních míst bezpečnostních pásů v osobních vozidlech	01.04.1970	14.04.1972	ÚVMV

OSN EHK č.	Homologační Předpis OSN EHK Jednotná ustanovení pro homologaci ...	Účinnost 1. znění od	ČR aplikuje od	Pověřená homologační zkušebna
15	vozidel se zážehovým nebo vznětovým motorem z hlediska emisí plyných škodlivin motoru	01.08.1970	odstoupila 1992	....
16	bezpečnostních pásů a zadržných systémů pro dospělé osoby v motorových vozidlech	01.12.1970	14.04.1972	ÚSMD
17	vozidel z hlediska sedadel, jejich úchyťů a opěrek hlavy	01.13.1970	14.04.1972	ÚVMV
18	motorových vozidel z hlediska jejich ochrany proti neoprávněnému užití	01.03.1970	14.04.1972	ÚVMV
19	mlhových světlometů motorových vozidel	01.03.1970	14.04.1972	EZÚ
20	světlometů motorových vozidel s asymetrickým potkávacím nebo dálkovým světlem nebo obou, vybavených halogenovými žárovkami (žárovky H4)	01.05.1971	14.04.1972	EZÚ
21	vozidel z hlediska jejich vnitřních výčnělků	01.12.1971	30.07.1972	ÚVMV
22	ochranných přileb a jejich hledí pro řidiče a cestující na motocyklech a mopedech	01.06.1972	26.05.1995	ÚSMD
23	zpětných světlometů motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	01.12.1971	30.07.1972	EZÚ
24	vznětových motorů z hlediska emise viditelných nečistot	01.12.1971	09.12.1975	ÚVMV
25	opěrek hlavy, které jsou anebo nejsou spojené se sedadly vozidla	01.03.1972	09.12.1975	ÚVMV
26	vozidel z hlediska jejich vnějších výčnělků	01.07.1972	09.12.1975	ÚVMV
27	výstražných trojúhelníků	15.09.1972	26.05.1995	EZÚ
28	zvukových výstražných zařízení a motorových vozidel z hlediska jejich zvukové signalizace	15.01.1973	03.11.1985	část I EZÚ část II ÚVMV
29	vozidel z hlediska ochrany cestujících v budoucího nákladního automobilu	15.06.1974	....	....
30	pneumatik motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	01.04.1975	26.09.1977	IGTT
31	halogenových světlometů "sealed beam" (HSB) mot. vozidel s potkávacím nebo dálkovým světlem nebo obou	01.05.1975	....	....
32	vozidel z hlediska chování nosné konstrukce naraženého vozidla při nárazu zezadu	01.07.1975	17.09.1976	ÚVMV

OSN EHK č.	Homologační Předpis OSN EHK Jednotná ustanovení pro homologaci ...	Účinnost 1. znění od	ČR aplikuje od	Pověřená homologační zkušebna
33	vozidel z hlediska chování nosné konstrukce vozidla při jeho čelním nárazu	01.07.1975	17.09.1976	ÚVMV
34	vozidel z hlediska ochrany proti nebezpečí požáru	01.07.1975	18.09.1982	ÚVMV
35	vozidel z hlediska uspořádání nožních ovládacích orgánů	10.11.1975	18.09.1982	ÚVMV
36	autobusů z hlediska jejich celkové konstrukce	01.03.1976	10.02.1992	ÚVMV
37	žárovek k užití v homologovaných světlech motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	01.02.1978	11.11.1980	EZÚ
38	zadních mlhových světilen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	01.08.1978	20.07.1981	EZÚ
39	vozidel z hlediska jejich vybavení rychloměrem včetně jeho montáže	20.11.1978	29.12.1981	ÚVMV
40	motocyklů vybavených zážehovým motorem z hlediska emisí plyných škodlivin z motoru	01.09.1979	18.09.1982	ÚVMV
41	motocyklů z hlediska hluku	01.06.1980	01.06.1980	ÚVMV
42	vozidel z hlediska jejich předních a zadních nárazníků	01.06.1980	18.09.1982	ÚVMV
43	bezpečnostních skel a zasklívacích materiálů	15.02.1981	12.09.1981	ÚVMV
44	zádržných zařízení pro dětské cestující v motorových vozidlech	01.02.1981	17.11.1982	část I ÚSMD část II ÚVMV
45	čističů světlometů a motorových vozidel z hlediska čističů světlometů	01.07.1981	03.11.1985	část I EZÚ část II ÚVMV
46	zpětných zrcátek a automobilů z hlediska montáže zpětných zrcátek	01.09.1981	18.09.1982	ÚVMV
47	mopedů vybavených zážehovým motorem z hlediska emisí plyných škodlivin z motoru	01.11.1981	18.09.1982	ÚVMV
48	vozidel z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci	01.01.1982	18.09.1982	ÚVMV
49	vznětových motorů a vozidel vybavených vznětovými motory z hlediska emisí plyných škodlivin z motoru	15.04.1982	15.04.1982	ÚVMV

OSN EHK č.	Homologační Předpis OSN EHK Jednotná ustanovení pro homologaci ...	Účinnost 1. znění od	ČR aplikuje od	Pověřená homologační zkušebna
50	předních obrysových světilen, zadních obrysových světilen, brzdových světilen, směrových světilen a zařízení k osvětlení zadní registrační tabulky pro mopedy, motocykly a podobná vozidla	01.06.1982	18.12.1983	EZÚ
51	automobilů s nejméně čtyřmi koly z hlediska emisí jejich hluku	15.07.1982	04.01.1983	ÚVMV
52	nízkokapacitních autobusů z hlediska jejich celkové konstrukce	01.11.1982	10.02.1992	ÚVMV
53	motocyklů z hlediska montáže jejich zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci	01.02.1983	30.07.1984	ÚVMV
54	pneumatik užitkových vozidel a jejich přípojných vozidel	01.03.1983	18.12.1983	IGTT
55	mechanických spojovacích součástí souprav vozidel	01.03.1983	03.11.1985	ÚVMV
56	světlometů mopedů a shodně posuzovaných vozidel	15.06.1983	18.12.1983	EZÚ
57	světlometů motocyklů a shodně posuzovaných vozidel	15.06.1983	18.12.1983	EZÚ
58	zadních ochranných zařízení proti podjetí	01.07.1983	03.11.1985	ÚVMV
59	náhradních systémů tlumení hluku výfuku	01.10.1983	18.10.1992	ÚVMV
60	dvoukolových motocyklů a mopedů z hlediska řidičem ovládaných ovladačů, včetně identifikace ovladačů, sdělovačů a indikátorů	01.07.1984	01.07.1984	ÚVMV
61	nákladních automobilů z hlediska jejich vnějších výčnělků před zadním panelem kabiny	15.07.1984	03.11.1985	ÚVMV
62	motorových vozidel s řídítky z hlediska jejich ochrany proti neoprávněnému užívání	01.09.1984	18.10.1992	ÚVMV
63	mopedů z hlediska hluku	15.08.1985	15.08.1985	ÚVMV
64	vozidel, vybavených náhradními koly/pneumatikami pro dočasné užití	01.10.1985	18.10.1992	ÚVMV
65	zvláštních výstražných světel motorových vozidel	15.06.1986	26.05.1995	EZÚ
66	velkých autobusů z hlediska pevnosti jejich nosné konstrukce	01.12.1986	26.05.1995	ÚVMV
67	specifického vybavení motorových vozidel, užívajících ve svém pohonném systému zkapalněné ropné plyny	01.06.1987	25.08.1991	ÚVMV
68	motorových vozidel z hlediska maximální rychlosti	01.05.1987	....	....

OSN EHK č.	Homologační Předpis OSN EHK Jednotná ustanovení pro homologaci ...	Účinnost 1. znění od	ČR aplikuje od	Pověřená homologační zkušebna
69	děsek zadního značení pomalých vozidel (konstrukčně) a jejich přípojných vozidel	15.05.1987	....	....
70	děsek zadního značení těžkých a dlouhých vozidel	15.05.1987	....	....
71	zemědělských traktorů z hlediska pole výhledu řidiče	01.08.1987	18.10.1992	ÚVMV
72	světlometů motocyklů s asymetrickým potkávacím nebo dálkovým světlem, vybavených halogenovými žárovkami (HS1)	15.02.1988	....	....
73	nákladních automobilů, přívěsů a návěsů z hlediska jejich boční ochrany	01.01.1988	09.06.1991	ÚVMV
74	mopedů z hlediska montáže jejich zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci	15.06.1988	15.06.1988	ÚVMV
75	pneumatik motocyklů a mopedů	01.04.1988	01.04.1988	IGTT
76	světlometů mopedů s dálkovým a potkávacím světlem	01.07.1988	....	....
77	parkovacích světilen motorových vozidel	30.09.1988	....	....
78	vozidel kategorie L z hlediska brzdění	15.10.1988	01.01.1990	ÚVMV
79	vozidel z hlediska systému řízení	01.12.1988	09.06.1991	ÚVMV
80	sedadel autobusů a autobusů z hlediska pevnosti sedadel a jejich ukotvení	23.02.1989	[1995]	ÚVMV
81	zpětných zrcátek a homologaci motorových vozidel se dvěma koly s postranním přívěsným vozíkem nebo bez postranního přívěsného vozíku z hlediska montáže zpětných zrcátek na řídítka	01.03.1989	18.11.1992	ÚVMV
82	světlometů mopedů s halogenovými žárovkami (HS2)	17.03.1989	....	....
83	vozidel z hlediska emisí škodlivin dle požadavků na motorové palivo	05.11.1989	10.08.1990	ÚVMV
84	osobních automobilů se spalovacím motorem z hlediska měření spotřeby paliva	15.07.1990	27.08.1991	ÚVMV
85	spalovacích motorů, určených k pohonu automobilů kategorií M a N, z hlediska měření netto výkonu	15.09.1990	27.08.1991	ÚVMV
86	zemědělských a lesnických traktorů z hlediska montáže zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci	01.08.1990	18.10.1992	ÚVMV

OSN EHK č.	Homologační Předpis OSN EHK Jednotná ustanovení pro homologaci ...	Účinnost l. znění od	ČR aplikuje od	Pověřená homologační zkušebna
87	denních svítlen motorových vozidel	01.11.1990	....	....
88	reflexních pneumatik pro dvoukolová vozidla	10.04.1991	....	....
89	vozidel z hlediska omezení jejich maximální rychlosti	01.10.1992	26.05.1995	ÚVMV
90	souprav náhradního brzdového obložení pro motorová vozidla a jejich přípojná vozidla	01.11.1992	26.05.1995	ÚVMV
91	bočních obrysových svítlen motorových vozidel a jejich přípojných vozidel	15.10.1993	26.05.1995	EZÚ
92	náhradních výfukových systémů pro motocykly	01.11.1993	....	....
93	zařízení proti podjetí zepředu	27.02.1994	....	....
94	vozidel z hlediska ochrany cestujících při čelním nárazu	01.10.1995	....	....
95	vozidel z hlediska ochrany cestujících při bočním nárazu		....	....

Názvy a adresy pověřených mezinárodních homologačních zkušeben v ČR:

ÚVMV

Ústav pro výzkum motorových vozidel - Consulting, a.s.

Lihovarská 12
180 68 Praha 9

ÚSMD

Ústav silniční a městské dopravy, a.s.

Jánský vršek 11
118 20 Praha 1

EZÚ

Elektrotechnický zkušební ústav

Pod lisem 129
171 02 Praha 7

IGTT

Institut gumárenské technologie a testování, a.s.

tř. Tomáše Bati 299
764 22 Zlín 4 - Louky

**HOMOLOGACE VOZIDEL KATEGORIE M, N A O,
JEJICH SOUČÁSTÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ**

Předpis OSN EHK č.	Předmět	Zkušebna homol./ pověřená	Platí pro kategorie vozidel											Pro info Směrnice EU/EHS
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
1	Světlomety s dálk. a asym.potk.světlem	EZÚ	x	x	x	x	x	x						76/761
2	Žárovky pro světlomety dle EHK 1	EZÚ	x	x	x	x	x	x						76/761
3	Odrázky	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		76/757
4	Svítilny pro osvětlení z.reg.tabulky	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		76/760
5	Světlomety "Sealed beam"	EZÚ	x	x	x	x	x	x						76/761
6	Směrovky	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		76/759
7	Svítilny obrysové a brzdové	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		76/758
8	Světlomety H1, H2, H3	EZÚ	x	x	x	x	x	x						76/761
10	Odrúšení vozidel se zážehovými motory	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						72/245
11	Zámky a závěsy dveří	ÚVMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		70/387
12	Bezpečnostní mechanismus řízení	ÚVMV	x			x								74/297
13	Brzdění	ÚVMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		71/320
14	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						76/115
16	Bezpečnostní pásy	ÚSMD	x	x	x	x	x	x						77/541
17	Pevnost sedadel	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						74/408
17	Opěrky hlavy	ÚVMV	x			x								78/932
18	Zařízení proti zneužití vozidla	EZÚ	x	x	x	x	x	x						74/ 61
20	Světlomety H4	EZÚ	x	x	x	x	x	x						76/761
21	Vnitřní výčnělky ve vozidlech	ÚVMV	x	P	P	P	P	P						74/ 60
23	Zpětné světlomety	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		77/539
24	Kouř vznětových motorů	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						72/306
25	Opěrky hlavy	ÚVMV	x	P	P	x	P	P						78/932
26	Vnější výčnělky vozidel	ÚVMV	x	P	P	P	P	P	P	P	P	P		74/483
28	Zvuková výstražná zařízení	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						70/388
29	Pevnost kabin nákl.automobilů	ÚVMV					x	x						
30	Pneumatiky	IGTT	x			x			x	x				92/ 23
32	Náraz na vozidlo zezadu	ÚVMV	x											
33	Náraz na vozidlo zepředu	ÚVMV	x			P								
34	Snížení rizika požáru	ÚVMV	x	P	P	P	P	P						
35	Rozmístění nožních ovladačů	ÚVMV	x	P	P	x	P	P						
36	Autobusy	ÚVMV		x	x									XX/X
37	Žárovky pro homol.světlomety a svít.	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		76/761
38	Mlhovky zadní	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		77/538
39	Rychloměr (v EHS též zpětný chod)	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						75/443
42	Přední a zadní nárazníky	ÚVMV	x											
43	Bezpečnostní skla	ÚVMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		92/ 22
46	Zpětná zrcátka, výhled dozadu	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						71/127
48	Montáž světelné techniky na vozidlo	ÚVMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		76/756
49	Emise vznětových motorů	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						88/ 77

Předpis OSN EHK č.	Předmět	Zkušebna homol./ pověřená	Platí pro kategorie vozidel											Pro info Směrnice EU/EHS
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
51	Vnější hluk	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						70/157
52	Malé autobusy	ÚVMV		x										
54	Pneumatiky	IGTT		x	x			x	x			x	x	92/ 23
58	Zadní ochrana proti podjetí	ÚVMV						x	x			x	x	70/221
59	Náhradní výfukové systémy	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						70/157
61	Vnější výčnělky kabin	ÚVMV				x	x	x						92/114
66	Pevnost karosérie autobusu	ÚVMV		x	x									
67	Pohon zkapal.rop.plyny	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						
73	Boční ochrana	ÚVMV						x	x			x	x	89/297
77	Svítilny parkovací	EZÚ	x	x	x	x	x	x						77/540
79	Řízení vozidel	ÚVMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	70/311
83	Emise - M1, N1	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						70/220
84	Spotřeba paliva M1, N1	ÚVMV	x			x								80/1268
85	Výkon motoru	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						80/1269
89	Omez. rychlosti - montáž na vozidlo	ÚVMV				X		X	X					92/6
89	Omez. rychlosti (N ₂ , M ₃) > 10 t, N ₃	ÚVMV				X		X	X					92/24
90	Náhradní brzdová obložení	ÚVMV	x	x		x	x							
91	Boční obrys. svítilny (vozidla > 6 m)	EZÚ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
93	Zařízení proti podjetí zepředu	ÚVMV						x	x					
	Palivové nádrže	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						70/221
	Místo pro zadní registr. tabulku	ÚVMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	70/222
	Povinné štítky	ÚVMV	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	76/114
	Úchyty pro odtahení vozidel	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						77/389
	Výhled dopředu	ÚVMV	x	P	P	P	P	P						77/649
	Označení ovladačů	ÚVMV	x	x	x	x	x	x						78/316
	Odmrazování/odmlžování	ÚVMV	x	P	P	P	P	P						78/317
	Ostřík/stírání	ÚVMV	x	P	P	P	P	P						78/318
	Vytápěcí soustavy	ÚVMV	x	P	P	P	P	P						78/548
	Kryty kol	ÚVMV	x	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	78/549
	Hmotnosti a rozměry (mimo M ₁)	ÚVMV		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	85/3
	Zařízení proti rozstříku	ÚVMV						x	x			x	x	91/226
	Hmotnosti a rozměry M ₁	ÚVMV	x											92/21
	Hořlavost materiálů interiérů vozidel	ÚVMV				x								XX/X
	Tachograf (M ₃ , N ₂ , N ₃) > 7 t	ÚVMV				x		x	x					3821/85

1. Výklad tabulky

- a) x značí, že Předpis OSN EHK nebo Směrnice EU/EHS se na daný typ plně vztahuje P značí přiměřenou aplikaci Předpisu/Směrnice,
- b) požadují se jednotlivé homologace dle Předpisů OSN EHK uvedených v seznamu,

- c) jednotlivými Předpisy OSN EHK ve výše uvedeném seznamu se rozumějí vždy Předpisy v jejich nejposlednějším znění. Pro termíny uplatňování změn platí ustanovení obsažená v příslušné změně. Pokud změna určitého Předpisu neobsahuje přechodná ustanovení, vstupuje poslední změna v platnost:
- pro nové homologace od data platnosti změny,
 - pro uvedení vozidel do provozu po uplynutí jednoho roku ode dne vstupu změny v platnost,
- d) jednotlivými Směrnicemi EU/EHS ve výše uvedeném seznamu se rozumějí vždy základní Směrnice se všemi Směrnicemi, které ji upravují až do nejnovějšího data. V seznamu jsou, z důvodu přehlednosti a úprav Směrnic, k nimž může dojít po vydání vyhlášky, uvedeny jen základní Směrnice.
2. Pokud jsou na vozidle součásti a příslušenství, které nejsou mezi povinnými položkami v tabulce v odst. 1, musí takové součásti a příslušenství být homologovány dle Předpisů OSN EHK nebo Směrnic EU/EHS nebo schváleny dle Směrnic EU/EHS, které se týkají daného případu a které jsou uvedeny v následující tabulce.

Předpis OSN EHK č.	Předmět	Platí pro kategorie vozidel										Pro info Směrnice EU/EHS	
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
19	Přední mlhovky	x	x	x	x	x	x						76/762
44	Dětská zádržná zařízení	x											
45	Zařízení pro čištění světlometů	x	x	x	x	x	x						
55	Zařízení pro mechanická spojení vozidel	x	x	x	x	x	x						94/20
64	Náhradní kola pro dočasné užití	x											92/23
65	Zvláštní výstražná světla	x	x	x	x	x	x						

I zde platí ustanovení pod písm. a) až c) odstavce 1. této přílohy.

**HOMOLOGACE VOZIDEL KATEGORIE L,
JEJICH SOUČÁSTÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ**

Předpis OSN EHK č.	Předmět	Zkušebna homol. / pověřená	Platí pro					Pro info Směrnice EU/EHS
			L ₁	L ₂	L ₃	L ₄	L ₅	
3	Odrázky	EZÚ	x	x	x	x	x	76/757
6	Směrovky	EZÚ	x	x	x	x	x	76/759
9	Vnější hluk tříkolových vozidel	ÚVMV					x	XX/X
10	Odrůšení	ÚVMV	x	x	x	x	x	
28	Zvuková výstražná zařízení	EZÚ	x	x	x	x	x	93/30
37	Žárovky pro hom. světlometry a svítilny	EZÚ	x	x	x	x	x	76/761
38	Mlhovky zadní	EZÚ	x	x	x	x	x	77/538
39	Rychloměr	ÚVMV	x	x	x	x	x	75/443
40	Plynné škodliviny motocyklů	ÚVMV			x	x	x	XX/X
41	Vnější hluk motocyklů	ÚVMV			x	x	x	78/1015
47	Plynné škodliviny mopedů	ÚVMV	x	x				XX/X
50	Obrysová, brzdová světla, směrovky a osvětlení zadní registrační tabulky	EZÚ	x	x	x	x	x	XX/X
53	Montáž zařízení pro osvětlení a světel. signalizaci motocyklů	ÚVMV			x	x	x	93/92
56	Světlometry mopedů	EZÚ	x	x				XX/X
57	Světlometry motocyklů	EZÚ			x	x	x	XX/X
60	Ovladače, identifikace ovladačů, sdělovačů a indikátorů	ÚVMV	x	x	x	x	x	93/29
62	Zařízení proti zneužití	ÚVMV	x	x	x	x	x	93/33
63	Vnější hluk mopedů	ÚVMV	x	x				XX/X
72	Světlometry halog. HS1 motocyklů	EZÚ			x	x	x	
74	Montáž zařízení pro osvětlení a světel. signalizaci mopedů	ÚVMV	x	x				93/92
75	Pneumatiky motocyklů	IGTT			x	x	x	XX/X
76	Světlometry mopedů	EZÚ	x	x				XX/X
78	Brzdění	ÚVMV	x	x	x	x	x	93/14
81	Zpětná zrcátka	ÚVMV	x	x	x	x	x	80/780
92	Náhradní výfukové systémy motocyklů	ÚVMV			x			
	Hmotnosti a rozměry vozidel	ÚVMV	x	x	x	x	x	93/93
	Stojánky dvoukolových mot. vozidel	ÚVMV	x		x			93/31
	Montáž zadní registrační tabulky	ÚVMV	x	x	x	x	x	93/94
	Povinné štítky a značky	ÚVMV	x	x	x	x	x	93/34
	Držadla spolujezdců na dvoukolových vozidlech	ÚVMV	x		x			93/32
	Max.konstr.rychlost, moment a výkon motoru	ÚVMV	x	x	x	x	x	XX/X
	Opatření proti neoprávněnému seřizování motoru	ÚVMV	x	x	x	x	x	XX/X

Předpis OSN EHK č.	Předmět	Zkušebna homol. / pověřená	Platí pro					Pro info Směrnice EU/EHS
			L ₁	L ₂	L ₃	L ₄	L ₅	
	Palivová nádrž	ÚVMV	x	x	x	x	x	XX/X
	Závěsná zařízení a jejich úchyty	ÚVMV			x	x	x	XX/X
	Vnější výčnělky	ÚVMV	x	x	x	x	x	XX/X
	Okna, stírání a omývání, odmrazování a odmlžování tříkolových vozidel s karosérií	ÚVMV		x			x	XX/X
	Kotevní úchyty bezpečnostních pásů tříkolových vozidel s karosérií	ÚVMV		x			x	XX/X

Požadují se jednotlivé homologace jak je uvedeno na straně 7.

HOMOLOGACE VOZIDEL KATEGORIE T, JEJICH SOUČÁSTÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ

Předpis OSN EHK č.	Předmět	Zkušebna homol. / pověřená	Pro info Směrnice EU/EHS
71	Výhled z místa řidiče	ÚVMV	74/347
86	Montáž zařízení pro osvětlení a světeln. signaliz.	ÚVMV	78/933
	Určité části a charakteristiky traktorů	ÚVMV	74/151
	Max.konstr.rychlost a plošiny pro náklad	ÚVMV	74/152
	Zpětná zrcátka	ÚVMV	74/346
	System řízení	ÚVMV	75/321
	Odrušení traktorů se zážehovými motory	ÚVMV	75/322
	Elektrické přípojky pro nářadí a přípojná vozidla	EZÚ	75/323
	Brzdová zařízení a brzdění	ÚVMV	76/432
	Sedadla spolujezdců	ÚVMV	76/763
	Hluk působící na řidiče	ÚVMV	77/311
	Ochranné rámy účinné při převrácení	ÚVMV	77/536
	Emise škodlivin ze vznětových motorů	ÚVMV	77/537
	Sedadlo řidiče	ÚVMV	78/764
1,2,3,4 6,7,19 23,38, 77	Jednotlivá zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci určená pro traktory	EZÚ	79/532
	Zařízení pro spojení vozidel a pro jízdu dozadu	ÚVMV	79/533
	Ochranné rámy účinné při převrácení (stat.zkoušky)	ÚVMV	79/622

Předpis OSN EHK č.	Předmět	Zkušebna homol./ pověřená	Pro info Směrnice EU/EHS
	Pracovní prostor, přístup k místu řidiče, dveře a okna traktorů	ÚVMV	80/720
	Vývody pro odběr výkonu	ÚVMV	86/297
	Ochranné rámy účinné při převrácení traktorů s úzkým rozchodem kol	ÚVMV	86/298
	Instalace, umístění, ovládání a identif. ovladačů	ÚVMV	86/415
	Ochranné rámy účinné při převrácení traktorů s úzkým rozchodem kol, umístěné před sedadlem řidiče	ÚVMV	87/402
	Určité části a charakteristiky traktorů	ÚVMV	89/173

1. Ve výše uvedeném seznamu Směrnice EU/EHS č. 74/151 "Určité části charakteristiky traktorů" obsahuje ustanovení pro tyto předměty:

- maximální hmotnost v zatíženém stavu,
- umístění a montáž zadní tabulky státní poznávací značky,
- palivové nádrže,
- přídatná závaží,
- zvuková signalizace,
- vnější hluk a výfukový systém.

Směrnice EU/EHS č. 89/173 "Určité části a charakteristiky traktorů" obsahuje ustanovení pro tyto předměty:

- rozměry a hmotnosti,
- regulátory otáček,
- krytí části pohonu,
- výčnělky a kola,
- ovládání brzd přípojných vozidel,
- mechanická zařízení pro spojení s přípojnými vozidly,
- čelní skla a ostatní okna,
- umístění a montáž povinných štítků a označení.

2. Jednotlivé Předpisy OSN EHK nebo Směrnice EU/EHS, jejichž rozsah platnosti je omezen na určité druhy traktorů se užijí jen pro tyto druhy traktorů.

3. Jednotlivé homologace, příp. schválení dle Směrnic EU/EHS,) dle výše uvedeného seznamu, se požadují tak, jak je uvedeno v příloze 1, odst.1 písm. b) až d).

**NÁZVY DOPORUČENÝCH TECHNICKÝCH NOREM POUŽÍVANÝCH
V ODKAZECH VYHLÁŠKY**

Číslo normy	Název doporučené technické normy
ČSN 30 0026	- Základní automobilové názvosloví. Rozměry vozidel. Definice základních pojmů
ČSN 28 0312	- Obrysy pro kolejová vozidla s rozchodem 1435 mm a 1520 mm. Technické předpisy.
ČSN 30 0552	- Zjišťování stopových a obrysových průměrů zatáčení a průjezdnosti kruhových oblouků silničních vozidel pro motorovou dopravu.
ČSN ISO 3583	- Silniční vozidla. Přípojky pro tlakové zkoušky brzdových zařízení a stlačený vzduch.
ČSN 30 2008	- Motory automobilové. Zkoušky na brzdovém stanovišti.
ČSN ISO 2280	- Zemědělské traktory a stroje. Zkoušky motoru na zkušebním stavu. Výkon netto. (ČSN 30 0410)
ČSN 27 7521	- Stavební stroje. Stroje na kolovém podvozku. Zkoušky ovládání řízení.
ČSN 30 0029	- Základní automobilové názvosloví. Údaje o vozidle. Názvosloví.
ČSN 27 8009	- Stavební stroje a zařízení. Výhledový prostor z pracovního místa. Hodnoty a metody měření.
ČSN 27 7012	- Lopatová rýpadla a nakládače. Provoz, údržba a opravy.
ČSN ISO 3457	- Stroje pro zemní práce a lopatová rýpadla. Kryty a štíty. Názvosloví a technické požadavky. (27 7523)
ČSN 64 0001	- Plastikářské a gumářské názvosloví.
ČSN 63 1910	- Protektorování a opravy diagonálních plášťů pro motorová vozidla.

Číslo normy	Název doporučené technické normy:
ČSN 63 1912	- Opravy pneumatik. Protektorování a opravy radiálních pláštů pro motorová vozidla.
ČSN ISO 3795	- Silniční vozidla. Traktory, zemědělské a lesnické stroje. Stanovení hořlavosti materiálů použitých v interiéru vozidla.
ČSN 30 0725	- Silniční vozidla. Figurina a kreslicí šablona.
ČSN 65 6507	- Biopalivo pro vznětové motory. Metylestery řepkového oleje. Technické požadavky.
ČSN 65 6482	- Propan - butan.
ČSN 47 0004	- Zemědělské stroje. Držáky přenosné soupravy světelných zařízení pro zemědělské stroje a nářadí. Rozměry a volný prostor.
ČSN 34 2875	- Předpisy pro odrušení motorových vozidel a jiných zařízení se spalovacím motorem.
ČSN ISO 6489	- (30 7054) Zemědělská vozidla. Mechanická závěsná zařízení na tažných vozidlech. Rozměry.
ČSN ISO 1726	- (30 3605) Silniční vozidla. Mechanické spojení tahačů a návěsů. Zaměnitelnost.
ČSN 30 3665	- Návěsné čepy automobilových návěsů. Typy a základní rozměry.
ČSN 30 0417	- Zemědělské a lesnické traktory. Metody zkoušení ochranné kabiny nebo rámu dynamickým zatěžováním. Bezpečnost práce.
ČSN 30 0418	- Zemědělské a lesnické traktory. Metody zkoušení ochranné kabiny nebo rámu statickým zatěžováním. Bezpečnost práce.
ČSN 30 0421	- Zemědělské a lesnické traktory. Metody zkoušení ochranného oblouku. Bezpečnost práce.
ČSN 30 0422	- Zemědělské a lesnické úzkorozchodné traktory. Metody zkoušení přední ochranné konstrukce proti převrácení. Bezpečnost práce.

Číslo normy	Název doporučené technické normy:
ČSN 30 0423	- Zemědělské a lesnické úzkorozchodné traktory. Metody zkoušení zadní ochranné konstrukce proti převrácení. Bezpečnost práce.
ČSN ISO 3450	- (27 8150) Stroje pro zemní práce. Brzdové systémy. Technické požadavky. Metody zkoušení.
ČSN ISO 4254-1	- (47 0064) Zemědělské a lesnické stroje a traktory. Technické prostředky pro zajištění bezpečnosti.
ČSN EN 23411	- (27 8007) Stroje pro zemní práce. Tělesné rozměry řidičů a minimální obklopující prostor.
ČSN 83 2046	- Pracovní ochrana. Kabiny výrobních zařízení. Všeobecné bezpečnostní požadavky.
ČSN 27 7012	- Stavební, zemní stroje a rýpadla. Provoz a údržba. Bezpečnost práce a ochrana zdraví.
ČSN 27 8015	- Stavební stroje a zařízení. Osvětlení pracovní zóny. Hodnoty a metody měření.
ČSN 27 8012	- Stavební stroje a zařízení. Sedadla obsluhy. Ergonomické požadavky.
ČSN ISO 6683	- (27 7539) Stroje pro zemní práce. Bezpečnostní sedadlové pásy a jejich kotevní úchyty.
EN 474-1	- Stroje pro zemní práce. Bezpečnost. část 1 - všeobecné požadavky.
ČSN 47 0004	- Zemědělské stroje. Držáky přenosné soupravy světelných zařízení pro zemědělské stroje a nářadí. Rozměry a volný prostor.
EN 1078	- Přilby pro cyklisty

Příloha č. 6 k vyhlášce č. 102/1995 Sb.

**OBSAH LÉKÁRNIČKY
pro poskytnutí předlékařské dočasné první pomoci.**

1. Lékařnička pro motorová vozidla kategorie L (motolékařnička)

Zdravotnický materiál	Množství (ks)
a) Obvaz hotový sterilní č.2	1
b) Obvaz hotový sterilní č.4	1
c) Šátek trojcípý	1
d) Náplast s polštářkem 8 cm x 4 cm	3
e) Obinadlo škrticí pryžové, délka 70 cm	1
f) Rouška resuscitační	1
g) Rukavice pryžové (latexové) chirurgické v obalu	1
h) Špendlík zavírací v antikorozi úpravě	2

2. Lékařnička pro ostatní motorová vozidla (autolékařnička)

Zdravotnický materiál	Množství (ks)		
	velikost lékařničky		
	I.	II.	III.
a) Obvaz hotový sterilní č.2	2	5	10
b) Obvaz hotový sterilní č.3	2	5	10
c) Obvaz hotový sterilní č.4	2	5	10
d) Šátek trojcípý	2	3	6
e) Obinadlo elastické 10 cm x 5 m	-	3	6
f) Náplast hladká cívka 2,5 cm x 5 m	1	2	4
g) Náplast s polštářkem 8 cm x 4 cm	6	12	18
h) Obinadlo škrticí pryžové, délka 70 cm	1	3	5
ch) Dezinfekční roztok ve spreji	1	1	2
i) Obvaz hotový sterilní 5 cm x 7,5 cm	1	3	5
j) Rouška resuscitační	1	2	4
k) Rouška PVC 20 x 20 cm	1	2	4
l) Rukavice pryžové (latexové) chirurgické v obalu	1	2	4
m) Špendlík zavírací v antikorozi úpravě	2	2	4
n) Nůžky	1	1	1

Pozn. Autolékařničku velikosti III. je možno nahradit dvěma autolékařničkami velikosti II.

Příloha č. 7 k vyhlášce č. 102/1995 Sb.

P O D M Í N K Y

PRO BRZDĚNÍ NĚKTERÝCH DRUHŮ SILNIČNÍCH VOZIDEL A JÍZDNÍCH SOUPRAV

Silniční vozidla, jejichž celková hmotnost převyšuje povolené hodnoty pro jednotlivé druhy a kategorie vozidel uvedené v § 24 vyhlášky MD ČR č. .../1995 Sb. a jízdní soupravy takových vozidel, musí z hlediska brzdění splňovat dále uvedené podmínky.

Č Á S T I

VOZIDLA A JÍZDNÍ SOUPRAVY O CELKOVÉ

HMOTNOSTI DO 250 t

Oddíl 1

Motorová vozidla

článek 1

Motorová vozidla o celkové hmotnosti do 70 t včetně a motorová vozidla, která mohou být spojována do souprav o celkové hmotnosti do 70 t včetně, musí splňovat podmínky stanovené zvláštním předpisem¹⁾ (dále jen "Předpis"). Ustanovení § 5.2.1.15 Předpisu se považuje za splněné, pokud při poruše ovládní brzdění přípojného vozidla nebo při porušení spojovacího potrubí mezi motorovým a přípojným vozidlem zůstane zachováno brzdění motorového vozidla s účinkem předepsaným pro provozní brzdění.

1) Vyhláška č. 176/1960 Sb. (Předpis OSN EHK č. 13)

článek 2

Motorová vozidla o celkové hmotnosti nad 70 t nejvýše však do 250 t včetně a motorová vozidla, která mohou být spojována do souprav o celkové hmotnosti nad 70 t nejvýše však 250 t včetně, musí splňovat podmínky stanovené Předpisem s těmito odchylkami:

- a) pro účinky provozního brzdění platí ustanovení § 2.1 přílohy 4 Předpisu stanovená pro vozidla kategorie N₃²⁾, přičemž při vozidle zatíženém na celkovou hmotnost, může být střední plné zpomalení sníženo z 5,0 m.s⁻² na 3,3 m.s.⁻²; v tomto případě se nejvyšší povolená rychlost vozidla nebo soupravy omezí na 45 km.h⁻¹;
- b) pro soustavu parkovacího brzdění platí ustanovení 2.3.1 až 2.3.5 přílohy 4 Předpisu; avšak soustava nemusí splňovat § 2.3.2 přílohy 4 Předpisu pokud splňuje obě následující podmínky
 - je schopna sama udržet jízdní soupravu o celkové hmotnosti nad 70 t na svahu (ve stoupání a klesání) o sklonu nejméně 12 % a
 - je vybavena ovládacím orgánem umožňujícím uvést v činnost jízdní soupravu na svahu předepsaného sklonu; v tomto případě brzdová soustava přípojného vozidla po jejím uvedení v činnost musí zůstat v zabrzděném stavu mechanickým způsobem i když ve vzduchojemech přípojného vozidla není tlak vzduchu;
 - pro kapacitu zdrojů energie platí § 2 přílohy 7 Předpisu. U souprav o celkové hmotnosti nad 70 t nemusí být splněno ustanovení § 2.3.3 přílohy 7 Předpisu za podmínky, že přípojná vozidla jsou vybavena doplňkovými zařízeními (kompresory).

Oddíl 2

Přípojná vozidla

článek 3

Přípojná vozidla o celkové hmotnosti do 50 t musí splňovat podmínky stanovené Předpisem.

2) § 5 vyhlášky

článek 4

Přípojná vozidla o celkové hmotnosti nad 50 t musí splňovat podmínky stanovené Předpisem s těmito odchylkami:

- a) pro účinky provozního brzdění platí podmínky stanovené pro účinky provozního brzdění motorových vozidel v § 2 písm. a);
- b) pro soustavu parkovacího brzdění platí § 3.2 přílohy 4 Předpisu, je však přípustné, aby pro ovládání bylo použito
 - více ovládacích orgánů, aniž by byla na některém z nich překročena nejvyšší přípustná ovládací síla, stanovená Předpisem,
 - pružinové válce,
 - válce s blokováním pístnice;
- c) pro náběh brzdného účinku platí příloha 6 Předpisu, přičemž při aplikaci § 3.4 přílohy 6 Předpisu se připouští doba náběhu brzdného účinku nejvýše 1,5 s; pokud je doba náběhu delší než 0,4 s, omezí se nejvyšší povolená rychlost na 45 km.h⁻¹.

Č Á S T II

**VOZIDLA A JÍZDNÍ SOUPRAVY O CELKOVÉ
HMOTNOSTI NAD 250 t**

článek 5

Pokud vozidla a jízdní soupravy o celkové hmotnosti nad 250 t nesplňují podmínky stanovené v části I. stanoví Ministerstvo dopravy ČR při schválení technické způsobilosti zvláštní provozní podmínky³⁾.

3) § 12 až 16 vyhlášky

článek 6

Zvláštní ustanovení

Ministerstvo dopravy ČR při schválení technické způsobilosti typu vozidla uvede v "Osvědčení o technické způsobilosti typu" a v "Základním technickém popisu schváleného typu vozidla" též podmínky pro přípojná vozidla, s nimiž mohou být spojena.

O B S A H

ČÁST PRVNÍ

Silniční vozidla a jiná než silniční vozidla

- § 1
- § 2 Kategorie vozidel
- § 3 Vozidla kategorie L
- § 4 Vozidla kategorie M
- § 5 Vozidla kategorie N
- § 6 Vozidla kategorie T
- § 7 Vozidla kategorie O
- § 8 Vozidla kategorie R
- § 9 Terénní vozidlo
- § 10 Druhy vozidel
- § 11 Druhy jiných vozidel

ČÁST DRUHÁ

Schvalování technické způsobilosti

- § 12 Schvalování technické způsobilosti typu vozidla
- § 13
- § 14
- § 15 Technické podmínky pro stavbu jednotlivého vozidla
- § 16 Schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla
- § 17 Technické podmínky přestavby vozidla
- § 18 Schvalování technické způsobilosti přestavby vozidla
- § 19 Schvalování technické způsobilosti pevné nástavby vozidla, výměnné nástavby vozidla nebo pracovního stroje neseného
- § 20 Schvalování technické způsobilosti součástí a příslušenství vozidla
- § 21 Výjimky a úlevy

ČÁST TŘETÍ

Technické podmínky konstrukce a provedení vozidel

- § 22 Rozměry vozidel a jízdních souprav
- § 23 Vyznačení obrysů vozidel a jejich souprav
- § 24 Hmotnost připadající na nápravu, celková hmotnost vozidla a hmotnost připadající na kladku u pásového vozidla
- § 25 Brzdy vozidel kategorií L, M, N a O
- § 26 Brzdy vozidel kategorií M a N
- § 27 Brzdy vozidel kategorie O
- § 28 Podmínky pro spojitelnost vozidel kategorií M, N a O do jízdních souprav z hlediska brzdění
- § 29 Brzdy vozidel kategorie L
- § 30 Účinek brzd
- § 31 Motor a výkon motoru
- § 32 Řízení vozidel

- § 33 Ovládací a kontrolní zařízení
- § 34 Výhled z místa řidiče a zpětná zrcátka
- § 35 Zařízení pro zpětnou jízdu a zajištění vozidel proti samovolnému pohybu
- § 36 Kryty kol a protiskluzové řetězy
- § 37 Kola, pneumatiky a plně pryžové obruče
- § 38 Pérování vozidel
- § 39 Karosérie vozidel a kabina řidiče
- § 40
- § 41
- § 42
- § 43 Sedadla a lůžka vozidel
- § 44 Podlaha a bočnice karosérií vozidel
- § 45 Dveře, dveřní závěsy a závěry
- § 46 Zařízení pro nastupování a vystupování
- § 47 Nádrž na paliva
- § 48 Palivové potrubí
- § 49 Provozní hmoty
- § 50 Výfukový systém
- § 51 Emise škodlivin ve výfukových plynech
- § 52 Hluk vozidel
- § 53 Třecí a těsnicí materiály
- § 54 Zdrojové soupravy elektrické energie
- § 55 Elektrická instalace vozidla
- § 56 Světelná zařízení vozidel
- § 57 Světlomety vozidel
- § 58 Obrysová a parkovací světla
- § 59 Zařízení pro osvětlení zadní tabulky státní poznávací značky a osvětlení směrových tabulek
- § 60 Brzdová světla
- § 61 Směrová světla
- § 62 Odrazky
- § 63 Světlomety a svítilny se světly do mlhy, zpětnými světly a s hledacím světlem
- § 64 Světelné výstražné zařízení
- § 65 Zvláštní výstražná světelná zařízení
- § 66 Vnitřní osvětlení vozidel
- § 67 Zvuková výstražná zařízení
- § 68 Štěrače a oštrikovače čelních a zadních skel, odmrazování a odmlžování skel, zařízení k čištění světlometů
- § 69 Odrušení vozidel
- § 70 Zasklení vozidel a clona proti slunci
- § 71 Rychloměry, tachografy, počítače ujeté vzdálenosti a omezovače rychlosti
- § 72 Vytápěcí, větrací a klimatizační systém
- § 73 Zařízení proti neoprávněnému použití vozidla
- § 74 Zařízení ke spojování vozidel
- § 75 Nárazníky automobilů a zadní ochranné zařízení proti podjetí a boční ochranná zařízení
- § 76 Bezpečnostní pásy a jejich kotevní úchyty
- § 77 Další podmínky pro přípojná vozidla
- § 78 Dvoukolová motorová vozidla kategorie L
- § 79 Přípojná vozidla dvoukolových motorových vozidel kategorie L
- § 80 Terénní vozidlo

- § 81 Traktory
- § 82 Pásová vozidla
- § 83 Traktorové přívěsy

ČÁST ČTVRTÁ

Technické podmínky, konstrukce a provedení jiných vozidel

- § 84 Pracovní stroje samojízdné
- § 85 Pracovní stroje přípojně
- § 86 Pracovní stroje nesené
- § 87 Ruční vozíky

ČÁST PÁTÁ

Technické podmínky vozidel poháněných stlačeným nebo zkapalněným plynem

- § 88 Rozsah platnosti ustanovení pro vozidla poháněná stlačeným nebo zkapalněným plynem
- § 89 Vozidla poháněná stlačeným plynem
- § 90 Vozidla poháněná zkapalněným ropným plynem
- § 91 Schvalování technické způsobilosti plynového zařízení
- § 92 Provoz vozidel poháněných stlačeným nebo zkapalněným plynem
- § 93 Technická nezpůsobilost plynového zařízení

ČÁST ŠESTÁ

Technické podmínky vozidel poháněných elektrickou energií z vlastních zdrojů (elektromobily)

- § 94 Elektromobily
- § 95

ČÁST SEDMÁ

Technické podmínky ostatních vozidel

- § 96 Jednonápravové traktory s přívěsy
- § 97 Motorové ruční vozíky
- § 98 Potahová vozidla
- § 99 Jízdní kola.

ČÁST OSMÁ

Doplňková výstroj a vybavení vozidel

- § 100 Ochranné přilby
- § 101 Výrobní (tovární) štítky, výrobní čísla a homologační čísla
- § 102 Značení některých údajů na vozidle
- § 103 Hasicí přístroje
- § 104 Přenosný výstražný trojúhelník
- § 105 Další vybavení motorových a přípojných vozidel

ČÁST DEVÁTÁ

Závěrečná ustanovení

- § 106 Přejímací ustanovení
- § 107 Vozidla v mezinárodním silničním provozu
- § 108 Technická nezpůsobilost vozidel k provozu
- § 109 Přehled homologačních předpisů EHK OSN
- § 110 Zrušovací ustanovení
- § 111 Účinnost

Přílohy

1. Podrobnější rozdělení druhů vozidel a používání názvů a zkratk druhů vozidel při vyplňování technických průkazů, technických osvědčení a schvalovacích dokumentů k vozidlům
2. Postup pro vyplňování dokumentů a dokladů k vozidlům, zásady nakládání s těmito tiskopisy a vedení jejich evidence
3. Postup a náležitosti při schvalování technické způsobilosti příslušenství
4. Spojování vozidel do jízdních souprav z hlediska brzdění
5. Přehled názvů, dat účinnosti a aplikace jednotných homologačních předpisů OSN EHK a pověřených zkušeben v ČR
6. Obsah lékárničky pro poskytnutí předlékařské dočasné první pomoci
7. Podmínky pro brzdění některých druhů silničních vozidel a jízdních souprav

Vydává a tiskne: Ministerstvo vnitra, odbor vydavatelství a tisku, Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 00 Praha 415, telefon (02) 792 70 11, fax (02) 795 26 03 - **Redakce:** Nad štolou 3, pošt. schr. 21/SB, 170 34 Praha 7 - Holešovice, telefon: (02) 37 69 71 a 37 88 77, fax (02) 37 88 77 - **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků - SEVT, a. s., Pod plynojemem 93, 180 00 Praha 8, telefon (02) 663 100 71 l. 154-159, fax (02) 683 19 86. Objednávky do zahraničí (mimo Slovenské republiky) vyřizuje ARTIA-PEGAS PRESS, s. r. o., Národní 25, 111 21 Praha 1, telefon (02) 26 20 81, fax (02) 242 278 72. Objednávky v Slovenskej republike prijíma a titul distribuuje Magnet Press Slovakia, s. r. o., Grösslingova 62, 811 09 Bratislava, telefon (07) 32 30 56, kl. 54, tel./fax (07) 36 13 90 - **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce zákonů. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha činí 1300,- Kč) - Vychází podle potřeby.

Distribuce: předplatné, jednotlivé částky na objednávku i za hotové - SEVT, a. s., Pod plynojemem 93, 180 00 Praha 8, telefon (02) 663 100 71, l. 154-159; drobný prodej v prodejnách SEVT, a. s., - Praha 5 - Smíchov, Elišky Peškové 14, tel. (02) 24 51 01 09 - Praha 4, Jihlavská 405, tel. (02) 692 82 87 - Karlovy Vary, Sokolovská 53, tel. (017) 460 72 - Brno, Česká 14, tel. (05) 422 139 62 - Ostrava, Dr. Šmerala 27, tel. (069) 22 63 42 a ve vybraných knihkupectvích. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány předplatitelům neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. Lhůta pro uplatnění reklamací je stanovena na 15 dnů od data rozeslání, po této lhůtě jsou reklamace vyřizovány jako běžné objednávky za úhradu. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právnícká osoba), rodné číslo bez lomítka (fyzická osoba) a kmenové číslo předplatitele. **Podávání novinových zásilek** povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1173/93 ze dne 9. dubna 1993. Podávání novinových zásilek v Slovenskej republike povoleno RPP Bratislava, pošta 12, č. j. 443/94 zo dňa 27. 11. 1994.