Ročník 1975

Sbírka zákonů

Československá socialistická republika

ČESKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA	SLOVENSKÁ SOCIALISTICKÁ REPUBLIKA

Částka 22 Vydána dne 22. srpna 1975 Cena Kčs 6,40

OBSAH:

87. Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení doplňovacích voleb do Severočeského krajského národního výboru ve volebních obvodech č. 24 a 76

88. Usnesení předsednictva České národní rady o vyhlášení doplňovací volby do Severočeského krajského národního výboru ve volebním obvodě č. 108 (město Litvínov)

89. Usnesení předsednictva Slovenské národní rady o vyhlášení doplňovacích voleb do Východoslovenského krajského národního výboru v Košicích ve volebním obvodě č. 34 se sídlem v Košicích

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

Oznámení o vydání obecných právních předpisů

Oznámení o uzavření mezinárodních smluv

87

USNESENÍ

předsednictva České národní rady

ze dne 8. srpna 1975

o vyhlášení doplňovacích voleb do Severočeského krajského národního výboru ve volebních obvodech č. 24 a 76

Předsednictvo České národní rady

podle § 50 odst. 1 zákona ČNR č. 54/1971 Sb., o volbách do národních výborů v České socialistické republice, vyhlašuje doplňovací volby do Severočeského krajského národního výboru ve volebních obvodech č. 24 a 76 a stanoví den jejich konání na sobotu dne 27. září 1975.

Erban v. r.

88

USNESENÍ

předsednictva České národní rady

ze dne 11. srpna 1975

o vyhlášení doplňovací volby do Severočeského krajského národního výboru ve volebním obvodě č. 108 (město Litvínov)

Předsednictvo České národní rady

podle § 50 odst. 1 zákona ČNR č. 54/1971 Sb., o volbách do národních výborů v České socialistické republice, vyhlašuje doplňovací volbu do Severočeského krajského národního výboru ve volebním obvodě č. 108 a stanoví den jejího konání na sobotu dne 27. září 1975.

Erban v. r.

89

USNESENÍ

předsednictva Slovenské národní rady

ze dne 18. července 1975

o vyhlášení doplňovacích voleb do Východoslovenského krajského národního výboru v Košicích ve volebním obvodě č. 34 se sídlem v Košicích

Předsednictvo Slovenské národní rady

podle § 50 odst. 1 zákona SNR č. 56/1971 Sb., o volbách do národních výborů v Slovenské socialistické republice, vyhlašuje doplňovací volby do Východoslovenského krajského národního výboru v Košicích ve volebním obvodě č. 34 se sídlem v Košicích a stanoví den jejich konání na sobotu dne 20. září 1975.

Šalgovič v. r.

90

VYHLÁŠKA

federálního ministerstva dopravy

ze dne 20. května 1975

o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

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

ČÁST PRVNÍ

Základní podmínky provozu vozidel

§ 1

Všeobecná ustanovení

(1) Na pozemních komunikacích[1]) se smí používat jen vozidel, která svou konstrukcí, provedením a technickým stavem splňují požadavky bezpečného a plynulého provozu, neohrožují bezpečnost a zdraví osob a neznečišťují a nepoškozují pozemní komunikace.

(2) Konstrukční a technicko-provozní podmínky, jimž musí vozidlo odpovídat v provozu na pozemní komunikaci, jsou uvedeny v části druhé až páté této vyhlášky. Přitom není rozhodující, zda vozidlo je zapsáno v evidenci motorových vozidel a opatřeno státní poznávací značkou, či nikoliv.

(3) Ustanovení platná pro motorová vozidla platí, pokud není stanoveno jinak,

a) pro motorová vozidla,[2]) která nejsou vázána na koleje ani na elektrické vedení, přičemž druh pohonu není rozhodující,

b) pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí.

(4) Ustanovení platná pro osobní automobily platí, pokud není stanoveno jinak, i pro jejich modifikace (§ 84 odst. 8).

(5) Ustanovení platná pro autobusy platí pro motorová vozidla, zařízená pro dopravu více než osmi sedících osob (mimo řidiče); pokud není stanoveno jinak, platí tato ustanovení též pro trolejbusy. Pro tramvaje platí pouze ustanovení § 11, § 12 odst. 1 písm. a) až c), § 13 odst. 1 a 3, § 25 odst. 1 a 6, § 26 odst. 8, 10 až 16 (bez podmínek stanovených v odstavci 6), § 27 odst. 1, § 33 odst. 1, 2, 4 a 5, § 34 odst. 1, 2 a 7 až 11, § 45 odst. 1, 3, 5, 6 a 9, § 47 odst. 3, 4 a 6, § 48, § 49 s výjimkou odstavců 3, 4 a 11, § 50 s výjimkou odstavců 1 a 2, § 51 s výjimkou odstavce 3, § 52, § 53, § 56 odst. 1, 2 a 5 a § 58 odst. 1, 2, 5, 6 a 7.

(6) Ustanovení platná pro nákladní automobily platí pro vozidla zvlášť upravená pro dopravu nákladů, včetně vozidel dodávkových o celkové hmotnosti do 3,5 t, pro speciální vozidla, a pokud není stanoveno jinak, i pro silniční tahače.

§ 2

Způsobilost motorových a jejich přípojných vozidel k provozu

(1) V provozu na pozemních komunikacích se smí užívat motorových a jejich přípojných vozidel jen:

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

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

c) pásových vozidel, jen jsou-li opatřena pryžovými pásy nebo ocelovými pásy s pryžovými polštáři na opěrných plochách; nosné kladky musí být samostatně odpruženy a opatřeny pryžovými obručemi o výšce nejméně 40 mm.

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

---

[1]) § 4, 21 a 22 zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, a § 23 vyhlášky č. 136/1961 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

[2]) Rozdělení motorových vozidel je uvedeno v ČSN 30 0024.

[3]) Do doby, než vstoupí v platnost Úmluva o silničním provozu uzavřená ve Vídni dne 8. listopadu 1968, je ČSSR vázána Úmluvou o silničním provozu uzavřenou v Ženevě dne 16. září 1949.

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

b) není evidováno v Československé socialistické republice a

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

(3) Jízdní souprava vozidel je v mezinárodním provozu, splňuje-li alespoň jedno její vozidlo podmínky odstavce 2.

Schvalování technické způsobilosti typů motorových a jejich přípojných vozidel

§ 3

(1) O technické způsobilosti typů motorových a jejich přípojných vozidel, která mají být hromadně (podle typu) vyráběna nebo která mají být dovezena prostřednictvím organizace zahraničního obchodu, rozhoduje na žádost výrobce nebo dovozce republikové ministerstvo vnitra nebo jím pověřený orgán (dále jen „příslušný republikový orgán"), a to podle konečného provedení prototypu (nebo vozidla z ověřovací série) nebo dovezených vzorkových vozidel a příslušné technické dokumentace.[4]) Jednou z podmínek schválení typu je důsledné zabezpečení výroby (dovozu) a distribuce náhradních dílů a celků pro daný typ a provedení vozidla, jakož i zabezpečení kompletních oprav a servisních služeb nejméně po dobu 10 let po ukončení jeho výroby (dovozu). Hromadnou výrobou se rozumí výroba více než 5 motorových vozidel stejného provedení celkem.

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

a) celkový technický popis vozidla s typovým listem,

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

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

d) výkres s uvedením úhlu výhledu řidiče,

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

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

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

h) charakteristiku doporučených pneumatik a jejich huštění a charakteristiku ráfků s potvrzením výrobce,

i) seznam výbavy a výstroje vozidla,

j) návod k obsluze a údržbě, směrná čísla kilometrických výkonů do jednotlivých druhů oprav vozidla, seznam náhradních dílů a dílenskou příručku (popřípadě další obchodně technickou dokumentaci dodávanou s vozidlem),

k) protokoly o zkoušce vozidla a jeho částí a homologační protokoly; homologační zkoušky[5]) provádějí organizace, které tím pověří federální ministerstvo dopravy po projednání s příslušnými republikovými orgány,

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

(3) Příslušný republikový orgán může předepsat předložení další technické dokumentace, zejména podrobných výkresů a výpočtů, stanoviska orgánu státního odborného dozoru nad bezpečností práce, hygienické služby, protipožární ochrany apod. a uložit provedení úplných typových a provozních zkoušek.

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

(5) Příslušný republikový orgán při schválení technické způsobilosti typu motorového nebo přípojného vozidla rozhodne, zda vozidlo bude evidováno a opatřeno státní poznávací značkou nebo zda se připouští k provozu bez státní poznávací značky vzhledem ke své konstrukci a jízdním vlastnostem. Vyžaduje-li to konstrukce nebo předpokládaný způsob používání vozidla, stanoví zvláštní podmínky provozu. Pro typ, jehož technickou způsobilost schválí, vystaví „Osvědčení o technické způsobilosti

---

[4]) Schválení technické způsobilosti typu přípojných vozidel, zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí a motorových dopravních vozíků, podléhajících schvalování podle ustanovení zákona č. 30/1968 Sb., o státním zkušebnictví, je podmínkou pro vydání rozhodnutí státní zkušebny o schválení podle § 22 odst. 2 citovaného zákona.

[5]) Homologační zkoušky se provádějí na základě „Dohody o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel", uzavřené v Ženevě v roce 1958 (Dohoda publikována pod č. 176/1960 Sb.).

typu motorového vozidla", jehož nedílnou součástí je „Základní technický popis schváleného typu vozidla", který je pro výrobce nebo dovozce podkladem k vyplnění technického průkazu pro vozidlo, které bude evidováno a opatřeno státní poznávací značkou, nebo technického osvědčení pro vozidlo, které nebude opatřeno státní poznávací značkou.

(6) Výrobce je povinen předložit před zavedením do výroby příslušnému republikovému orgánu ke schválení každou změnu, kterou hodlá provést na typu již schváleném, jež se dotýká způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích. Dovozce je povinen předložit ke schválení každou změnu provedenou na vozidle schváleného typu, jež se dotýká způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích, ještě před dovozem takto upravených vozidel.

(7) Schválení technické způsobilosti typu motorového a přípojného vozidla platí pro všechna vyrobená nebo dovezená vozidla, která svým provedením a výbavou plně odpovídají schválenému typu; podléhá revizi, která se provádí v časových obdobích určených příslušným republikovým orgánem.

(8) Zjistí-li se po schválení technické způsobilosti typu motorového nebo přípojného vozidla konstrukční nebo výrobní závady, uloží příslušný republikový orgán výrobci nebo dovozci jejich odstranění a určí k tomu přiměřenou lhůtu; může také podle závažnosti závad výrobci, popřípadě dovozci zakázat uvádění takových vozidel do provozu, popřípadě zakázat další provoz vozidel již uvedených do provozu do té doby, dokud závady nebudou odstraněny. Náklady spojené s odstraněním závad nese výrobce, popřípadě dovozce.

(9) Typové a provozní zkoušky vozidel (odstavec 3), ověřovací zkoušky (odstavec 4) a revizní zkoušky (odstavec 7) se provádějí na náklad výrobce, popřípadě dovozce vozidla.

§ 4

(1) Příslušný republikový orgán zašle stejnopis rozhodnutí o schválení typu motorového nebo přípojného vozidla se „Základním technickým popisem schváleného typu vozidla", rozhodnutí o změně tohoto schválení, jakož i opatření podle § 3 odst. 8 federálnímu ministerstvu dopravy.

(2) Příslušný republikový orgán, popřípadě v součinnosti s ním federální ministerstvo dopravy mohou kdykoliv u výrobce, dovozce, prodejní organizace nebo v opravně (servisu) překontrolovat, zda motorová a jejich přípojná vozidla odpovídají schválenému typu a zda jsou dodrženy podmínky stanovené při schválení technické způsobilosti.

§ 5

Výjimky ze schvalování technické způsobilosti typů motorových a jejich přípojných vozidel

Schválení technické způsobilosti typů motorových a jejich přípojných vozidel není třeba pro vozidla:

a) provozovaná výhradně na neveřejných účelových komunikacích; schvalování těchto vozidel podle zvláštních předpisů není tím dotčeno,[6])

b) vyrobená nebo dovezená před 1. 7. 1972, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 15 km/h; toto ustanovení se nevztahuje na kolové a pásové traktory,

c) vyrobená nebo dovezená v počtu nepřesahujícím 50 vozidel stejného provedení celkem, jejichž technická způsobilost byla jednotlivě schválena před 1. 7. 1972.[7])

§ 6

Údržba motorových a jejich přípojných vozidel

(1) Všechny socialistické organizace jsou povinny pečovat o to, aby motorová a jejich přípojná vozidla, která provozují, byla udržována v dobrém technickém i vzhledovém stavu; přitom postupují podle návodu k obsluze a údržbě, který jsou výrobci i dovozci povinni dodat ke každému vozidlu, a podle metodických pokynů, které vydá příslušný republikový orgán nebo s jeho souhlasem odvětvový ústřední orgán státní správy.

(2) Národní výbory kontrolují, zda organizace plní povinnosti uložené jim v odstavci 1.

§ 7

Stavby jednotlivých motorových vozidel

Souhlas ke stavbě jednotlivého motorového vozidla (§ 3 odst. 1) bude dán tehdy, jestliže stavěné vozidlo je odlišné od hromadně vyráběných nebo dovážených vozidel a jde-li o

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

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

---

[6]) Zákon č. 30/1968 Sb., o státním zkušebnictví.

[7]) § 74 odst. 2 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.), o provozu na silnicích.

c) stavbu vozidla s novými konstrukčními prvky, jestliže žadatel předloží s technickou dokumentací doporučení Ústavu pro výzkum motorových vozidel; za nové konstrukční prvky nelze pokládat takové úpravy a změny, které je možné provést a vyzkoušet na hromadně vyráběných vozidlech nebo které se vyskytují na vozidlech zahraniční výroby,

d) stavbu motorového vozidla (vozíku) pro tělesně postižené osoby, jejichž tělesný stav neumožňuje použít hromadně vyráběného nebo dováženého motorového vozidla, ani toto vozidlo nelze vhodně upravit.

§ 8

Přestavba motorového vozidla[8])

(1) Souhlas k přestavbě motorového vozidla nelze udělit, jde-li o

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

b) přestavbu sklápěcího vozidla na jiný druh.

(2) K hromadným přestavbám a modernizacím motorových vozidel (§ 3 odst. 1) je třeba souhlasu příslušného republikového orgánu, který zašle stejnopis svého souhlasného vyjádření federálnímu ministerstvu dopravy.

§ 9

Schvalování technické způsobilosti částí, ústrojí, příslušenství, výstroje a výbavy vozidel

(1) Technickou způsobilost částí, ústrojí, příslušenství, výstroje a výbavy vozidel[9]) důležitých pro bezpečnost silničního provozu schvaluje z hlediska použití na typu vozidla příslušný republikový orgán na základě předložených vzorků a na základě

a) rozhodnutí příslušné státní zkušebny, jde-li o výrobky stanovené ke schvalování podle předpisů o státním zkušebnictví,[10])

b) v ostatních případech osvědčení zkušebny, pověřené federálním ministerstvem dopravy po projednání s příslušnými republikovými orgány.[11])

(2) Typy hasicích přístrojů (§ 81) schvaluje republikové ministerstvo vnitra — hlavní správa požární ochrany.

§ 10

Vozidla pro hromadnou přepravu osob

(1) Autobusy a osobní autobusové přívěsy musí odpovídat zvláštním podmínkám stanoveným pro jejich konstrukci a provoz v části druhé a páté této vyhlášky.

(2) Nebylo-li při schvalování technické způsobilosti jednotlivého vozidla nebo jeho typu k těmto podmínkám přihlédnuto, musí být technická způsobilost přezkoušena dopravním inspektorátem Veřejné bezpečnosti. Výsledek se poznamená v technickém průkazu vozidla.

(3) K hromadné přepravě osob je možno za podmínek stanovených zvláštními předpisy[12]) použít též nákladního valníkového nebo skříňového automobilu nebo traktorového přívěsu.

§ 11

Schvalování technické způsobilosti trolejbusů a tramvají

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

---

[8]) § 77 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.).

[9]) ČSN 30 0025.

[10]) Zákon č. 30/1968 Sb.

[11]) Předpisy o jednotných mezinárodních ustanoveních, týkajících se výstroje a součástí motorových vozidel, jež ČSSR přijala nebo přijme podle Dohody o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel (vyhláška č. 176/1960 Sb.). Tyto Předpisy, popřípadě návrhy Předpisů jsou uvedeny v poznámkách k příslušným ustanovením části druhé až páté této vyhlášky. Změny, k nimž dojde v těchto Předpisech nebo jejich návrzích po vyhlášení této vyhlášky, bude federální ministerstvo dopravy běžně oznamovat ve Věstníku dopravy. Předpisy přijaté Československou socialistickou republikou jsou uveřejňovány ve Sbírce zákonů vyhláškami ministra zahraničních věcí ČSSR; dosud byly vyhlášeny Předpisy č. 1 až 12 a 14 až 20 (vyhlášky č. 72/1968 Sb., č. 53/1969 Sb., č. 95/1969 Sb. a č. 52/1972 Sb.). V těchto vyhláškách je uvedeno, kde lze nahlédnout do českého znění Předpisů; jinak lze do Předpisů, popřípadě do jejich návrhů nahlédnout u příslušné zkušebny.

[12]) § 32, 33 a 47 vyhlášky č. 80/1966 Sb., o pravidlech silničního provozu, ve znění vyhlášky č. 42/1971 Sb.

[13]) § 26, 27 zákona č. 51/1964 Sb., o dráhách, a § 36, 37 vyhlášky č. 52/1964 Sb., kterou se provádí zákon o drahách.

ČÁST DRUHÁ

Motorová a jejich přípojná vozidla

§ 12

Rozměry motorových a jejich přípojných vozidel a jejich jízdních souprav[14])

(1) Největší přípustné rozměry motorových a jejich přípojných vozidel a jejich jízdních souprav (dále jen „souprav") včetně nákladu jsou:

a) celková šířka . . . . . 2,50 m,
přívěsů za motocyklem . . . . 1,00 m,
zemědělských a lesnických strojů uvedených v § 72 a 73 . . . 3,00 m,
tramvají . . . . . 2,65 m;

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

c) celková délka vozidla jednotlivého (sólo), s výjimkou návěsu . . . . 12,00 m,
— kloubového autobusu a trolejbusu 18,00 m,
— soupravy motorového vozidla s návěsem . . . . . 15,50 m,
— soupravy motorového vozidla s jedním přívěsem . . . . . 18,00 m,
— soupravy motorového vozidla se dvěma přívěsy nebo s návěsem a jedním přívěsem . . . . . 22,00 m,
— přípojných vozidel za osobní automobil (včetně oje) . . . . 8,00 m,
— tramvaje (sólo) včetně spřáhel . 18,00 m,
— soupravy tramvají a kloubové tramvaje včetně spřáhel . . . . 40,00 m;

d) největší přípustná délka převisu u autobusů a trolejbusů nesmí být větší než 1/3 celkové délky, nejvýše však . . . . . 3,50 m.

(2) Pevné části vozidla — s výjimkou skříňových návěsů — nesmějí překročit obrys ložné míry stanovený zvláštními předpisy pro přepravu po železnici.[15])

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

(4) Vozidla a soupravy — s výjimkou tramvají a jejich souprav — smějí při projíždění kruhové zatáčky o 360° s vnějším poloměrem 12 m zabírat obrysově nejvýše 6,7 m šířky vozovky; při nájezdu z přímé jízdy do uvedené zatáčky nesmí žádná část vozidla nebo soupravy přesahovat o více než 0,8 m, u kloubových autobusů o více než 1,2 m tečnu vnějšího kruhu zatáčky. Střední hodnota z vnějších stopových průměrů zatáčení jednotlivého vozidla při zatáčení doleva a doprava smí být nejvýše 20 m.[16])

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

§ 13

Vnější povrchové plochy a vyznačení obrysů vozidel a souprav

(1) Z vnějších povrchových ploch vozidel — s výjimkou vozidel jednostopých — nesmí vyčnívat žádná jejich část (mimo spřáhla tramvají) tak, že by ohrožovala bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích a že by mohla způsobit případná další zranění nebo poškození při nehodě; zejména nesmějí být na přední, zadní a bočních částech vozidla, na karosérii, strojovém spodku a jejich součástech ostré hrany, hroty a výstupky (okrasné předměty, kování, uzávěry bočnic ap.). Dveřní kliky musí být konstruovány a namontovány na vozidlo tak, aby vylučovaly nebezpečí zachycení chodce, cyklisty nebo jiného účastníka provozu na pozemních komunikacích.

(2) Nákladní automobily a autobusy kapotového nebo polokapotového provedení o celkové hmotnosti nejméně 5,5 t musí mít vpředu v zorném poli řidiče zařízení (tykadla) pro vyznačení největší šířky vozidla nebo soupravy. Toto zařízení musí být alespoň ve směru jízdy vozidla snadno poddajné nebo poddajně upevněné na vozidle.[17])

(3) Vozidla, jejichž šířka je větší než 2,5 m, popřípadě 2,65 m u tramvají, samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje (§ 72), pojízdné pracovní stroje (§ 73) a pracovní stroje a speciální automobily vykonávající práci za jízdy nebo za stání v jízdní dráze [§ 53 odst. 1 písm. d)] musí být na předních a zadních čelních plochách co nejblíže k dolnímu a bočním obrysům vozidla označena červenými a bílými pruhy, stejně širokými, směřujícími od podélné svislé roviny souměrnosti vozidla pod úhlem 45° dolů. Šířka barevného pruhu

---

[14]) Požadavkům této vyhlášky, zejména z hlediska rozměrů, celkových hmotností, nápravových tlaků, průjezdnosti zatáčkou, výkonu motoru, brzdění a světelné signalizace musí vyhovovat jak jednotlivá vozidla, tak i souprava jako celek. Skutečnost, že vozidla vyhovují těmto podmínkám, se vyznačí v technickém průkazu každého vozidla jízdní soupravy. Při provozu souprav musí být splněny další podmínky nutné z hlediska dosažení příznivých brzdných účinků u jednotlivých náprav soupravy.

[15]) ČSN 28 0330.

[16]) ČSN 30 0552.

[17]) Poddajností se rozumí možnost vychýlení zařízení silou 45 N (4,5 kp) působící na volný konec tykadla.

musí být 70 až 80 mm. Minimální plocha tohoto označení musí být 0,1 m², přičemž tato plocha musí mít tvar pravoúhelníka o délce strany nejméně 250 mm. V případech, kdy konstrukce vozidla nedovoluje vyznačení výstražných barevných pruhů na pevné části vozidla, je možno označení provést na odnímatelných štítech, které musí být při přepravě na pozemních komunikacích na vozidle připevněny.

(4) Používání křídlových matic nábojů kol a jejich okrasných napodobenin není dovoleno.

(5) Volný konec antény, která je delší než 1,4 m — s výjimkou výsuvných antén — musí být připevněn k vozidlu tak, aby anténa nepřesahovala půdorysný obrys vozidla. Nosiče zavazadel a lyží, reklamní tabule, směrové tabulky, označení vozidel taxislužby a jiná příslušenství vozidel musí být spolehlivě přichyceny k vozidlu, nesmějí přesahovat půdorysný obrys vozidla a nesmějí mít žádné hroty ani ostré hrany; vnější části včetně připevňovacích částí musí mít poloměr zakřivení nejméně 2,5 mm. Nosiče zavazadel a lyží musí umožňovat spolehlivé upevnění přepravovaných předmětů.

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

§ 14

Zatížení náprav a celková hmotnost vozidla; zatížení kladky u pásových vozidel[18])

(1) U motorových a jejich přípojných vozidel opatřených pneumatikami nesmí statické zatížení vozovky nápravou překročit

a) u jednoduché nápravy . . . . . 10 t,

b) u dvounápravy s dílčím rozvorem
od 1,0 m do 1,1 m . . . . . 11,5 t,
přes 1,1 m do 1,2 m . . . . . 13 t,
přes 1,2 m do 1,3 m . . . . . 14,5 t,
přes 1,3 m do 2,0 m . . . . . 16 t,

přitom však statické zatížení vozovky jednou nápravou nesmí překročit 10 t. Dvounápravou se rozumějí dvě za sebou umístěné jednoduché nápravy, jejichž středy při plném zatížení jsou od sebe vzdáleny (dílčí rozvor) alespoň 1 m, nejvýše však 2 m; je-li dílčí rozvor dvounápravy menší než 1 m, je považována za jednoduchou nápravu.

(2) Jestliže vozidlo má kola, která nejsou opatřena pneumatikami (např. plné pryžové obruče nebo obruče pružností jim rovnocenné), nesmí statické zatížení vozovky jednou nápravou být větší než 4 t.

(3) Největší přípustná celková hmotnost činí:

a) u motorových vozidel se dvěma nápravami . . . . . 16 t,
b) u přívěsů se dvěma nápravami . . . . 20 t,
c) u motorových vozidel a přívěsů se třemi nápravami . . . . . 24 t,
d) u motorových vozidel a přívěsů se čtyřmi a více nápravami . . . . . 32 t,
e) u kloubového autobusu . . . . . 28 t,
f) u jízdní soupravy . . . . . 48 t,
g) u pásových vozidel . . . . . 18 t.

(4) U vozidel, pohybujících se zčásti nebo zcela na pryžových pásech, nesmí zatížení jedné vodící kladky na rovné vozovce překročit 1,5 t. U vozidel o celkové hmotnosti větší než 8 t musí být vodící kladky umístěny tak, aby u stojícího vozidla zatížení vodící kladky zvednuté o 60 mm nebylo větší než dvojnásobek zatížení vodící kladky přípustného na rovné vozovce.

(5) Pásové vozidlo smí zatěžovat vozovku mezi první a poslední vodící kladkou nejvýše 4 t na 1 m vozovky. Zatížení může dosahovat 6 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.

(6) Zatížení jednotlivých řízených a hnacích náprav motorových vozidel, s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů, nesmí v žádném případě — měřeno při stání na vodorovné vozovce — poklesnout pod 20 % (u autobusů pod 25 %) okamžité hmotnosti vozidla.

(7) Dovoluje se zapojování vozidel do soupravy za podmínek, že

— okamžitá hmotnost přívěsu nebo návěsu, popřípadě dvou přívěsů nebo návěsu s přívěsem činí u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí nad 25 km/h nejvýše 1,4násobek, u souprav s nejvyšší konstrukční rychlostí do 25 km/h nejvýše 2,5násobek okamžité hmotnosti tahače; celková hmotnost jednonápravového přívěsu[19]) však smí činit nejvýše trojnásobek celkové hmotnosti tažného vozidla,

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

[18]) Celková hmotnost vozidel v provozu může být z důvodu znečištění (bláto, sníh, voda apod.) překročena o 3 %. U nákladních vozidel v provozu se nepřipouští rozdíl zatížení kol jednotlivých náprav mezi levou a pravou polovinou vozidla větší než 10 % okamžité hmotnosti vozidla. V soupravách se celkovou hmotností jednotlivého vozidla rozumí numerický součet statických zatížení vozovky jednotlivými nápravami.

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

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

§ 15

Brzdy

(1) Provozní brzdění musí umožňovat ovládání pohybu vozidla a jeho účinné, spolehlivé a rychlé zastavení při všech velikostech zatížení a rychlostí a na všech svazích, které při provozu vozidla přicházejí v úvahu. Musí být plynule řiditelné.[20]) Řidič musí mít možnost ovládat orgán pro provozní brzdění beze změny polohy trupu ze svého sedadla, aniž by sejmul obě ruce z řízení vozidla.[21])

(2) Nouzové brzdění musí umožňovat zastavení vozidla při poruše provozního brzdění za předpokladu, že současně nedojde k více než jedné poruše provozního brzdění. Nouzové brzdění musí být plynule řiditelné a musí působit nejméně na jedno kolo z každé strany vozidla podél jeho svislé podélné roviny souměrnosti. Řidič musí mít možnost ovládat nouzové brzdění ze svého sedadla beze změny polohy trupu, přičemž musí ovládat řízení vozidla nejméně jednou rukou.[21])

(3) Parkovací brzdění musí umožňovat udržení stojícího vozidla nebo soupravy nebo přípojného vozidla odpojeného od tažného vozidla na svahu (ve stoupání nebo klesání) i za nepřítomnosti řidiče (§ 16 odst. 25). Činné elementy vlastního brzdového ústrojí pro parkovací brzdění musí být přitom udržovány v zabrzděné poloze výhradně mechanickými částmi. Brzdění musí působit nejméně na jedno kolo z každé strany vozidla podél jeho svislé podélné roviny souměrnosti. Řidič musí mít možnost ovládat parkovací brzdění ze svého sedadla beze změny polohy trupu,[21]) u přípojných vozidel podle § 17 odst. 12.

(4) Odlehčovací brzda musí umožňovat omezení rychlosti vozidla nebo její udržení při sjíždění svahu. Jejím úkolem není zastavit vozidlo. Řidič musí mít možnost ovládat odlehčovací brzdu beze změny polohy trupu ze svého sedadla, přičemž musí ovládat řízení vozidla nejméně jednou rukou.[21])

(5) Průběžné brzdění vozidel spojených do soupravy je brzdění prováděné soustavou, která splňuje tyto podmínky:

a) má jediný ovládací orgán, kterým může řidič jediným pohybem ze svého stanoviště plynule řídit brzdění soupravy,

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

c) brzdová soustava zajišťuje současné nebo přiměřeně časově odstupňované brzdění jednotlivých vozidel nezávisle na jejich vzájemném umístění v soupravě.

(6) Poloprůběžné brzdění vozidel spojených do soupravy je brzdění prováděné soustavou, která splňuje podmínky stanovené pro průběžné brzdění uvedené v odstavci 5 písm. a) a c); energie pro toto poloprůběžné brzdění vozidel soupravy je však dodávána dvěma různými zdroji (jedním z nich může být svalová síla řidiče).

(7) Samočinné brzdění musí zastavit přípojná vozidla při poruše spojení, včetně zlomu zařízení pro spojení vozidel, aniž by byl ohrožen brzdný účinek zbývající části brzdné soustavy.

(8) Soustavy pro parkovací a nouzové brzdění, pokud mají oddělený ovládací orgán, a kombinovaná soustava pro parkovací a nouzové brzdění se společným ovládacím orgánem musí umožňovat plynulé odbrzdění vozidla (soupravy) nejméně za podmínek stanovených pro účinek parkovacího brzdění jednotlivých druhů vozidel a souprav.

(9) Nájezdové brzdění je brzdění docílené využitím sil vznikajících při přibližování se přívěsu k tažnému vozidlu.

(10) Druhy zkoušek brzd[22]) pro ověření předepsaného účinku brzdění jsou:

a) zkouška typu 0 je základním měřením účinku provozního a nouzového brzdění; brzdný účinek se zjišťuje při studených brzdách měřením brzdné dráhy v závislosti na počáteční rych-

---

[20]) Brzdění se pokládá za plynule řiditelné, pokud

— řidič může v každém okamžiku zvětšit nebo zmenšit brzdnou sílu působením na ovládací orgán,

— mezi brzdnou silou a působením na ovládací orgán je při brzdění i při odbrzdění taková závislost, kdy při grafickém znázornění křivka ji zobrazující má stále průběh jen plynule stoupající nebo klesající, v rozmezí normální funkce zařízení,

— pole změn působení na ovládací orgán a pole normální funkce zařízení a jeho citlivosti jsou v takovém vzájemném vztahu, aby umožnily řidiči jak při brzdění, tak při odbrzďování dostatečně jemné řízení brzdné síly.

[21]) Termínem „ovládat beze změny polohy trupu ze svého sedadla" se rozumí, že je řidič upoután v sedadle tříbodovým bezpečnostním pásem s přiměřeným stupněm volnosti v horní partii trupu (ramenní část bezpečnostního pásu). U jednostopých motorových vozidel a u vozidel, u nichž řidič při řízení vozidla stojí, se tímto termínem rozumí místo řidiče, přičemž jednotlivé orgány musí být řidiči snadno dosažitelné, aby při jejich ovládání nemusel odvracet pozornost od jízdní dráhy ani sejmout obě ruce z řízení vozidla.

[22]) Prováděním zkoušek je pověřen Ústav pro výzkum motorových vozidel (dále jen „ÚVMV"); zkoušky se provádějí podle ČSN 30 0550, popřípadě podle metodiky Předpisu Evropské hospodářské komise (dále jen „EHK") č. 13.

losti nebo měřením doby náběhu působení brzdného účinku a středního plného zpomalení,

b) zkouška typu I je zkouškou poklesu účinku provozního brzdění po zahřátí; tato zkouška se provádí

— u automobilů a silničních tahačů zjištěním brzdného účinku brzd zahřátých opakovaným brzděním, nebo

— u přípojných vozidel o celkové hmotnosti větší než 3,5 t zjištěním poklesu brzdného účinku brzd zahřátých trvalým brzděním při sjíždění krátkého svahu,

c) zkouška typu II je zkouškou brzdění vozidla při sjíždění dlouhého svahu (6% klesání) se zapojeným motorem a odlehčovací brzdou, pokud je jí vozidlo vybaveno,

d) zkouška typu III je zkouškou brzdění vozidla jinak než brzděním provozním, nouzovým a parkovacím při sjíždění dlouhého svahu (7% klesání) se zapojeným motorem a odlehčovací brzdou.

(11) Plnicí otvory (hrdla) vyrovnávacích nádržek u brzd s hydraulickým převodem musí být snadno přístupné a dobře chráněné. Vyrovnávací nádržka (zásobník) pro kapalinu musí být konstruována a umístěna tak, aby umožňovala snadnou vizuální kontrolu hladiny bez nutnosti snímání uzávěru. Je-li kapaliny z téže vyrovnávací nádržky se společným plnicím hrdlem užito pro více hydraulických převodů (okruhů brzd, spojky atd.), musí být tato nádržka konstruována tak, aby únik kapaliny vlivem poruchy kterékoli soustavy neohrozil činnost ostatních soustav napojených na tuto nádržku.

(12) U vozidel, která jsou vybavena kapalinovými brzdovými soustavami, musí být jak konstrukcí, tak provedením zajištěna možnost používání brzdové kapaliny vyhovující příslušné normě.[23])

(13) Motorová vozidla s brzdovými soustavami, uváděnými v činnost energií ze zásobníku zcela nebo zčásti, která bez této energie nemohou být brzděna s předepsaným účinkem, musí být — kromě manometru — vybavena výstražným zařízením zapojeným přímo a trvalým způsobem do soustavy, které oznámí opticky[24]) nebo akusticky, že množství energie v kterékoli části soustavy předcházející brzdič nebo ventil s rovnocennou funkcí poklesloo na hodnotu rovnou nebo nižší než 65 % plné provozní hodnoty; pro pružinové brzdy platí odstavec 23 písm. f). Opticky pracující výstražné zařízení musí vydávat červené signální světlo v zorném poli řidiče, viditelné i za denního světla. Toto signalizační zařízení musí být provedeno tak, aby řidič mohl snadno zkontrolovat, zda žárovka signálního světla je schopna provozu. Akustický signál musí jednoznačně a výrazně změnit spektrum vnitřního hluku ve vozidle v místě řidiče při jinak nejvyšší hladině tohoto hluku.

(14) U soustavy pro parkovací brzdění s posilovačem musí být činnost a účinek parkovacího brzdění zajištěny i při selhání posilovače, v případě potřeby i s pomocí zásobníku nezávislého na normálním zásobníku energie. Tímto zásobníkem může být zásobník pro provozní brzdění. Pojem „činnost" zahrnuje rovněž uvolnění brzdy.

(15) Vedlejší spotřebiče smějí odebírat svou energii pouze za podmínky, že zásoba energie pro brzdění neklesne na nižší hodnotu, než je uvedeno v odstavci 13, a to i v případě poruchy zdroje energie. V žádném případě nesmějí však ostatní spotřebiče odebírat svou energii z okruhů pružinové brzdy a z okruhu plnicí větve spojovacího potrubí průběžného brzdění.

(16) Zdroje energie a zásobníky energie pro brzdění musí splňovat tyto podmínky:

a) je-li pro činnost brzd motorových vozidel nezbytný motoricky poháněný zdroj energie (kompresor, vývěva), musí být, aniž by tím byla dotčena ustanovení písmene b), zásobní množství energie pro brzdění takové, aby i po zastavení tohoto zdroje bylo jak provozní, tak i nouzové brzdění schopno zastavit vozidlo nejméně jednou s předepsaným účinkem,

b) vozidla, u nichž pro činnost brzdové soustavy je nutný tlakový vzduch a jejichž brzdová soustava při působení na ovládací orgán pro provozní brzdění neumožňuje bez jakékoli zásoby tlakového vzduchu dosáhnout brzdného účinku alespoň rovného účinku předepsanému pro nouzové brzdění, musí být vybavena vzduchojemy, splňujícími z hlediska objemu tyto požadavky:

ba) vzduchojemy motorových vozidel musí být takové, aby po osmi plných zdvizích ovládacího orgánu provozního brzdění bylo ještě možné zajistit brzdný účinek předepsaný pro nouzové brzdění;[25]) po osmi

[23]) SAE 70 R 3. Výrobce vozidla je povinen nejen brzdové soustavy takto konstruovat, vyrábět a vybavovat, resp. plnit, ale též příslušnou brzdovou kapalinu pro náhradní používání (výměnu a doplňování) předepisovat a odběratele na tuto skutečnost řádně upozornit (v návodu k obsluze a údržbě apod.).

[24]) Vyznačení kritických hodnot množství energie na stupnici kontrolních přístrojů se nepovažuje za optickou kontrolu.

[25]) Splnění tohoto požadavku se ověřuje za těchto podmínek: Počáteční tlak ve vzduchojemech má hodnotu určenou výrobcem, která musí zajistit brzdný účinek předepsaný pro provozní brzdění, vzduchojemy nesmějí být plněny, vzduchojemy ostatních spotřebičů mimo brzdy musí být odděleny a u motorových vozidel určených pro tažení přívěsů nebo návěsů je plnicí potrubí zaslepeno a k ovládacímu potrubí je připojen objem 0,5 l; před každým zabrzděním se tlak v tomto objemu uvádí na nulovou hodnotu.

plných zdvizích nesmí tlak v ovládací větvi spojovacího potrubí při dalším zdvihu mít hodnotu nižší než polovinu hodnoty zjištěné při prvním zabrzdění,

bb) vzduchojemy přípojných vozidel musí být takové, aby po osmi plných zdvizích ovládacího orgánu provozního brzdění tažného motorového vozidla nepoklesl tlak dodávaný do brzdových válců pod polovinu hodnoty, která byla zjištěna při prvním zabrzdění;[26])

požadavky uvedené pod písmeny ba) a bb) platí pro stav, kdy brzdové válce jsou seřízeny na nejmenší zdvih.

(17) Zásobníky energie vzduchových a vzduchokapalinových brzd musí být na vozidlo upevněny tak, aby vypouštěcí zařízení bylo na nejnižším místě zásobníků a směřovalo dolů k vozovce. Vypouštěcí zařízení musí být provedeno tak, aby vypouštěný kondenzát nepotřísnil obsluhu. U autobusů a osobních autobusových přívěsů musí být toto zařízení konstruováno tak, aby bylo snadno ovladatelné z boku vozidla nebo z místa řidiče bez jakéhokoli nářadí.

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

(19) Ochrana vnějšího povrchu brzdových potrubí a zásobníků energie proti korozi musí mít v podmínkách provozu životnost rovnocennou ochranné vrstvě zinku o tloušťce 12 mikronů na oceli.[27]) Odolnost zásobníků energie proti vnitřní korozi musí být z hlediska jejich životnosti nejméně stejná jako odolnost proti vnější korozi.

(20) Spojení vzduchotlakových nebo smíšených brzdových systémů vozidel v soupravách musí být pro zajištění vzájemné zaměnitelnosti v soupravách provedeno schváleným[28]) vzduchotlakovým dvouhadicovým propojovacím systémem, a to s jednou hadicí (plnicí větví), která slouží k plnění zásobníku energie brzdového systému přípojného vozidla tlakovým vzduchem a pro automatické brzdění, a s druhou hadicí (ovládací větví), která slouží k ovládání brzdění přípojného vozidla; přitom se požaduje, aby tlak v brzdových válcích přípojného vozidla rostl přímo úměrně s tlakem ve spojovací ovládací větvi. Hadice musí být opleteny měkkým pozinkovaným drátem nebo musí být provedeny ve dvou různobarevných vrstvách; musí být vyřazeny, jsou-li tak poškozeny, že je přerušena souvislost opletení nebo odkryta spodní vrstva. Spojení hadic vozidel musí být provedeno schválenými[28]) spojkovými hlavicemi typu EHK. Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na zvláštní motorová vozidla uvedená v § 70 a 72, která musí být opatřena spojkovými hlavicemi podle příslušných technických norem,[29]) a na pojízdné pracovní stroje (§ 73), které mohou být podle svého charakteru opatřeny buď hlavicemi typu EHK, nebo podle technických norem.[29])

(21) Spojkové hlavice u přívěsové soupravy musí být montovány na tažném vozidle pevně; pružné spojovací brzdové hadice s příslušnou spojkovou hlavicí (protikusem) musí být montovány trvale na přívěsu. Spojkové hlavice u návěsové soupravy musí být s pružnou spojovací brzdovou hadicí součástí tažného vozidla; návěs musí mít spojkovou hlavici (protikus) namontovanou pevně. Spojkové hlavice typu EHK u tažného vozidla musí být vybaveny automatickým zařízením zajišťujícím bez ručního zásahu propojení potrubí při spojení hlavic a uzavření potrubí na tažném vozidle při rozpojení hlavic.

(22) Vzduchotlakové brzdové soustavy musí být opatřeny přípojkami pro kontrolní měření tlaku v soustavě. Přípojky musí být u brzdových válců první a poslední nápravy (nebo v rozvětvení potrubí na nápravě), u dalších náprav opatřených zátěžovou regulací a u hrdel těch vzduchojemů, z nichž se přímo odebírá vzduch do brzdových válců.

(23) U vozidel, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena[30]) po 1. 1. 1974, musí brzdové soustavy obsahující pružinové brzdy splňovat tyto další podmínky:

a) pružinové brzdy nesmějí být použity pro provozní brzdění,

b) při všech velikostech tlaku, které mohou být v okruhu plnění komory, z které se stlačuje

[26]) Splnění tohoto požadavku se ověřuje za těchto podmínek: Počáteční tlak ve vzduchojemech má hodnotu určenou výrobcem, plnicí potrubí je zaslepeno, vzduchojemy ostatních spotřebičů mimo brzdy musí být odděleny a při každém zabrzdění je tlak v ovládacím potrubí rovný nejvyšší hodnotě určené výrobcem.

[27]) Splnění této podmínky se ověřuje podle oborové normy ONA 30 1002.

[28]) Podmínkou schválení je splnění požadavků návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/307; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[29]) ČSN 30 3580 a ČSN 30 3581.

[30]) Podmínkou schválení je splnění požadavků přílohy č. 8 k Předpisu EHK č. 13; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

pružina (v tomto odstavci dále jen „komora"), nesmí mít malá změna tohoto tlaku za následek velkou změnu brzdné síly,

c) plnicí okruh komor musí obsahovat zásobu energie, která se neodebírá pro žádné jiné zařízení; toto ustanovení neplatí, pokud se pružiny mohou udržovat ve stlačeném stavu nejméně dvěma systémy na sobě nezávislými,

d) soustava musí být provedena tak, aby bylo možno zabrzdit a uvolnit brzdy nejméně třikrát při přerušeném doplňování této části soustavy tlakovým vzduchem, přičemž se vychází z počátečního tlaku v komoře, rovného největšímu provoznímu tlaku; to platí pro brzdové válce seřízené na nejmenší zdvih,

e) tlak v komoře, při němž při seřízení brzdových válců na nejmenší zdvih pružiny začínají brzdit, nesmí být větší než 80 % hodnoty nejmenšího tlaku, který je normálně v provozu v komoře k dispozici,

f) poklesne-li samovolně tlak v komoře na 90 % hodnoty nejmenšího tlaku, který je normálně v provozu k dispozici, musí být řidič na to upozorněn výstražným zařízením (optickým nebo akustickým),

g) vozidlo vybavené pružinovými brzdami smí táhnout přípojné vozidlo s průběžným nebo poloprůběžným brzdovým zařízením, jestliže automatický vstup v činnost těchto pružinových brzd uvede v činnost rovněž brzdy přípojného vozidla,

h) brzdné účinky předepsané v § 16 odst. 17 musí být splněny, i když obložení každé brzdy s pružinovým válcem na vozidle jsou opotřebovány na přípustnou míru, kterou udá výrobce vozidla,

i) pružinové brzdy musí být provedeny tak, aby v případě poruchy[31]) je bylo možno uvolnit bez použití jejich normálního ovládacího orgánu. Tento požadavek lze splnit pomocným zařízením (vzduchotlakovým, mechanickým atd.); pokud pro ovládání tohoto zařízení je nutné použití nářadí nebo klíče, musí se toto nářadí nebo klíč nalézat ve vozidle.

(24) Motorová vozidla musí být konstruována tak, aby kromě účinku normálního brzdového ústrojí, tj. provozního, nouzového a odlehčovacího brzdění, mohla být zpomalována pasívními brzdnými účinky motoru a převodného ústrojí.[32])

(25) Ustanovení odstavce 3 poslední věty a odstavců 11, 12, 13, 16, 18, 19, 23 a 24 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 16

Brzdy automobilů a silničních tahačů

(1) Soubor brzdových zařízení na automobilu a silničním tahači s nejvyšší konstrukční rychlostí větší než 25 km/h musí, pokud dále není stanoveno jinak, splňovat podmínky stanovené pro provozní, nouzové a parkovací brzdění, popřípadě odlehčovací brzdění.[33])

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

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

b) ovládací orgán a převod pro provozní brzdění musí být nezávislé na ovládacím orgánu a převodu pro parkovací brzdění,

c) je-li pro provozní a nouzové brzdění společný ovládací orgán, nesmí se během provozu vozidla změnit spojení mezi ovládacím orgánem a jednotlivými částmi převodu,

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

e) porušení části brzdové soustavy jiné než vlastní brzdy nebo porušení jiných částí, než které jsou uvedeny v odstavci 4, nebo jakákoli jiná porucha, popřípadě selhání v soustavě pro provozní brzdění (nesprávná funkce, částečné nebo úplné vyčerpání zásoby energie) nesmí zabránit, aby soustava zajišťující nouzové brzdění nebo část soustavy pro provozní brzdění, která není dotčena poruchou, mohla za-

[31]) Toto ustanovení nepředpokládá možnost poruchy těch částí převodu brzdy, které podle § 16 odst. 4 se pokládají za neporušitelné, za podmínky, že jsou z kovového materiálu nebo z materiálu s ekvivalentními vlastnostmi a že u nich nedochází k znatelné deformaci při normální funkci brzd.

[32]) Toto ustanovení nebrání např. používání tzv. volnoběžky; v tomto případě však volnoběžka musí být vypínatelná a zapínatelná při jízdě vozidla.

[33]) Automobily a silniční tahače, na jejichž brzdová zařízení jsou kladeny požadavky tohoto paragrafu, jsou podle Předpisu EHK č. 13 zařazeny — z hlediska těchto požadavků — do kategorie motorových vozidel, která mají alespoň čtyři kola nebo mají tři kola a jejich celková hmotnost převyšuje 1 t a která jsou používána pro dopravu osob (kategorie M) nebo pro dopravu nákladů (kategorie N). Přitom do kategorie M_1 přísluší vozidla s obsaditelností až 8 osob kromě řidiče, do M_2 s obsaditelností větší, avšak nepřesahující celkovou hmotnost 5 t, do M_3 s celkovou hmotností přesahující 5 t. Do kategorie N_1 patří vozidla o celkové hmotnosti nepřesahující 3,5 t, do kategorie N_2 vozidla o celkové hmotnosti větší než 3,5 t, avšak nepřesahující 12 t, do kategorie N_3 vozidla o celkové hmotnosti větší než 12 t.

stavit vozidlo za podmínek předepsaných pro nouzové brzdění.

(3) Zařízení, která zajišťují brzdění provozní a nouzové, smějí mít společný ovládací orgán a převod za těchto podmínek:

a) pokud je provozní brzdění zajišťováno svalovou energií řidiče posilovanou energií z jednoho nebo více zásobníků, musí nouzové brzdění v případě selhání tohoto posílení zůstat zajištěno samotnou svalovou energií řidiče, popřípadě posilovanou tím zásobníkem energie, který není dotčen poruchou; přitom ovládací síly nesmějí překročit předepsané nejvyšší hodnoty (§ 25),

b) pokud je účinek provozního brzdění a převod jeho soustavy zajišťován výhradně zásobou energie řízenou řidičem, musí být na vozidle nejméně dva navzájem nezávislé zásobníky energie a rovněž navzájem nezávislé příslušné převody brzdových soustav; každý z převodů smí působit pouze na brzdu dvou nebo více kol zvolených tak, aby sám mohl zajistit nouzové brzdění, aniž by při brzdění byla zhoršena směrová stabilita vozidla; každý ze zásobníků energie musí být vybaven snímačem, který uvádí v činnost výstražné signalizační zařízení stanovené v § 15 odst. 13,

c) porucha jakékoli části hydraulického převodu musí být signalizována řidiči červeným signálním světlem v zorném poli řidiče před nebo při použití brzd; toto světlo musí mít značně výraznější viditelnost než ostatní kontrolní světla, aby byla zajištěna jeho bezpečná viditelnost i za denního světla; toto signalizační zařízení musí být provedeno tak, aby řidič mohl snadno zkontrolovat, zda žárovka signálního světla je schopna provozu; žádná porucha části signalizačního zařízení nesmí způsobit úplnou ztrátu účinku brzdové soustavy.

(4) Za neporušitelné, pokud jsou bohatě dimenzovány, jsou snadno přístupné pro údržbu a dávají nejméně takové záruky bezpečnosti, jaké se požadují na ostatních podstatných částech vozidla (např. mechanismus řízení), se považují zejména tyto mechanické části brzdového zařízení: pedál a jeho uchycení, hlavní válec a jeho písty (pro kapalinové soustavy), brzdič (pro vzduchotlakové soustavy), spojení mezi pedálem a hlavním válcem nebo brzdičem, brzdové válce a jejich písty (pro kapalinové nebo vzduchotlakové soustavy) a klíče brzdového ústrojí s pákami klíčů. 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 podstatněji deformovat při normální činnosti brzdové soustavy.

(5) V případě oddělených ovládacích orgánů pro provozní a nouzové brzdění nesmí současné ovládání obou orgánů znemožnit ani provozní, ani nouzové brzdění, a to ať jsou obě brzdové soustavy v bezporuchovém stavu, nebo na některé z nich dojde k poruše.

(6) Soustava pro provozní brzdění musí zajišťovat — nezávisle na tom, zda má společné části se soustavou pro nouzové brzdění či nikoliv — aby v případě poruchy v části jejího převodu byl brzděn ovládacím orgánem pro provozní brzdění ještě dostatečný počet kol zvolených tak, aby její zbývající brzdný účinek byl rovný nejméně 30% účinku předepsaného pro příslušnou kategorii vozidla.[34]) Toto ustanovení neplatí pro tahače návěsů, jestliže převod pro provozní brzdění návěsu je nezávislý na převodu brzd tahače. Pro osobní automobily (M_1), autobusy nepřesahující celkovou hmotnost 5 t (M_2) a nákladní automobily o celkové hmotnosti nepřesahující 12 t (N_1 a N_2) je v nezatíženém stavu vyhovující zbývající brzdný účinek rovný nejméně 25 % předepsaného účinku; u osobních automobilů mohou být mimoto zbývající brzdné účinky předepsané pro nezatížený i zatížený stav dosaženy silou na ovládacím orgánu provozního brzdění větší než 490 N (50 kp), avšak nepřesahující 686,5 N (70 kp).

(7) Pokud je ovládání brzd automobilů a silničních tahačů zajištěno výhradně zásobou energie řízenou řidičem, může být k dispozici pouze jediný zdroj energie (vzduchový kompresor, hydraulické čerpadlo); pohon zdroje energie však musí být proveden s velkou bezpečností. Při poruše části převodu brzd musí být nadálě zajištěno doplňování (zásobování) části soustavy nedotčené poruchou, jestliže je to nutné pro trvalou možnost zastavování vozidla s účinkem předepsaným pro nouzové brzdění. Tento požadavek musí být možno splnit zařízeními, která lze snadno uvést v činnost při stojícím vozidle, nebo automatickým zařízením.

(8) Podmínky odstavců 2, 3, 6 a 7 musí být splněny bez použití automatického brzdového zařízení takového typu, jehož selhání by nemohlo být zpozorováno, protože jeho části, které jsou normálně v klidové poloze, vstupují v činnost pouze při poruše v brzdové soustavě.

(9) Provozní brzdění musí působit na všechna kola vozidla. Jeho účinek musí být rozdělen na nápravy a na kola téže nápravy souměrně k podélné ose automobilu nebo silničního tahače tak, aby nedošlo k vybočení vozidla ze směru jízdy ani k blokování některého z kol při brzdění s předepsaným účinkem.

(10) Automobily a silniční tahače, jež nejsou opatřeny protiblokovacím zařízením a jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po

---

[34]) Toto ustanovení v podstatě vyžaduje, aby soustava pro provozní brzdění byla nejméně dvouokruhová.

1. 1. 1973, a ostatní nákladní automobily, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1974, musí být schváleny[35]) z hlediska bezpečnosti při provozním brzdění za různých stavů zatížení vozidla a za různých adhezních podmínek.[36])

(11) Soustavy pro provozní, nouzové a parkovací brzdění musí působit na brzdné plochy stále připojené ke kolům částmi dostatečně robustní konstrukce. U soustav pro nouzové a provozní brzdění je přípustné odpojení brzdné plochy od kol, jen pokud toto odpojení je pouze momentální, například při řazení rychlostních stupňů, a pokud provozní nebo nouzové brzdění vykazuje nadále předepsaný účinek. Pro parkovací brzdění je odpojení brzdných ploch od kol přípustné za podmínky, že je může provést pouze řidič ze svého stanoviště (místa) pomocí zařízení, které se nemůže uvést v činnost vlivem netěsnosti.

(12) U automobilů a silničních tahačů, které jsou určeny k tažení přípojných vozidel, jejichž brzdy ovládá řidič tažného vozidla, musí být soustava pro provozní brzdění tažného vozidla opatřena zařízením, které zajišťuje, že tažné vozidlo může být zabrzděno ještě s účinkem předepsaným pro nouzové brzdění, jestliže brzdy přípojného vozidla selžou nebo se přeruší pneumatická spojení (nebo jiný druh spojení) mezi tažným vozidlem a přípojným vozidlem. Zařízení musí být umístěno na tažném vozidle.

(13) Soustava pro provozní brzdění automobilů a silničních tahačů určených k tažení přípojných vozidel o celkové hmotnosti větší než 3,5 t musí být při zapojení přípojného vozidla do soupravy průběžná nebo poloprůběžná.

(14) U automobilů a silničních tahačů, které jsou určeny k tažení přípojných vozidel o celkové hmotnosti přesahující 3,5 t, musí být splněny tyto podmínky:

a) jakmile vstoupí v činnost nouzové brzdění tažného vozidla, musí současně nastat plynule řiditelné brzdění přívěsu nebo návěsu,

b) skládá-li se soustava pro provozní brzdění tažného vozidla nejméně ze dvou nezávislých okruhů, musí v případě poruchy v této soustavě její část nebo části, které nejsou dotčeny touto poruchou, uvést v činnost zcela nebo zčásti brzdy přívěsu nebo návěsu; tento brzdný účinek přívěsu nebo návěsu musí být plynule řiditelný,

c) v případě poruchy nebo netěsnosti některé z větví pneumatických spojení (nebo použitého spojení jiného druhu) musí mít řidič možnost uvést brzdy přívěsu nebo návěsu v činnost zcela nebo zčásti, a to ovládacím orgánem pro provozní nebo nouzové brzdění, nebo dalším ovládacím orgánem, pokud tato porucha nebo únik tlakového média neuvedly automaticky v činnost brzdění přívěsu nebo návěsu.

(15) U automobilů (zejména se vzduchovými nebo smíšenými brzdovými soustavami), které nejsou určeny pro tažení přívěsů, nesmí být doba mezi okamžikem, kdy řidič začíná působit na ovládací orgán pro provozní brzdění, a okamžikem, kdy tlak v brzdovém válci, umístěném na vozidle nejnepříznivěji z hlediska doby plnění, dosáhne 75 % své asymptotické hodnoty, delší než 0,5 s.[37]) Při odbrzďování nesmí být doba, za kterou tlak v brzdovém válci, umístěném na vozidle nejnepříznivěji z hlediska doby vyprazdňování, poklesne ze 75 % své asymptotické hodnoty na 10 % své asymptotické hodnoty, delší než 1 s.[38])

(16) U automobilů a silničních tahačů (zejména se vzduchovými nebo smíšenými brzdovými soustavami), určených k tažení přípojných vozidel, musí být splněny tyto požadavky z hlediska reakční doby a synchronizace brzdových systémů:[38])

a) mezi okamžikem, kdy řidič začíná působit na ovládací orgán pro provozní brzdění, a okamžikem, kdy tlak v brzdových válcích, umístěných z hlediska doby plnění na nejnepříznivější nápravě, dosáhne 75 % své asymptotické hodnoty, nesmí uplynout doba delší než 0,6 s. Při odbrzdění nesmí být doba, za kterou tlak v brzdových válcích, umístěných z hlediska doby vyprazdňování na nejnepříznivější nápravě, poklesne ze 75 % své asymptotické hodnoty na 10 % své asymptotické hodnoty, delší než 1 s,

b) při měření na automobilu nebo silničním tahači bez přívěsu a bez návěsu, avšak s plnou spojkovou hlavicí nesmí být doba mezi okamžikem, kdy řidič začne působit na ovládací orgán pro provozní brzdění, a okamžikem, kdy tlak v ovládací větvi spojovacího potrubí, měřeno bezprostředně za spojkovou hlavicí, dosáhne

— 10 % své asymptotické hodnoty, delší než 0,2 s,

---

[35]) Podmínkou schválení je splnění požadavků návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu ME/TRANS/70/D. 94, a to na základě výpočtových podkladů, které předloží výrobce; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[36]) Toto ustanovení vyžaduje u některých vozidel zavedení dalších zvláštních zařízení do brzdové soustavy, jako např. automatické zátěžové regulace nebo omezovače brzdného účinku v závislosti na zatížení.

[37]) Asymptotickou hodnotou se rozumí největší hodnota tlaku dosažitelného v brzdových válcích, popř. v ovládací větvi spojovacího potrubí při daném seřízení brzdové soustavy.

[38]) Ověření těchto požadavků se provádí podle ČSN 30 0550.

— 75 % své asymptotické hodnoty, delší než 0,4 s.

(17) Účinek provozního a nouzového brzdění automobilů a silničních tahačů podle zkoušky typu 0 [§ 15 odst. 10 písm. a)] se stanoví buď brzdnou drahou při počáteční rychlosti, nebo dobou náběhu brzdného účinku a střední hodnotou plného zpomalení. Tento účinek musí vyvodit brzdy vozidla se zatížením na celkovou i pohotovostní hmotnost včetně řidiče,[39]) aniž by byla překročena nejvyšší přípustná ovládací síla předepsaná podle § 25 odst. 7; předepsaného účinku se musí dosáhnout bez blokování kol a aniž by vozidlo vybočilo ze směru jízdy.

(18) Při měření účinku brzdění brzdnou drahou musí být brzdy vozidla schopny zastavit vozidlo nejvýše na vzdálenosti vypočtené z následujících vzorců:

a) Provozní brzdění

osobní automobily . . . . $s = 0{,}1\ v_o + \frac{v_o^2}{150}$

(druhý člen pravé strany vzorce odpovídá střední hodnotě plného brzdného zpomalení[40]) 5,8 m/s²),

autobusy . . . . . $s = 0{,}15\ v_o + \frac{v_o^2}{130}$

(druhý člen pravé strany vzorce odpovídá střední hodnotě plného brzdného zpomalení 5,0 m/s²),

ostatní automobily a silniční tahače . . . . $s = 0{,}15\ v_o + \frac{v_o^2}{115}$

(druhý člen pravé strany vzorce odpovídá střední hodnotě plného brzdného zpomalení 4,4 m/s²),

kde s je brzdná dráha v m a v_o je počáteční rychlost v km/h.

b) Nouzové brzdění

osobní automobily . . . . $s = 0{,}1\ v_o + 2\frac{v_o^2}{150}$

(druhý člen pravé strany vzorce odpovídá střední hodnotě plného brzdného zpomalení 2,9 m/s²),

autobusy . . . . . $s = 0{,}15\ v_o + 2\frac{v_o^2}{130}$

(druhý člen pravé strany vzorce odpovídá střední hodnotě plného brzdného zpomalení 2,5 m/s²),

ostatní automobily a silniční tahače . . . . $s = 0{,}15\ v_o + 2\frac{v_o^2}{115}$

(druhý člen pravé strany vzorce odpovídá střední hodnotě plného brzdného zpomalení 2,2 m/s²).

Vozidla se zkoušejí z počáteční rychlosti uvedené v následující tabulce, největší přípustná brzdná dráha vypočtená ze vzorců je uvedena v posledních dvou sloupcích této tabulky:

Kategorie vozidla	Počáteční rychlost km/h	Největší přípustná brzdná dráha	
		Provoz. brzdění m	Nouz. brzdění m
Osobní automobily (M1)	80	50,7	93,4
Autobusy (M2, M3)	60	36,7	64,4
Ostatní automobily a silniční tahače			
— nepřesahující celkovou hmotnost 3,5 t (N1)	70	53,1	95,7
— o celkové hmotnosti přes 3,5 t a nepřesahující 12 t (N2)	50	29,2	51,0
— o celkové hmotnosti přes 12 t (N3)	40	19,9	33,8

Vozidla, která mají nejvyšší konstrukční rychlost nižší, než je počáteční rychlost předepsaná pro příslušnou kategorii, se zkoušejí z počáteční rychlosti rovné nejvyšší konstrukční rychlosti.

(19) Při měření účinku brzdění dobou náběhu brzdného účinku a střední hodnotou plného zpomalení musí náběh brzdného účinku splňovat požadavek uvedený v odstavcích 15 a 16 a střední hodnota plného zpomalení musí mít nejméně hodnotu odpovídající druhému členu pravé strany vzorců pro brzdnou dráhu uvedených v odstavci 18 (např. $\frac{v_o^2}{150}$).

(20) Účinek vzduchotlakových, průběžných nebo poloprůběžných brzdových soustav automobilů a silničních tahačů, určených k tažení přípojných vozidel, musí mimo požadavky uvedené v odstavcích 18 a 19 splňovat též požadavky na závislost poměrné brzdné síly[41]) na tlaku ve spojkové hlavici ovládací větve.

(21) Tlak vzduchu dodávaného tažným vozidlem do soustavy brzd přípojných vozidel musí mít — měřeno ve spojkových hlavicích —

— u plnicí větve hodnotu 6,5—8,0 bar (kp/cm²),
— u ovládací větve hodnotu 6,0—7,5 bar (kp/cm²).

[39]) Ve vozidle může být ještě jedna osoba, která musí sedět na předním sedadle vedle řidiče a která je pověřena zaznamenáváním zkušebních výsledků.

[40]) Plné brzdné zpomalení je definováno v ČSN 30 0550.

[41]) Poměrná brzdná síla je poměr součtu brzdných sil na obvodu všech kol vozidla k součtu nápravových tlaků vozidla. Požadavky na závislost poměrné brzdné síly na tlaku ve spojkové hlavici jsou uvedeny v dokumentu EHK W/TRANS/WP 29/307.

(22) Automobily a silniční tahače musí rovněž vyhovět podmínkám zkoušky typu I opakovaným brzděním [§ 15 odst. 10 písm. b)]. Zbývající účinek brzdy u automobilů a silničních tahačů po zahřátí, zjištěný na konci zkoušky typu I za podmínek zkoušky typu 0 s odpojeným motorem, nesmí být nižší než 80 % účinku předepsaného pro příslušnou kategorii a zároveň nesmí být nižší než 60 % účinku naměřeného při zkoušce typu 0.

(23) Nákladní automobily a silniční tahače návěsů o celkové hmotnosti větší než 12 t musí vyhovět též podmínkám zkoušky typu II [§ 15 odst. 10 písm. c)]. Účinek brzd po zahřátí, zjištěný na konci zkoušky typu II za podmínek zkoušky typu 0 s odpojeným motorem, nesmí být nižší než 75 % hodnoty předepsané pro zkoušku typu 0 s odpojeným motorem. U vozidel, kde požadovanou energii absorbuje samotný motor, popřípadě vybavený výfukovou nebo motorovou brzdou a kde tento účinek motoru se ověřuje měřením zpomalení, pokládá se požadavek tohoto odstavce za splněný, je-li měřené střední zpomalení nejméně 0,5 m/s^2.

(24) Autobusy o celkové hmotnosti větší než 5 t musí vyhovět podmínkám zkoušky typu III [§ 15 odst. 10 písm. d)]; tato zkouška v tomto případě nahrazuje zkoušku typu II. U vozidel, kde požadovanou energii absorbuje samotný motor, popřípadě vybavený výfukovou nebo motorovou brzdou a kde tento účinek motoru se ověřuje měřením zpomalení, pokládá se požadavek tohoto odstavce za splněný, je-li měřené střední zpomalení nejméně 0,6 m/s^2.

(25) Soustava pro parkovací brzdění — aniž by byla překročena největší ovládací síla podle § 25 — musí být schopna spolehlivě zabránit protáčení kol[42]) vozidla zatíženého na celkovou hmotnost při stoupání i klesání

a) u osobních automobilů — nejméně 30 %,

b) u ostatních automobilů a u silničních tahačů, bez použití vypojitelného pohonu všech náprav, u nichž je takové vypojení možné,

— jednotlivých (sólo) nejméně 20 %,

— v soupravě (zatížené na celkovou přípustnou hmotnost) nejméně 12 %.

(26) Brzdová soustava automobilů a silničních tahačů, které jsou vybaveny odlehčovací brzdou, musí splňovat tyto další podmínky:

a) musí být vybavena zařízením uvádějícím současně s odlehčovací brzdou[43]) v činnost i provozní nebo nouzové brzdění, popřípadě odlehčovací brzdu přípojného vozidla,

b) odlehčovací brzda musí působit nejméně na jedno kolo z každé strany vozidla podél jeho svislé podélné roviny souměrnosti,

c) ovládací orgán odlehčovací brzdy musí být oddělený a nezávislý na ovládacích orgánech pro ostatní brzdové soustavy,

d) brzdný účinek odlehčovací brzdy musí být řiditelný.

(27) Ustanovení odstavců 1, 6 a 9 až 26 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 17

Brzdy přípojných vozidel[44])

(1) Soubor brzdových zařízení na přípojném vozidle určeném pro provoz rychlostí větší než 25 km/h musí, pokud dále není stanoveno jinak, splňovat požadavky kladené na provozní a parkovací brzdění, popřípadě i na odlehčovací brzdění.

(2) Přípojná vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 750 kg a přípojná vozidla s protipožárním zařízením o celkové hmotnosti nepřevyšující 900 kg nemusí být opatřena zařízením pro provozní brzdění. Je-li však celková hmotnost takového přípojného vozidla větší než 50 % pohotovostní hmotnosti tažného vozidla, musí toto přípojné vozidlo odpovídat ustanovení odstavce 3.

(3) Přípojná vozidla o celkové hmotnosti převyšující 750 kg a přípojná vozidla s protipožárním zařízením o celkové hmotnosti převyšující 900 kg a v obou případech o celkové hmotnosti nepřevyšující 3,5 t musí mít zařízení pro provozní brzdění, a to u návěsů průběžné nebo poloprůběžné, u přívěsů průběžné, poloprůběžné nebo nájezdové. Zařízení pro nájezdové brzdění musí být schváleného typu[45]) a je přípustné jen za podmínky, že celková hmotnost přívěsu nepřevyšuje 75 % celkové hmotnosti motorového vozidla.

(4) Přípojná vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3,5 t musí být opatřena soustavou pro průběžné nebo poloprůběžné provozní brzdění.

---

[42]) Pro kontrolní účely se vyžaduje, aby se vozidlo za této situace nepohnulo dopředu nebo dozadu na čisté, suché a rovné betonové vozovce nebo jiné vozovce s rovnocenným koeficientem adheze.

[43]) Odlehčovací brzdou se rozumí brzda motorová, výfuková, hydrodynamická nebo elektromagnetická (ČSN 30 0025).

[44]) Přívěsy a návěsy jsou podle Předpisu EHK č. 13 zařazeny z hlediska požadavků na brzdění do jednotlivých kategorií: do kategorie O_1 patří přívěsy a návěsy o celkové hmotnosti nepřevyšující 750 kg, do kategorie O_2 přívěsy a návěsy o celkové hmotnosti převyšující 750 kg, avšak nepřevyšující 3,5 t, do kategorie O_3 o celkové hmotnosti větší než 3,5 t, avšak nepřevyšující 10 t, do kategorie O_4 o celkové hmotnosti převyšující 10 t.

[45]) Podmínkou schválení je splnění požadavků přílohy č. 12 k Předpisu EHK č. 13; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

(5) Provozní brzdění musí působit na všechna kola přípojných vozidel; jeho účinek musí být rozdělen na nápravy přípojného vozidla odpovídajícím způsobem tak, aby nedošlo k vybočení vozidla ze směru jízdy nebo k blokování některého z kol při brzdění s předepsaným účinkem.

(6) Přípojná vozidla se vzduchotlakovými brzdami o celkové hmotnosti větší než 3,5 t, která nejsou opatřena protiblokovacím zařízením, musí být schválena[46]) z hlediska bezpečnosti při provozním brzdění za různých stavů zatížení vozidla a za různých adhezních podmínek.

(7) Účinek každého brzdového zařízení musí být rozdělen na kola téže nápravy přípojného vozidla souměrně k podélné ose přívěsu nebo návěsu tak, aby nedošlo k blokování některého z kol při brzdění s předepsaným účinkem.

(8) Přípojná vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3,5 t — s výjimkou jednonápravových návěsů — která jsou vybavena vzduchotlakovou soustavou pro provozní brzdění, musí mít tuto soustavu provedenou tak, aby v případě poruchy části jejího převodu, s výjimkou poruchy ovládací větve spojovacího potrubí, byl ještě při použití ovládacího orgánu provozní brzdy brzděn dostatečný počet kol zvolených tak, aby zbývající brzdný účinek byl nejméně 30 % brzdného účinku předepsaného pro provozní brzdění. Brzděná kola musí být zvolena tak, aby bylo zásobování části soustavy nedotčené poruchou zajištěno zdrojem energie. Tato podmínka musí být splněna zařízeními, která lze snadno uvést v činnost při stojícím vozidle nebo automatickým zařízením.

(9) Brzdné plochy nutné k dosažení předepsaného brzdného účinku musí být připojeny ke kolům vozidla trvale a tuhým spojem nebo dalšími částmi tak robustní konstrukce, že u nich nelze předpokládat porušení.

(10) Brzdové soustavy přívěsů a návěsů musí být vybaveny zařízením, které zajišťuje za jízdy samočinné zastavení přívěsů a návěsů v případě jejich odpojení nebo utržení od tažného vozidla. Toto ustanovení neplatí pro jednonápravové přívěsy, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 1,5 t, pokud tyto přívěsy mají mimo hlavní spojovací zařízení ještě pojistné spojovací zařízení, řetěz nebo ocelové lano, které zabrání, aby se oj nedotkla vozovky při neúmyslném odpojení (§ 62 odst. 8 a 9).

(11) Účinek provozního brzdění přípojných vozidel musí:

a) — u přípojných vozidel za osobní automobily, které mají zařízení pro provozní brzdění,

— u přípojných vozidel s protipožárním zařízením o celkové hmotnosti převyšující 900 kg, ale nepřevyšující 3,5 t,

— u ostatních přípojných vozidel o celkové hmotnosti převyšující 750 kg, ale nepřevyšující 3,5 t

zajišťovat, že součet sil na obvodu brzdících kol je nejméně 45 % z celkové hmotnosti nesené staticky koly,

b) u přípojných vozidel o celkové hmotnosti větší než 3,5 t, ale nepřevyšující 10 t kromě podmínky podle písmene a) splnit požadavky podle zkoušky typu I,

c) u přípojných vozidel o celkové hmotnosti větší než 10 t kromě podmínky podle písmene a) splnit ještě požadavky podle zkoušek typu I a II nebo III.

(12) Přípojná vozidla o celkové hmotnosti převyšující 750 kg, přípojná vozidla s protipožárním zařízením o celkové hmotnosti převyšující 900 kg a ostatní přípojná vozidla, pro která je předepsáno provozní brzdění, musí mít zařízení pro parkovací brzdění schopné bez překročení nejvyšší přípustné ovládací síly předepsané v § 25 spolehlivě zabránit protáčení kol přívěsu nebo návěsu zatíženého na celkovou hmotnost tehdy, je-li přívěs nebo návěs odpojen od tažného vozidla, a to ve stoupání nebo klesání o sklonu nejméně 20 %.[47]) Zařízení pro parkovací brzdění musí být možno obsluhovat na zemi stojící osobou z pravé strany nebo ze zádi vozidla. U osobních autobusových přívěsů musí být možno obsluhovat toto zařízení z vnitřku přívěsu. Zařízením pro parkovací brzdění nemusí však být vybaveno přípojné vozidlo, které nelze odpojit od tažného vozidla bez demontáže spojovacího zařízení; v tom případě musí být zařízení pro parkovací brzdění tažného vozidla ovládané z místa řidiče podle § 15 odst. 3 schopno spolehlivě zabránit protáčení kol plně naložené soupravy ve stoupání nebo klesání o sklonu nejméně 20 %.

(13) Přípojná vozidla, která mají zařízení umožňující trvalé vyřazení vzduchotlakové části brzdové soustavy z provozu, musí mít toto zařízení provedeno tak, že je uvedeno nuceně do klidové polohy, jakmile je přívěs zásobován opět tlakovým vzduchem.

(14) Účinek vzduchotlakových soustav pro průběžné nebo poloprůběžné brzdění přípojných vozidel musí mimo podmínky odstavce 11 splňovat též požadavky na závislost poměrné brzdné síly[48]), [49]) na tlaku ve spojkové hlavici ovládací větve.

(15) Při zkoušce reakční doby a synchronizace činnosti vzduchotlakových brzdových soustav sa-

[46]) Viz poznámky 35 a 36.

[47]) Viz poznámku 42.

[48]) Viz poznámku 41.

[49]) Splnění požadavků tohoto odstavce může být ověřeno na přípojném vozidle buď samotném nebo zapojeném do soupravy, a to zjištěním brzdné síly na obvodu jeho kol měřením.

motných přípojných vozidel, nezapojených do soupravy, prováděné simulátorem,[50]), nesmí být doba mezi okamžikem, kdy tlak dodaný simulátorem do ovládací větve spojovacího potrubí dosáhne 10 % své asymptotické hodnoty,[51]) a okamžikem, kdy tlak v brzdových válcích, umístěných z hlediska doby plnění na nejnepříznivější nápravě, dosáhne 75 % své asymptotické hodnoty, delší než 0,4 s. Při odbrzdování provedeném spojením spojkové hlavice ovládací větve spojovacího potrubí s atmosférou nesmí být doba, za kterou poklesne tlak v brzdovém válci, umístěném z hlediska doby vyprazdňování na nejnepříznivější nápravě, ze 75 % své asymptotické hodnoty na 10 % své asymptotické hodnoty, delší než 0,8 s.

(16) Ustanovení odstavců 1 až 6, 8, 12 druhé věty a 15 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 18

Brzdy jízdních souprav

(1) U soupravy, která se skládá z vozidel, jejichž konstrukční rychlost je větší než 25 km/h, musí být účinek provozního a nouzového brzdění stejný jako účinek stanovený pro provozní a nouzové brzdění jednotlivého (sólo) motorového vozidla o celkové hmotnosti odpovídající celkové hmotnosti soupravy.

(2) Účinek provozního a nouzového brzdění se zjišťuje zkouškou typu 0; přitom síla na ovládací orgán nesmí překročit hodnotu stanovenou pro tažné vozidlo.

(3) Podmínky stanovené v odstavcích 1 a 2 se pokládají za splněné, pokud jednotlivá vozidla, z nichž se skládá souprava, vyhověla ustanovením § 15 až 17.

(4) Pokud u soupravy, skládající se z osobního automobilu a z přípojného vozidla, splnění podmínek stanovených pro nouzové brzdění soupravy vyžaduje spolupůsobení poloprůběžného brzdového zařízení přípojného vozidla, může být toto brzdové zařízení ovládáno přídavným ovládacím orgánem. Řidič musí mít možnost ovládat toto brzdové zařízení i soustavu pro nouzové brzdění automobilu současně nebo po sobě a přitom stále ovládat řízení vozidla.

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

§ 19

Brzdy

dvoukolových a tříkolových motorových vozidel s celkovou hmotností[52]) nepřesahující 1 t

(1) Motorová vozidla dvoukolová (bez ohledu na objem válců motoru a na konstrukční rychlost) a motorová vozidla tříkolová s motorem o objemu válců nejvýše 50 cm³ a s nejvyšší konstrukční rychlostí do 40 km/h[53]) musí být vybavena dvěma nezávislými brzdovými soustavami s nezávislými ovládacími orgány, z nichž jedna působí na přední kolo nebo kola a druhá na zadní kolo nebo kola; parkovací brzdové zařízení není povinné.

(2) Motorová vozidla se třemi koly nesouměrně umístěnými k podélné svislé rovině souměrnosti (s postranním vozíkem), s objemem válců motoru větším než 50 cm³ nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí přes 40 km/h[54]) musí být vybavena brzdovými soustavami, jaké se vyžadují pro vozidlo bez postranního vozíku; jestliže tyto soustavy dovolují dosáhnout při zkouškách vozidla s postranním vozíkem požadovaného účinku, není požadována brzda působící na kolo postranního vozíku; parkovací brzdové zařízení není povinné.

(3) Motorová vozidla tříkolová s koly souměrně umístěnými k podélné svislé rovině souměrnosti, s celkovou hmotností nepřesahující 1 t, jejichž objem válců motoru je větší než 50 cm³ nebo jejichž nejvyšší konstrukční rychlost převyšuje 40 km/h,[55]) musí být vybavena dvěma nezávislými brzdovými soustavami, jejichž soubor uvádí v činnost brzdy všech kol; mimoto musí být na kole nebo kolech alespoň jedné nápravy zajištěno parkovací brzdění a jeho soustava, která může být tvořena jednou z uvedených dvou soustav, musí být nezávislá na soustavě působící na ostatní nápravy.

(4) Nejméně jedna z brzdových soustav musí působit na brzdné plochy připojené ke kolům pevně nebo prostřednictvím částí, u nichž nelze předpokládat porušení.

(5) Vůle brzd vzniklá jejich opotřebením musí být snadno vymezitelná ručně nebo automaticky; u vozidel uvedených v odstavci 3 musí ovládací orgán, převod a vlastní brzdy působící na zadní nápravu mít takovou rezervu zdvihu, aby po zahřátí brzd nebo po určitém opotřebení brzdového obložení byl zajištěn brzdný účinek, aniž by bylo třeba provést ihned seřízení.

---

[50]) ČSN 30 0550.

[51]) Pro tuto zkoušku se za asymptotickou hodnotu tlaku v ovládací větvi spojovacího potrubí považuje hodnota 6,5 bar (kp/cm²); současně musí být dodržena podmínka, že růst tlaku v ovládací větvi spojovacího potrubí z 10 % na 75 % asymptotické hodnoty tlaku nesmí trvat déle než 0,2 s.

[52]) Těmito vozidly se rozumějí jednostopá motorová vozidla sólo (motocykly, skútry, mopedy) nebo kombinovaná s postranním vozíkem, anebo stavěná jako souměrná tříkolová vozidla.

[53]) Tato vozidla nesou ve smyslu příslušného Předpisu EHK označení kategorie L 1, L 2 a L 3 — viz odst. 8.

[54]) Tj. vozidla kategorie L 4.

[55]) Tj. vozidla kategorie L 5.

(6) Přední a zadní brzdy dvoukolových a tříkolových motorových vozidel podle zkoušky typu 0 [§ 15 odst. 10 písm. a)] musí být schopny zastavit vozidlo se zatížením na celkovou i pohotovostní hmotnost včetně řidiče nejvýše na vzdálenosti uvedené v následujících tabulkách, aniž by byla překročena nejvyšší přípustná ovládací síla předepsaná podle § 25 odst. 7, aniž by došlo k blokování kol a aniž by vozidlo vybočilo ze směru jízdy:

Dvoukolová motorová vozidla s objemem válců motoru ne větším než 50 cm³ a s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h (kategorie L 1)

Brzdění brzdou	Zatížení vozidla	Počáteční rychlost (v_o) v km/h	Největší brzdná dráha v m	Vzorec	Odpovídající střední zpomalení v m/s²
Zadní	řidič	40	29,1	$\frac{v_o^2}{55}$	2,1
Zadní	řidič a spolujezdec	40	21,3	$\frac{v_o^2}{75}$	2,9
Zadní a přední současně	řidič	40	14,6	$\frac{v_o^2}{110}$	4,2

Tříkolová motorová vozidla s objemem válců motoru ne větším než 50 cm³ a s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h (kategorie L 2)

Přední a zadní současně	postupně řidič a zatížené vozidlo	40	14,6 (souměrné vozidlo)	$\frac{v_o^2}{110}$	4,2
Přední a zadní současně	postupně řidič a zatížené vozidlo	40	16,0 (nesouměrné vozidlo)	$\frac{v_o^2}{100}$	3,9
Zvlášť přední a zadní	postupně řidič a zatížené vozidlo	40	35,5	$\frac{v_o^2}{45}$	1,7

Dvoukolová motorová vozidla s objemem válců motoru přes 50 cm³ nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 40 km/h (kategorie L 3)

Přední	řidič	40	16,0	$\frac{v_o^2}{100}$	3,9
Zadní	řidič	40	20,0	$\frac{v_o^2}{80}$	3,1
Přední a zadní současně	řidič	60	27,7	$\frac{v_o^2}{130}$	5,0
Zadní	řidič a spolujezdec	40	16,8	$\frac{v_o^2}{95}$	3,7

Tříkolová motorová vozidla s koly nesouměrně umístěnými k podélné ose souměrnosti, s objemem válců motoru přes 50 cm³ nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí přes 40 km/h (s postranním vozíkem) (kategorie L 4)

Zadní a přední současně	postupně řidič a zatížené vozidlo	60	30,0	$\frac{v_o^2}{120}$	4,6

Tříkolová motorová vozidla s koly souměrně umístěnými k podélné ose souměrnosti, s objemem válců motoru přes 50 cm³ nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí přes 40 km/h, vždy však s celkovou hmotností nepřesahující 1 t (kategorie L 5)

Přední a zadní současně	postupně řidič a zatížené vozidlo	60	30,0	$\frac{v_o^2}{120}$	4,6
Zvlášť zadní a přední	postupně řidič a zatížené vozidlo	40	32,0	$\frac{v_o^2}{50}$	1,9

(7) Účinek brzdění každou jednotlivou brzdou, popřípadě parkovacího brzdění dvoukolových a tříkolových motorových vozidel s celkovou hmotností nepřesahující 1 t musí spolehlivě — aniž by byla překročena nejvyšší přípustná ovládací síla předepsaná v § 25 odst. 7 — zabránit otáčení kol vozidla zatíženého na celkovou hmotnost na vozovce s pevným a suchým povrchem ve stoupání i klesání nejméně 20 %.

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

§ 20

Brzdy silničních tahačů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h

(1) Soubor brzdových zařízení na silničním tahači s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h musí splňovat podmínky stanovené pro provozní a parkovací brzdění. Silniční tahače, které jsou určeny k tažení přívěsů o celkové hmotnosti větší, než je pohotovostní hmotnost samotného tahače, musí být vybaveny dalším zařízením zajišťujícím též nouzové brzdění.

(2) Silniční tahače musí mít nejméně dvě nezávislá brzdová zařízení s nezávislými ovládacími orgány.

(3) Soustava pro brzdění musí působit na kola nejméně jedné nejvíce zatížené nápravy. Jestliže provozní brzdění působí pouze na kola jedné nápravy, nesmí působit přes převodová ústrojí (ozubená převodová kola). Zařízení, zajišťující provozní, parkovací a nouzové brzdění podle odstavce 1 druhé věty, musí splňovat podmínky stanovené v § 16 odst. 2 až 8, 11 až 14 a 16.

(4) Účinek brzd silničních tahačů podle zkoušky typu 0 [§ 15 odst. 10 písm. a)] musí být v mezích určených takto: Brzdy musí být schopny zastavit silniční tahač se zatížením na celkovou i pohotovostní hmotnost včetně řidiče, aniž by byla překročena nejvyšší přípustná ovládací síla předepsaná v § 25 odst. 7, aniž by vozidlo vybočilo ze směru jízdy a aniž by došlo k blokování kol, nejvýše na vzdálenosti vypočtené ze vzorců:

a) pro provozní brzdění . $s = 0{,}15\ v_o + \frac{v_o^2}{130}$

b) pro nouzové brzdění . $s = 0{,}15\ v_o + 2\frac{v_o^2}{130}$

(5) Pokles účinnosti provozního brzdění po zahřátí brzd se kontroluje u silničního tahače a jeho souprav podle podmínek zkoušky typu Ia.[56]), [57]) Touto zkouškou zjištěná účinnost (brzdná dráha) nesmí být nižší než 80 % předepsaného účinku a zároveň nesmí být nižší než 60 % účinku zjištěného měřením při zkoušce typu 0.

(6) Účinek parkovacího brzdění musí odpovídat podmínkám stanoveným pro parkovací brzdění automobilů a jejich souprav podle § 16 odst. 25 písm. b), přičemž ovládací síla nesmí překročit hodnotu předepsanou podle § 25 odst. 7.

(7) Ustanovení odstavců 1, 3 druhé a třetí věty, 4 a 6 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 21

Brzdy přípojných vozidel, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 25 km/h

(1) Soubor brzdových zařízení přípojných vozidel musí splňovat podmínky stanovené pro automobilové přívěsy a návěsy podle § 17, s výjimkou odstavce 8, a pokud se týká přípojných vozidel zemědělských a lesnických traktorů, též s výjimkou odstavce 11. Ustanovení § 16 odst. 16 platí pro přípojná vozidla zemědělských a lesnických traktorů s tou odchylkou, že doba stanovená v ustanovení písm. a) první větě nesmí být delší než 1 s.

(2) Účinky jednotlivých brzdových zařízení přípojných vozidel musí odpovídat účinkům příslušných brzdových zařízení tahače.

[56]) Zkouška typu Ia se provádí podle těchto podmínek:
a) tahač se zatížením na celkovou hmotnost sjíždí se svahu o sklonu 10 % v délce 1 km stálou rychlostí odpovídající 80 % nejvyšší konstrukční rychlosti, s vypnutým motorem a bez zařazeného převodového stupně,
b) ihned po ukončení sjíždění se provede ověření účinnosti provozního brzdění za podmínek obdobných zkoušce typu 0.

[57]) Tato zkouška může být nahrazena zkouškou na rovině, přičemž se vyžaduje, aby brzdy absorbovaly tutéž energii jako při podmínkách jízdy se svahu uvedených v poznámce 56.

(3) Sezónní a charakterem použití podobná[58]) přípojná vozidla, jejichž celková hmotnost nepřesahuje 1,5 t, nemusí být vybavena zařízením pro provozní brzdění při současném snížení nejvyšší rychlosti soupravy na 15 km/h; jestliže jejich celková hmotnost nepřesahuje 2,5 t, nemusí být vybavena zařízením pro provozní brzdění při současném snížení nejvyšší rychlosti soupravy na 10 km/h.

(4) Sezónní přípojná vozidla, která nemají přepravní charakter a jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 5,5 t, musí mít brzděnu nejméně jednu nápravu.

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

§ 22

Brzdy souprav vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h

(1) Soupravy vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h musí mít soustavu provozního a nouzového brzdění vzájemně silově a časově sladěnou tak, aby v celém rozsahu zatížení a provozních rychlostí bylo možno citlivě řídit brzdný účinek.[59])

(2) Účinek provozního a nouzového brzdění soupravy musí být stejný jako účinek, stanovený pro samotný tahač (sólo) o celkové hmotnosti odpovídající celkové hmotnosti soupravy, s výjimkou vozidel uvedených v § 21 odst. 3. Tento účinek se ověřuje zkouškou typu 0, přitom síla na ovládací orgán nesmí být vyšší, než je stanoveno pro tažné vozidlo.

(3) Přípojná vozidla, která nejsou vybavena zařízením pro provozní brzdění (§ 21 odst. 3), mohou být připojována pouze za silniční tahače, jejichž pohotovostní hmotnost je jedenapůlkrát větší než celková hmotnost těchto přípojných vozidel; za silniční tahač lze připojit pouze jedno takové vozidlo.

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

§ 23

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 nebyl přetížen; jeho chod musí být v celém pracovním režimu rovnoměrný, klidný a musí zajišťovat hospodárný provoz. Motory sloužící k pohonu vozidel musí být schváleny.[60])

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

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

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

(3) Motory pro automobily, silniční tahače a motorové tříkolky[61]) musí být konstruovány a provedeny tak, aby bez pomoci cizího zdroje energie byly snadno, spolehlivě a v době co nejkratší uvedeny do chodu po stání vozidla trvajícím nejméně 14 hodin, při okolní teplotě až do —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 samotných automobilů (sólo) i automobilů a silničních tahačů pro soupravy musí činit[62]) nejméně 4,413 kW (6 k) na 1 t celkové hmotnosti jednotlivého vozidla (sólo) nebo soupravy. Výkon motoru vozidel uvedených v předcházející větě, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1973, musí činit nejméně 5,1485 kW (7 k) na 1 t celkové hmotnosti vozidla (sólo) nebo soupravy, vozidel pro mezinárodní dopravu, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1974, nejméně 5,885 kW (8 k) na 1 t celkové hmotnosti vozidla (sólo) nebo soupravy.

---

[58]) Za tato vozidla se považují taková, která se používají jen v určitém ročním období nebo jsou jen občasně přemísťována.

[59]) Tento požadavek se považuje za splněný, pokud jednotlivá vozidla, z nichž se souprava skládá, vyhověla ustanovením § 16 odst. 14, 16 a 19 a § 17 odst. 12 a 13. Ustanovení § 16 odst. 14 písm. b) a c), odst. 16 a 19 neplatí pro soupravy vozidel tažené zemědělskými a lesnickými traktory; ustanovení § 16 odst. 14 písm. a) vstoupí pro tyto soupravy v platnost dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy (§ 70 odst. 9).

[60]) Podkladem schválení je protokol o dlouhodobé zkoušce motoru, který předloží výrobce, popřípadě dovozce. Protokol o dlouhodobé zkoušce motoru u vozidel vyráběných v ČSSR vystaví ÚVMV.

[61]) Pojem „motorová tříkolka" je definován v ČSN 30 0024.

[62]) Výkon motoru nákladních a speciálních automobilů, autobusů a tahačů a jejich převody je třeba volit tak, aby vozidlo nebo souprava (tažné vozidlo s přívěsy nebo tahač s návěsy) zatížené na celkovou hmotnost vyjely 3% stoupání o délce minimálně 1 km rychlostí nejméně 30 km/h. Výkon motoru a převody výše uvedených vozidel schválených po 1. 1. 1973 musí zajistit za stejných podmínek jejich rychlost nejméně 32 km/h; vozidel pro mezinárodní dopravu schválených po 1. 1. 1974 rychlost nejméně 34 km/h. Vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí do 30 km/h musí stoupání vyjet nejméně takovou rychlostí, která odpovídá 50 % nejvyšší konstrukční rychlosti. Ve výše uvedených případech se počítá s valivým odporem 0,015 a se stanovenými zkušebními podmínkami podle příslušných ČSN.

U těžkých silničních tahačů[63]) musí činit výkon motoru nejméně 2,21 kW (3 k) na 1 t celkové hmotnosti soupravy. Ustanovení tohoto odstavce se netýká vozidel poháněných elektrickou energií.

(5) Motory mopedů nesmějí mít objem válců větší než 50 cm³.[64])

(6) Motory mopedů a motocyklů s objemem válců motoru nepřevyšujícím 50 cm³ a s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 50 km/h musí být na snadno přístupném místě označeny znakem sestávajícím z písmen CM a číslic vyjadřujících pracovní objem válců. Označení musí být lehce čitelné, nesnímatelné a odlité nebo vyražené (například CM-48 cm³).[65])

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

§ 24

Řízení vozidel

(1) Každé motorové a přípojné vozidlo musí mít řízení konstruováno a provedeno s maximální robustností tak, aby se zřetelem k zatížení řízených kol celkovou hmotností a k nejvyšší konstrukční rychlosti vozidla byla stále zaručena jeho bezpečná, snadná a rychlá ovladatelnost (zvláště směrová). Mechanismus a geometrie řízení musí být provedeny tak, aby byly potlačeny kmity (shimmy) a rázy v řízení.

(2) Motorová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí větší než 25 km/h — s výjimkou jednostopých motorových vozidel a třístopých s jedním kolem vpředu — musí mít konstruováno řízení tak, aby se řízená kola po projetí zatáčky samočinně vracela do přímého směru nebo aby k vracení kol do přímého směru byla potřebná podstatně menší síla než pro pohyb do zatáčky. Tato podmínka neplatí pro vozidla s výhradně hydraulickým převodem řízení.

(3) Spoje součástí řídicího ústrojí se nesmějí opotřebováním uvolnit tak, aby mohlo dojít k jejich porušení; šroubové spoje musí být bezpečně zajištěny.

(4) Řídicí ústrojí motorových vozidel při nastavení kol do přímého směru nesmí mít mechanickou vůli na volantu větší než 36° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h, větší než 27° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 100 km/h a větší než 18° u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 100 km/h;[66]) axiální vůle u jednostopých a třístopých motorových vozidel s řídítky musí být udržována podle předpisu výrobce.

(5) Motorová vozidla, u nichž zatížení vozovky řízenou nápravou (nápravami) činí nejméně 3,5 t, musí mít řízení vybaveno posilovacím zařízením.

(6) U motorových vozidel uvedených v odstavci 5 musí být při selhání posilového účinku zajištěna možnost řídit vozidlo (soupravu) čistě mechanickým způsobem, i když se značně vyšší ovládací silou (§ 25 odst. 7).

(7) Řízení osobních automobilů, nákladních automobilů a autobusů, pokud nejsou vybaveny posilovacím zařízením, musí být konstruováno tak, aby počet otáček volantu nepřesáhl 5 z polohy odpovídající vychýlení vnitřního řízeného kola vozidla o 35° zprava do stejné polohy vlevo nebo z jedné krajní polohy do druhé, pokud není docíleno úhlu vychýlení řízeného kola 35°. Krajní vychýlení řídicích kol musí být omezeno krajními dorazy.

(8) Osobní automobily — s výjimkou bezkapotových a polokapotových provedení, u nichž více než polovina délky motoru je za nejpřednějším bodem základny čelního skla nebo u nichž náboj volantu je v přední čtvrtině délky vozidla — musí být schváleny[67]) z hlediska bezpečnosti při čelní srážce a musí splňovat zejména tyto podmínky:

a) při srážce vozidla o hmotnosti rovnající se jeho pohotovostní hmotnosti a bez zkušební figuríny s překážkou při rychlosti 48,3 km/h nesmí se horní část sloupku řízení a hřídele volantu pohnout směrem dozadu, vodorovně a rovnoběžně s podélnou svislou rovinou souměrnosti vozidla o více než 127 mm vzhledem k bodu vozidla neovlivněnému nárazem, přičemž tato vzdálenost musí být stanovena dynamickým měřením;

b) při nárazu zkušební figurínou na volant relativní rychlostí 24,1 km/h nesmí síla vyvozená na hrudník zkušební figuríny volantem překročit 11 110 N (1135 kp);

c) konstrukce, provedení a upevnění volantu musí být bez nebezpečných výčnělků nebo ostrých hran, které by mohly poranit řidiče v případě

---

[63]) 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.

[64]) Je nepřípustné montovat do mopedů a jízdních kol [§ 76 odst. 7 písm. a)] motory s objemem válců přesahujícím 50 cm³; stane-li se tak, je takové vozidlo považováno za motocykl.

[65]) Bližší určení velikosti a umístění označení se přenechává na vůli výrobce.

[66]) Hodnoty vůle řízení se měří při umístění řídicích kol vozidla na točnách s valivým uložením.

[67]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 12; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

srážky, a nesmí obsahovat části nebo příslušenství včetně ovládání houkačky, za které se mohou zachytit šaty řidiče (např. rukávy) nebo klenoty a bižutérie (náramky, náramkové řetízky apod.) při normálních řídících pohybech.

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

§ 25

Ovládací a kontrolní ústrojí

(1) Každé motorové vozidlo musí mít zařízení, která slouží k jeho ovládání za jízdy, umístěna tak, aby je řidič mohl snadno a bez nebezpečí záměny i ve tmě ovládat, aniž by odvracel pozornost od jízdní dráhy.

(2) U automobilů a silničních tahačů musí být všechna zařízení sloužící k ovládání vozidla za jízdy a ostatní zařízení obsluhovaná řidičem během jízdy, a to zejména:

— řízení,
— brzdění provozní, nouzové, parkovací a odlehčovací,
— zařízení pro zvukovou signalizaci,
— akcelerační zařízení (plynový pedál, rukojeť),
— řazení,
— vypínání a zapínání spojky,
— zapalování,
— spouštěcí a zastavovací zařízení motoru (včetně žhavení),
— obrysová, dálková, tlumená a směrová světla, výstražná světla a světla do mlhy (pokud jsou), světelné výstražné zařízení,
— systém stírání čelního skla,
— systém ostřikování čelního skla,
— sytič, popřípadě přidavač (pokud je ruční),
— clona proti slunci u řidiče,
— systém topení a větrání, zapínání a vypínání, regulace,
— systém ovládání bočních oken na straně řidiče,
— zapalovač cigaret pro řidiče (pokud je),
— otvírání a zavírání dveří automobilu,
— rozhlasový přístroj (nevztahuje se na dálkové autobusy s vícečlennou obsluhou vozidla),
— vnitřní zpětné zrcátko,
— popelníček pro řidiče,
— systém odmlžování a odmrazování,
— osvětlení interiéru vozidla,

umístěna v operačním dosahu řidiče tak,[68]) aby je mohl bez podstatné změny polohy trupu na svém sedadle snadno a bez nebezpečí záměny i ve tmě ovládat, aniž by musel odvracet pozornost od jízdní dráhy. Přitom zejména pedály brzdy, spojky a akcelerace musí být provedeny tak, aby noha na nich při jejich ovládání nesklouzávala a nebyla nadměrně unavována.[69]) Žádné z výše uvedených zařízení v osobním automobilu nesmí svým umístěním a tvarovým provedením bránit řidiči přemístit se ze svého sedadla za účelem vystoupení z vozidla na opačné straně, než kde sedí.

(3) U motorových vozidel uvedených v odstavci 2 musí být pro bezpečnou identifikaci ovládací zařízení pro

— hlavní přepínač vnějšího osvětlení,
— dálková světla a tlumená světla (světlomety), směrová světla a výstražná světla,
— systém stírání čelního skla,
— systém ostřikování čelního skla,
— systém vytápění a větrání,
— systém odmrazování a odmlžování,
— sytič, popřípadě přidavač (pokud je ruční),
— světla do mlhy,
— ovládací orgán nouzového brzdění (je-li jím vozidlo zvlášť vybaveno),
— systém ovládání bočních oken na straně řidiče,

pokud jsou umístěna na přístrojové desce, označena jednotnými symboly,[70]) které spolehlivě udávají jejich funkci. Jestliže uvedená zařízení nejsou umístěna na přístrojové desce, avšak přesto jsou označena, musí být tato označení shodná se symboly pro jednotlivá zařízení.

(4) Řadicí páky automatických převodovek automobilů musí vyhovovat těmto dalším požadavkům:[71])

[68]) Termín „v operačním dosahu" zde znamená umístění ve vnitřním prostoru vozidla, kde ovládací zařízení, s nimiž řidič potřebuje manipulovat, mají být situována ve vztahu k poloze řidiče za jízdy. Ověření operačního dosahu se provádí třírozměrnou figurínou podle poznámky 76 v souladu s poznámkou 21.

[69]) Zejména jejich fyziologicky nevhodnou polohou a provedením (např. pedál akcelerace musí být umístěn tak, aby při jeho ovládání byla pata nohy podepřena).

[70]) Symboly musí odpovídat návrhu Předpisu EHK, obsaženému v dokumentu TRANS/SC1/WP29/R1/rev. 1.

[71]) Pro požadované uvedené polohy páky je nutno dodržet nesmazatelné označení jednotlivých poloh odleva doprava za sebou písmeny: P — parkování; R — zpětný chod; N — volnoběh a spouštění motoru; dopředné rychlosti je možno označovat např. D — jízda vpřed s automatickou volbou převodů; L — jízda vpřed pro velké stoupání a klesání (tento převod slouží rovněž k zvýšení brzdného účinku motoru); přitom musí být zachována možnost spouštění motoru spouštěčem při polohách páky označených P a N (označení jednotlivých poloh páky je převzato z anglických názvů P — parking, R — reverse, N — neutral, D — drive, L — lowspeed a je podmíněno mezinárodní unifikací).

a) neutrální poloha páky mezi polohami pro jízdu vpřed a vzad musí být označena písmenem N; při této poloze musí být možný volnoběh motoru a spouštění motoru,

b) je-li páka pod volantem a upevněna na sloupek řízení, musí být pohyb z neutrální polohy do polohy pro jízdu vpřed ve směru pohybu ručiček hodin (zleva doprava),

c) je-li v postupném řazení polohy páky zahrnuta i poloha pro parkování s mechanickým blokováním, která musí být označena písmenem P, musí být tato poloha na konci řazení přilehlém k poloze pro jízdu vzad označena písmenem R,

d) je-li u vozidla více než jeden rychlostní stupeň pro jízdu vpřed, musí jeden z těchto stupňů zajistit větší účinek brzdění motorem než při nejvyšším rychlostním stupni při rychlosti menší než 40 km/h,

e) spouštění motoru (spouštěče) musí být vyloučeno při poloze páky pro jízdu vpřed a vzad.

(5) U automobilů s automatickými převodovkami a s převodovkami s nuceným ručním řazením musí mít řidič ve svém zorném poli trvalé vyznačení posloupnosti řazení; přitom u převodovek s nuceným ručním řazením musí být poloha řadicí páky pro jízdu vzad označena vždy písmenem R.

(6) Vozidla musí být vybavena kontrolními přístroji buď stupnicovými, které ukazují vzrůstající hodnoty stupnic stejným směrem (doprava nebo nahoru),[72]) nebo bezstupnicovými. Hodnoty stupnic musí být vyznačeny zřetelnými symboly (písmeny a číslicemi, znaky, barevnými poli, nebo jejich vzájemnými kombinacemi) provedenými výraznými kontrastními barvami; zásady pro čitelnost číslicových údajů platí i pro bezstupnicové tlačítkové kontrolní přístroje.

(7) Nejvyšší přípustné síly na ovládacích orgánech vozidla nesmějí přesahovat tyto hodnoty:

Orgán	Nákladní automobily, silniční tahače, autobusy, přípojná vozidla N (kp)	Osobní automobily N (kp)	Dvoukolová a tříkolová motorová vozidla s celkovou hmotností nepřesahující 1 t N (kp)	Zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí N (kp)
Řízení[73])				
— bez posilového zařízení nebo s posilovým zařízením v činnosti	245 (25)	117,5 (12)	—	117,5 (12)
— při selhání posilového zařízení	490 (50)	—	—	490 (50)
provozního, nouzového a parkovacího brzdění ovládaného nožně	686,5 (70)	490 (50)	—	588,5 (60)
nouzového a parkovacího brzdění ovládaného ručně	588,5 (60)	392,5 (40)	—	294 (30)
nožně ovládané brzdy na zadní a přední kolo (kola) a nožně ovládaného parkovacího brzdění	—	—	u kategorií L 1, L 2 392,5 (40) u kategorií L 3, L 4, L 5 490 (50)	—
ručně ovládané brzdy na přední kolo (kola) a ručně ovládaného parkovacího brzdění	—	—	196 (20)	—
spojky[74])	196 (20)	147 (15)	78,5 (8)	245 (25)

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

[73]) Na obvodu volantu, při přechodu z jízdy v přímém směru do natočení řídicích kol odpovídajícího poloměru zatáčení 12 m, při rychlosti vozidla 10 km/h a při době potřebné od začátku natáčení volantu do dosažení uvedeného natočení řídicích kol nepřesahující 4 s a v případě selhání posilovacích zařízení nepřesahující 6 s.

[74]) Pro spojky s posilovacím ovládacím zařízením platí tyto hodnoty pro posilovací zařízení v činnosti.

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

§ 26

Výhled z motorových vozidel z místa řidiče a zpětná zrcátka

(1) Každé motorové vozidlo musí být konstruováno a vybaveno tak, aby byla zajištěna za všech možných provozních a povětrnostních podmínek největší možná viditelnost z místa řidiče všemi směry.

(2) Výhled z místa řidiče u automobilů a silničních tahačů musí být schválen;[75]) to platí v přiměřeném rozsahu pro výhled dozadu i u jednostopých motorových vozidel a jejich modifikací s otevřenou karosérií. Výhled z místa řidiče je určen prostorovou soustavou přímek procházejících výhledovými body (V-body), jejichž poloha je vztažena k poloze projektovaného vztažného bodu sedění (R-bodu) na sedadle řidiče.[76]) Tento R-bod pro účely určení výhledu leží při krajní zadní poloze (u zemědělských a lesnických traktorů při střední poloze) řidičova sedadla, určené výrobcem k sezení, ve vztažné podélné svislé rovině procházející zřejmým středem sedadla. Jestliže střed sedadla nelze stanovit, musí být tato vztažná rovina nahrazena rovnoběžnou rovinou procházející středem volantu. U automobilů, s výjimkou osobních automobilů, je dále pro určení podmínek výhledu rozhodující poloha vztažného bodu výhledu (P-bodu), ležícího 627 mm svisle nad R-bodem, při sklonu opěradla sedadla 25° nazad od svislice; pro odlišné základní nastavení sklonu opěradla je nutno polohu P-bodu upravit.[77])

(3) U osobních automobilů musí být pro výhled řidiče dopředu splněny tyto podmínky:

a) průhledná plocha čelního skla musí obsahovat 6 údajových bodů, vzniklých jako průsečíky přímek vycházejících z V-bodů s vnějším povrchem čelního skla,[77])

b) pro účely ověření velikosti stíraného vnějšího povrchu čelního skla se stanoví

ba) velká vztažná plocha průhledu čelním sklem, z níž musí být nejméně 75% stíráno stěrači vozidla,

bb) malá vztažná plocha průhledu čelním sklem, z níž musí být nejméně 99 % stíráno jedním stěračem,

c) úhel zakrývání dvojokého výhledu sloupky čelního skla, popřípadě dělícími sloupky zasklení předních dveří se zjišťuje ve vodorovné rovině, procházející P-bodem, tečnami k obrysům těchto sloupků, vycházejícími z výhledových bodů; jeho hodnota nesmí být větší než 6°,

d) v prostoru pro výhled v rozsahu 180° dopředu omezeném shora i zdola soustavou smluvních ploch, které procházejí V-body, nesmějí být překážky bránící dvojokému výhledu z V-bodů, s výjimkou sloupků uvedených v písmenu c), s výjimkou předepsaných součástí výbavy vozidla (zpětná zrcátka, ramena stěračů) a s výjimkou překážek, jejichž šířka měřená ve vodorovném směru kolmo k přímkám z V-bodů nepřesahuje 65 mm.

(4) U ostatních automobilů, silničních tahačů, s výjimkou tahačů podle odstavce 5, a u pojízdných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 50 km/h musí být splněny tyto podmínky pro výhled řidiče dopředu:

a) průhledná plocha čelního skla musí být nejméně tak velká jako vztažná plocha průhledu, vymezená na vnějším povrchu čelního skla jeho průsečnicemi se čtyřmi rovinami procházejícími P-bodem, z nichž

aa) horní rovina je kolmá k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla a ve vzdálenosti 12 m od P-bodu prochází bodem ležícím ve výši 5 m nad vozovkou,

ab) dolní rovina je kolmá k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla a u bezkapotového provedení vozidla ve vzdálenosti 1 m od přídě vozidla prochází bodem ležícím ve výši 1 m nad vozovkou, u polokapotového a kapotového provedení protíná rovinu vozovky ve vzdálenosti 10 m od P-bodu; pokud u bezkapotového provedení vozidla není

---

[75]) Schválení se provádí
a) pro výhled z vozidel dopředu
— u osobních automobilů podle návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/431,
— u ostatních automobilů, silničních tahačů a pojízdných pracovních strojů podle odstavců 4 a 5 tohoto paragrafu;
b) pro výhled z vozidel dozadu (zpětnými zrcátky) podle odstavců 7, 11 až 16 tohoto paragrafu;
c) pro zpětná zrcátka podle ustanovení odstavců 9 až 13; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[76]) Projektovaný vztažný bod sedění neboli R-bod představuje kolmý průmět osy otáčení nohou a trupu dvourozměrné šablony podle ČSN 30 0725 na vztažnou svislou podélnou rovinu; polohu R-bodu na vozidle udává výrobce a její shodnost nebo limit odchylky od polohy H-bodu (kyčelního kloubu) zkušební třírozměrné figuríny podle ČSN 30 0725 se ověřuje podle návrhu Předpisu EHK uvedeného v poznámce 75.

[77]) Úprava se provádí podle návrhu Předpisu EHK uvedeného v poznámce 75.

splněna podmínka výhledu dolů, musí být vozidlo vybaveno nejméně jedním zrcátkem, které zajistí viditelnost průsečnice dolní roviny s rovinou vozovky v celé šířce vozidla,

ac) levá svislá rovina svírá se vztažnou svislou rovinou úhel 18°,

ad) pravá svislá rovina svírá se vztažnou svislou rovinou úhel 56°;

pro vozidla s asymetricky umístěnou budkou řidiče a pro vozidla s jednomístnou budkou řidiče tyto podmínky neplatí;

b) pro úhel zakrývání dvojokého výhledu sloupky čelního skla, popřípadě dělícími sloupky zasklení předních dveří platí tytéž podmínky jako v odstavci 3 písm. c);

c) v prostoru pro výhled v rozsahu 180° dopředu, omezeném shora i zdola soustavou smluvních ploch, platí tytéž podmínky jako v odstavci 3 písm. d).

(5) U silničních tahačů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h a u zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 50 km/h, s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů, je nutno zajistit viditelnost průsečnice dolní roviny kolmé ke svislé podélné rovině souměrnosti vozidla s rovinou vozovky ve vzdálenosti 10 m od P-bodu v šíři nejméně 5 m na každé straně od svislé podélné roviny souměrnosti vozidla.

(6) Vozidla musí být vybavena schválenými zpětnými zrcátky,[78]) a to:

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

b) automobily a silniční tahače nejméně jedním vnitřním a jedním vnějším zrcátkem na levé straně vozidla, popř. dalšími zpětnými zrcátky předepsanými v odstavci 4 písm. a); není-li u nich možný průhled vnitřkem karosérie (dozadu i do stran), nemusí být vybaveny vnitřním zrcátkem, musí však mít další vnější zrcátko na pravé straně vozidla,

c) zemědělské a lesnické traktory, samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje a samojízdné pracovní stroje nejméně jedním vnějším zrcátkem na levé straně vozidla.

(7) Zpětná zrcátka předepsaná podle odstavce 6 musí splňovat tyto podmínky pro výhled dozadu:

a) zpětným zrcátkem jednostopých motorových vozidel a jejich modifikací s otevřenou karosérií musí být zachycen bez podstatného rozměrového zkreslení obraz vozovky ubíhající k obzoru, počínaje ve vzdálenosti 20 m od zrcátka, široký alespoň 4 m,[79]) měřeno na levé straně vozidla,

b) vnitřním zrcátkem musí být bez podstatného rozměrového zkreslení zachycen obraz povrchu vozovky ubíhající k obzoru, počínaje ve vzdálenosti 60 m od zádi vozidla, a to v horizontálním úhlu alespoň 10° po každé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla.[80]) Obraz může být částečně zakryt sedícími cestujícími nebo hlavovými opěrkami sedadel,

c) vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla musí být bez podstatného rozměrového zkreslení zachycen obraz povrchu vozovky ubíhající k obzoru v šířce nejméně 2,5 m, počínaje ve vzdálenosti 10 m od zrcátka, měřeno na levé straně vozidla,[79]), [80])

d) vnějším zpětným zrcátkem na pravé straně vozidla musí být bez podstatného rozměrového zkreslení zachycen obraz povrchu vozovky ubíhající k obzoru v šířce nejméně 750 mm, počínaje ve vzdálenosti 4 m od zrcátka a v šířce nejméně 3,5 m ve vzdálenosti 30 m od zrcátka, a to na pravé straně vozidla;[79]), [80]) je-li přípojné vozidlo širší než tažné,[81]) musí zpětné zrcátko zajistit zachycení obrazu povrchu vozovky ubíhající k obzoru v šířce nejméně 2 m, počínaje ve vzdálenosti 10 m od zrcátka.

(8) Zpětná zrcátka předepsaná podle odstavce 6 musí

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

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

c) mít jednotlivě účinné plochy u

— jednostopých motorových vozidel a jejich modifikací nejméně 50 cm^2,

— osobních automobilů nejméně 100 cm^2,

— ostatních motorových vozidel, s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů a samojízdných pracovních strojů, nejméně 300 cm^2.

V případech, kdy ploché zrcátko by svou velikostí bylo neúměrné vnitřnímu prostoru vozidla nebo

[78]) Rozhodnutí o schválení podle zákona č. 30/1968 Sb. vydává Elektrotechnický zkušební ústav — státní zkušebna č. 201 (dále jen „EZÚ").

[79]) Uvedená šířka je měřena od svislé podélné roviny, dotýkající se vnějšího obrysu vozidla a rovnoběžné se svislou rovinou souměrnosti vozidla tažného, popřípadě přípojného, je-li toto širší než tažné, na straně, na níž je umístěno zrcátko.

[80]) Viditelnost se kontroluje z P-bodu za podmínek dvojokého vidění, přičemž P-bod je považován za střed souměrnosti zorných bodů o rozteči 65 mm, ležících na kolmici k svislé rovině souměrnosti vozidla.

[81]) Tažným vozidlem je každé vozidlo, které táhne přípojné vozidlo, tzn. i osobní automobil.

by přesahovalo nadměrně vnější celkový obrys vozidla, a u vozidel, která se vyznačují silnějšími otřesy, může být použito sféricky vypouklých zpětných zrcátek, jejichž poloměr zakřivení však nesmí být menší než 1,2 m. Účinná plocha těchto vypouklých zrcátek nesmí být menší

— u osobních automobilů než 50 cm^2,

— u ostatních motorových vozidel než 200 cm^2.

(9) Zpětné zrcátko zemědělských a lesnických traktorů, samojízdných sklizňových zemědělských a lesnických strojů a samojízdných pracovních strojů předepsané v odstavci 6 písm. c) může být ploché nebo vypouklé; jeho účinná plocha nesmí být menší než 200 cm^2. Vypouklost zrcátka musí být sférického tvaru o poloměru nejméně 1,2 m a jeho plocha musí být opticky klidná. Barevná reprodukce obrazu tímto zrcátkem zachyceného musí být taková, aby byly jasně rozlišitelné dopravní světelné signály.

(10) Povrch účinné plochy zpětných zrcátek předepsaných v odstavci 6 a dodávaných po 1. 1. 1973 musí být odolný proti odírání a narušování vlivem čištění plochy zrcátka. Hodnota odrazivosti reflexního povrchu zrcátka nesmí být menší než 35 % u osobních automobilů a menší než 50 % u ostatních motorových vozidel. Jestliže je používáno zrcátka se dvěma funkčními polohami, a to pro den a noc (prismatického typu), nesmí být hodnota odrazivosti při poloze pro noční jízdu menší než 4 %. Tato zrcátka, použitá jako vnitřní, mohou být kombinována s vnějšími zrcátky neprismatického typu.

(11) Montáž zpětného zrcátka předepsaného v odstavci 6 a držáku musí zajistit

a) stabilní polohu zrcátka vůči karosérii, tj. zrcátko nesmí být vychýleno samovolně ze své polohy obvyklými otřesy karosérie nebo řidičské budky a nesmí docházet k resonančnímu kmitání odrazové plochy zrcátka,

b) nastavení zrcátka naklápěním v horizontálním a vertikálním směru z místa sedícího řidiče, a to i u vnějšího zpětného zrcátka na straně řidiče při zavřených dveřích. V případě, že vnější zrcátko je upevněno mimo dosah sedícího řidiče (např. blatníková zrcátka), musí jeho držák umožňovat takovou aretaci zrcátka v seřízené poloze, která nedovolí nežádoucí změnu této polohy.

(12) Zpětná zrcátka motorových vozidel musí být svým provedením a upevněním řešena tak, aby byla snížena možnost zranění osob při srážce nebo prudkém zabrzdění.

(13) Všechna vnitřní a vnější zrcátka, s výjimkou těch, která jsou umístěna na vozidle výše než 1,9 m, měřeno od spodní hrany zrcátka k vozovce, musí splňovat tyto podmínky:[82])

a) jestliže vnější zpětné zrcátko narazí na chodce nebo cyklistu nebo jestliže cestující přijde do styku s vnitřním zrcátkem, musí být zrcátko schopno deformace nebo se jeho držák musí zlomit ve vhodně zvoleném průřezu,

b) pouzdro zrcátka musí být dostatečně odolné proti ohnutí, aby se sklo neroztříštilo, ledaže sklo je takové, že při jeho rozbití nevzniknou nebezpečné úlomky (zrcátko lepené k vnitřku pouzdra nebo zrcátko z bezpečnostního skla),

c) kompletní zrcátko s pouzdrem a držákem nesmí mít jakékoli nebezpečné ostré hrany,

d) okraje skla zrcátka musí být opatřeny rámečkem; žádná část rámečku a u vnějších zrcátek ani žádná jiná část zrcátka nesmí mít výčnělky se zaoblením o poloměru menším než 3,5 mm.

(14) Je-li na vozidle použito více zpětných zrcátek, než je předepsáno v odstavci 6, mohou tato doplňková zrcátka mít i menší účinnou plochu, než stanoví odstavec 8 a 9, a nemusí být seřiditelná podle odstavce 11.

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

— co nejméně bránila ve výhledu z místa řidiče,

— pohled do vnějších zrcátek se děl buď bočními okny nebo plochou čelního skla očišťovanou stěrači.

(16) Přesahují-li vnější zpětná zrcátka při své provozní poloze největší šířku vozidla, musí být jejich držák sklopný dopředu i dozadu nebo ohebný tak, že ve sklopeném nebo ohnutém stavu nepřesahují největší šířku vozidla. Zpětné zrcátko, jehož spodní okraj není ve větší výšce než 1,9 m, nesmí přesahovat největší šířku zatíženého vozidla o více než 200 mm, s výjimkou ustanovení odstavce 7 písm. d) věty za středníkem.

(17) Vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, musí být vybavena alespoň jedním vnějším zpětným zrcátkem na levé straně vozidla, zajišťujícím výhled dozadu a splňujícím podmínky stanovené v odstavcích 11, 12 a 15; ustanovení odstavců 1 až 10, 13, 14 a 16 pro tato vozidla neplatí.

§ 27

Zařízení pro zpětnou jízdu a zajištění vozidel proti pohybu

(1) Každé motorové vozidlo musí být opatřeno zařízením pro zpětnou jízdu (couvání), které je ovladatelné z místa řidiče. Tímto zařízením nemusí být vybavena tříkolová motorová vozidla s koly souměrně umístěnými k podélné svislé rovině souměrnosti, jejichž celková hmotnost nepřevyšuje 400 kg, a jednostopá motorová vozidla.

[82]) Pro hodnocení zrcátek platí zkušební podmínky obsažené v doporučení EHK TRANS/SC1/WP29/498 a 498 Amend. 1.

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

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

§ 28

Kryty kol

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

(2) Blatníky, podběhy a lapače nečistot vozidel uvedených v odstavci 1 musí překrývat šířku běhounu nezatížené pneumatiky; vnější boční okraje blatníků musí být zaobleny; u předních řízených kol přívěsu může být za tyto kryty považována nástavba (karosérie přívěsu);[83]) u dvou a více náprav, jdoucích bezprostředně za sebou, postačí společný kryt kol. Kryty kol a lapače musí splňovat tyto další podmínky:

a) u nezatížených automobilů a přívěsů a návěsů musí kryty kol — s výjimkou zadních blatníků sklápěčů — zakrývat kola tak, aby přední i zadní hrana krytu kol byla nejvýše 150 mm nad vodorovnou rovinou procházející středem kol;

b) u sklápěčkových vozidel smí být zadní kryt proveden jen na zadní straně kola; kryt však musí být svou horní hranou nejméně tak vysoko, jako je nejvyšší bod pneumatiky plně zatíženého vozidla a spodní hranou tak nízko, aby byla vždy níže, než je střed kola nezatíženého vozidla;

c) u nezatížených motocyklů 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) u nezatížených zemědělských a lesnických traktorů, které jsou určeny i k provozu na pozemních komunikacích, musí kryty kol zakrývat kola tak, aby přední hrana u přední nápravy byla před svislou rovinou procházející středem kola a aby zadní hrana u přední nápravy a přední a zadní hrana u zadní nápravy byla nejvýše jednu čtvrtinu výšky kol nad vodorovnou rovinou procházející středem kol;

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

(3) U vozidel opatřených pneumatikami — s výjimkou jednostopých vozidel a jejich modifikací — musí být na všechna kola umožněna montáž protiskluzových sněhových řetězů. Prostor mezi koly a podběhy, karosérií, rámem vozidla apod. musí být tak velký, aby při každém stavu zatížení vozidla byla dostatečná vůle mezi uvedenými pevnými částmi vozidla a koly s protiskluzovým zařízením.

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

§ 29

Kola, pneumatiky a plné pryžové obruče

(1) Kola vozidel musí být opatřena pneumatikami[84]) — pokud při schválení technické způsobilosti typu není stanoveno jinak — a jim odpovídajícími ráfky. Pneumatiky musí být pro každý typ vozidla voleny tak, aby jejich druh, rozměry a huštění, způsob konstrukce a provedení odpovídaly podmínkám provozu, zejména celkové hmotnosti vozidla (tlaku nápravy) a jeho nejvyšší konstrukční rychlosti a přitom dosahovaly co největší životnosti a hospodárnosti. Na celém obvodu a v celé šířce běhounu musí být pneumatiky opatřeny profilovými drážkami nebo zářezy. Pneumatiky pro osobní automobily a jejich přívěsy vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1976 a pneumatiky pro ostatní motorová a jejich přípojná vozidla vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1977 musí být schváleny.[85])

(2) Na vozidle — pokud při schválení technické způsobilosti typu není stanoveno jinak — smí být používáno pouze pneumatik doporučených pro daný typ vozidla výrobcem vozidla a výrobcem pneumatik.[86]) Únosnost pneumatik nesmí být nižší, než je zatížení připadající na kolo (nápravu) vozidla.

[83]) Tuto podmínku nelze aplikovat pro zadní kola u vozidel s velkým zadním převisem karosérie (nástavby), a to z důvodu zabránění nadměrného rozstřikování nečistot (vody, bláta, sněhu).

[84]) ČSN 64 0001.

[85]) Podmínkou schválení pneumatik pro osobní automobily a jejich přívěsy je splnění požadavků Předpisu EHK č. 30.

[86]) Pneumatiky musí být řádně označeny údajem o rozměru, kategorii únosnosti, rychlostní kategorii, druhu pneumatiky (radiální, diagonální nebo smíšená konstrukce), bezdušovém provedení „TUBELESS" a jakostní značkou, popřípadě značkou měnící jejich určení.

(3) Na vozidle nesmějí být — s výjimkou nouzového dojetí[87]) — na téže nápravě současně pneumatiky různých druhů; přitom na zadní nápravě nesmějí být

— pneumatiky diagonální, jsou-li na přední nápravě pneumatiky radiální nebo smíšené konstrukce,

— pneumatiky smíšené konstrukce, jsou-li na přední nápravě pneumatiky radiální.

Pneumatiky různých druhů nesmějí rovněž být na nápravách dvounápravy. Dnem 1. 1. 1977 smějí být na téže nápravě (nápravách dvounápravy) jen pneumatiky stejného druhu vzorku běhounu.[88]) Dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy, smějí být na vozidle — s výjimkou nouzového dojetí — jen pneumatiky stejného druhu.

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

(5) Pláště pneumatik nesmějí mít na svém vnějším obvodu a bocích trhliny nebo poškození, které obnažují kordovou kostru nebo ji narušují. Činná plocha pláště pneumatiky musí mít po celém obvodu běhounu jasně viditelný vzorek s hloubkou drážek nebo zářezů nejméně 1 mm.

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

(7) Pláště pneumatik mohou být protektorovány pouze za předpokladu, že to umožňuje jejich konstrukce a že je dostatečně silná vrstva pryže v koruně pneumatiky.

(8) Drážky dezénu výrobcem označených plášťů pneumatik pro nákladní automobily, autobusy a speciální automobily a obřích pneumatik smějí být po sjetí na hloubku 1 mm dodatečně prohloubeny jen způsobem předepsaným výrobcem pneumatik.

(9) Protiskluzové hroty smějí být používány pouze na vozidlech o celkové hmotnosti menší než 3,5 t v době od 15. listopadu do 31. března, a to za těchto podmínek:

a) pneumatiky s hroty smějí být namontovány pouze na vozidla, která jsou opatřena za zadními koly lapači nečistot umístěnými podle § 28 odst. 2 písm. e),

b) hroty musí být na všech kolech vozidla,

c) hroty smějí být namontovány jen na typy pneumatik určené výrobcem; výrobce určí i způsob montáže a provedení hrotů,

d) výška hrotů nad novým běhounem pneumatiky nesmí být větší než 2,5 mm,

e) jsou-li pneumatiky s hroty po demontáži opět montovány, musí být smysl jejich otáčení při jízdě shodný s původním; proto musí být na těchto pneumatikách vyznačen smysl otáčení kola,

f) brzdění a zrychlování nesmí být prudké,

g) rychlost jízdy na pozemních komunikacích nesmí být větší než 100 km/h,

h) vozidlo musí mít na zádi označení, jehož vzor stanoví federální ministerstvo dopravy.

Používání pneumatik s protiskluzovými hroty se ode dne 15. listopadu 1978 zakazuje; tento zákaz platí i pro vozidla v mezinárodním provozu.

(10) Speciální vozidla, u nichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřekročí 20 km/h, mohou být výjimečně opatřena plnými pryžovými obručemi; přitom nejvyšší statické zatížení nesmí překročit 100 kg na 1 cm šířky základní plochy obruče. Jestliže nejvyšší konstrukční rychlost vozidla nepřekročí 8 km/h, smí statické zatížení být až 125 kg.

(11) Plošné měrné zatížení tvrdé vozovky na skutečné stykové ploše nesmí překročit u pneumatik a u plných pryžových obručí 10 kg na 1 cm^2.[89])

§ 30

Pérování vozidel

(1) Pro odpérování vozidel — s výjimkou silničních tahačů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h, jednostopých motorových vozidel s objemem válců motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 a s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h a zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h — musí být použito vhodného odpružení, popřípadě doplněného vhodnými tlumiči pérování a eventuálně i stabilizátory. Pérování a jeho tlumení musí být voleno tak, aby vozidlo vykazovalo co nejmenší dynamické síly do vozovky a karosérie; zároveň musí být zajištěno co nejmenší boční vyklánění (kolébání) vozidla.

(2) Konstrukce a stav pružícího ústrojí nesmí být příčinou nízké životnosti karosérie a podvozkových částí vozidla, zvyšování únavy řidiče a cestujících ve vozidle, ani poškozování nákladu vozidla.

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

[87]) § 3 odst. 3 vyhlášky č. 80/1966 Sb.

[88]) Druhy vzorku běhounu se rozumí vzorek letní, zimní, terénní, univerzální a asymetrický.

[89]) Ověření se provádí podle ČSN 30 0523.

(4) Mezní hodnoty pro posouzení vlastností pérování vozidel stanoví federální ministerstvo dopravy.[90])

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

§ 31

Karosérie vozidel a budka řidiče

(1) Karosérie vozidel, zejména vozidel, která jsou určena pro hromadnou přepravu osob, a budka řidiče musí být konstruovány tak, aby zajišťovaly co největší míru bezpečnosti jak při čelních a bočních nárazech, tak i při převrácení vozidla.

(2) Karosérie vozidel pro přepravu osob a budka řidiče musí být těsněny proti vnikání prachu, vody (jak proudem vody o tlaku nejméně 1,5 bar (kp/cm^2), tak i mírným oplachováním při stání vozidla), výfukových plynů a jiných nečistot a jejich spojení s hnacími i hnanými orgány vozidla, popřípadě s podvozkem musí být provedeno tak, aby se do nich přenášely hluk a vibrace od jejich zdrojů v nejmenší míře.

(3) Budka řidiče musí mít vnitřní světlou šířku[91]) nejméně

jednomístná	750 mm,
dvoumístná	1,25 m,
třímístná	1,70 m,
třímístná a dvoumístná s lůžkem (lůžky)	1,90 m.

(4) 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, čelním nebo bočním nárazu nebo nárazu zezadu byla vhodným provedením a vybavením vnitřku omezena na nejmenší možnou míru.[92])

(5) U osobních automobilů podléhají z hlediska ustanovení odstavce 4 schválení[93]) zejména

— části vnitřku vozidla před řidičem a cestujícími,

— uspořádání a provedení ovládacích ústrojí,

— střecha (i otevírací),

— opěradlo a zadní část sedadel.

(6) Každý autobus a osobní autobusový přívěs musí mít pro plný počet sedících osob zajištěno uložení zavazadel

a) ve zvláštních schránkách, kde pro jednoho cestujícího v dálkovém nebo luxusním autobusu musí být počítáno se zavazadlovým prostorem tvaru pravoúhlého šestistěnu o objemu nejméně 0,1 m^3 a u linkového autobusu nejméně 0,03 m^3,

b) u linkových autobusů na střešním nosiči nákladů opatřeném na všech stranách bezpečným zábradlím, vysokým nejméně 0,25 m a s bezpečným přístupem ze zádi nebo z pravé strany vozidla; střešní nosič může být i u dálkových autobusů jako doplňkové zařízení, pokud je splněno ustanovení § 12.

---

[90]) Podmínky a způsob měření mezních hodnot stanoví ČSN 30 0560.

[91]) Počet míst k sezení ve vztahu k šířce je uvažován v jedné příčné řadě; uvedené hodnoty se měří na přímkách kolmých k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla a protínajících spojnici vztažného bodu sezení neboli R-bodu s E-bodem v celém rozsahu její délky a současně v rozsahu sklonu této spojnice. H-bod viz pozn. 76. E-bod představuje polohu ramenního kloubu ve vzdálenosti 495 mm od H-bodu. Sklon spojnice HE je shodný se sklonem opěradla podle § 32 odst. 3.

[92]) Vhodným provedením a vybavením vnitřku vozidla se rozumí takové provedení a vybavení vnitřku vozidla, v němž nejsou na částech, na které mohou narazit uvnitř sedící osoby, žádné nebezpečné hrany, výstupky nebo výčnělky, jež by mohly zvýšit nebezpečí nebo vážnost poranění; to platí také pro části vozidel nebo jejich příslušenství jako

— měkce čalouněné hrany odkládacích polic a hrany či celé čelní plochy přístrojových desek, sluneční clony, loketní opěry, opěradla sedadel a jejich zadní partie,

— madla, věšáky a držáky umístěné před nebo nad sedadly a vyrobené z různých materiálů; to se u vozidel pro hromadnou přepravu osob nevztahuje na přidržovací tyče svislé i vodorovné a na madla i držáky na sedadlech, pokud jsou umístěny nebo provedeny v rovině opěradla a nepřesahují jeho obrys a jejich rozměr není větší, než je bezpodmínečně nutno pro bezpečné uchopení jednou rukou (tyto nemusí být čalouněny, ale nesmějí mít ostré hrany, výstupky nebo výčnělky),

— vypínače, tlačítka, ovládací páky, vnitřní ovladače dveří a táhla v přístrojových deskách před sedadly nebo nad nimi, opatřené širokými a zaoblenými hlavicemi a knoflíky o dostatečné ploše,

— vnitřní zpětné zrcátko se zaoblenými hranami a vhodným upevňovacím elementem,

— u vozidel s posuvnou, shrnovací nebo svinovací střechou, jejíž rám nemá ostré hrany a výstupky směřující dovnitř vozidla a jejíž uzavírací zařízení nemá výstupky a ostré hrany, zejména v místech vnitřku nad sedadly nebo před nimi,

— tělesa vnitřního osvětlení (jejichž kryty nesmějí být tříštitelné),

— dvířka příručních schránek a obdobných zařízení, která se nesmějí otevřít při čelní srážce vozidla účinkem zrychlení 20 g a při jiné srážce nebo převržení vozidla účinkem zrychlení 10 g.

[93]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č 21; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV. Tyto podmínky se přiměřeně aplikují i na ostatní automobily.

Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro autobusy městské hromadné dopravy.

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

— dvěma při obsaditelnosti od 9 do 15 osob (mimo řidiče),

— třemi při obsaditelnosti od 16 do 22 osob (mimo řidiče),

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

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

Východy musí být rozmístěny tak, aby — kromě případných dveří v zádi 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 karosérie; pokud jde o dveřní východ, musí být u něho návod k jeho použití.

(8) Nouzové východy (odstavec 7) jsou:

a) okenní, tj. okna o ploše nejméně 4000 cm² se světlými rozměry nejméně 500 mm (výška) a 700 mm (šířka) a s volným přístupovým prostorem (bez překážek, jako např. opěradla sedadel, přidržovací tyče), jehož obdélníkový průřez musí mít plochu nejméně 2300 cm², výšku 430 mm a šířku 600 mm; přitom obdélníkový průřez může mít zaoblené rohy s poloměrem nejvýše 250 mm,

b) dveřní, tj. dveře na levém boku[94]) nebo na zádi se světlou šířkou nejméně 550 mm a výškou 1,2 m,

c) střešní, tj. průlezy o ploše nejméně 3300 cm² se světlou šířkou i výškou nejméně 500 mm.

(9) Dveře na pravém boku autobusu a osobního autobusového přívěsu, které slouží k nastupování a vystupování cestujících, jsou považovány za nouzový východ pouze tehdy, jestliže je v případě potřeby možné tyto dveře otevřít ručně, i když se zvýšeným úsilím, ať jsou ovládány jakýmkoli servomechanismem.

(10) Okenní nouzové východy (odstavec 8 písm. a)) musí být snadno přístupné a přidržovací tyče a jiná podobná vnitřní zařízení nesmějí snižovat jejich světlost nebo bránit přístupu k nim. Okenní nouzové východy musí být snadno otevíratelné z vnitřku a z vnějšku karosérie nebo mohou být pouze z bezpečnostního kaleného skla; v tomto případě musí být v blízkosti nouzového východu uvnitř vozidla snadno přístupné zařízení pro rozbití skla, k tomu účelu určené (kladivo apod.).

(11) Dveřní nouzové východy (odstavec 8 písm. b)) musí být snadno přístupné[94]) a mohou být zamykatelné z vnějšku karosérie, avšak z vnitřku musí být možno je otevírat směrem ven jednoduchým způsobem a bez použití klíče. Dveřní nouzový východ nesmí mít otevírací zařízení z vnějšku výše než 1,8 m nad vozovkou, na níž vozidlo stojí. Dveřní nouzové východy nesmějí být posuvného typu ani nesmějí být ovládány dálkově a musí být konstruovány tak, aby bylo malé nebezpečí zaklínění v případě deformací karosérie.

(12) Střešní nouzové východy (odstavec 8 písm. c)) musí být umístěny nad sedadlem nebo rovnocenným výchozím místem umožňujícím výstup. Východy musí být posuvné nebo vytlačitelné jako celek; nesmějí být opatřeny závěsy.

(13) V autobusech a osobních autobusových přívěsech musí být vnitřní světlá výška prostorů určených pro stání a pro průchod cestujících nejméně 1,9 m, u vozidel s místy pouze k sezení a s motorem umístěným v zádi vozidla nejméně 1,8 m. U autobusů s obsaditelností nejméně 16 osob mimo řidiče musí být prostor pro průchod cestujících široký nejméně 300 mm až do výšky 900 mm.[95])

(14) V autobusech, popřípadě v osobních autobusových přívěsech se stanoví minimální plocha rovné podlahy[96]) na jednu osobu:

a) místo k stání 0,150 m² u městského provedení autobusu,
0,200 m² u linkového provedení autobusu,

b) místo k sezení 0,315 m² u všech provedení autobusů a osobních autobusových přívěsů.

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

(15) Jsou-li v podlaze nákladních automobilů, silničních tahačů, jejich návěsů a přívěsů otvory pro přístup k obsluze a údržbě podvozkových orgánů, musí být jejich kryty upraveny tak, aby jimi byl vyloučen jakýkoli nežádoucí zásah zvenčí do vnitřku karosérie.

(16) Každý automobil a návěs, určený k přepravě nebo přepravující sloupy nebo tyčový materiál

[94]) Nejsou-li dveře k místu pro řidiče snadno přístupné, zejména pro nutnost protlačit se mezi volantem a sedadlem pro řidiče ke dveřím, nelze je uznat za nouzový dveřní východ.

[95]) Ověření rozměrů průchodu a ostatních požadavků na karosérii autobusů provádí ÚVMV podle návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/411.

[96]) Předepsaná plocha pro jednu osobu má tvar pravoúhlého čtyřúhelníka, u něhož poměr kratší a delší strany není větší než 1 : 1,2; místa k sezení mohou být nad podběhy kol.

(roury, klády, tyče apod.), s výjimkou deskového a hraněného řeziva, musí mít kabinu řidiče chráněnu pevným ochranným štítem proti posunu nákladu podle § 64.

(17) U jednostopých motorových vozidel musí mít ochranný kryt před řidičem zaoblené hrany a jeho upevňovací zařízení nesmí překážet v řízení vozidla, snižovat výhled ani být příčinou zranění řidiče. Volný prostor mezi ovládacím zařízením vozidel a ochranným krytem, popřípadě jeho součástmi musí být široký nejméně 70 mm.

(18) U nákladních vozidel s valníkovou, skříňovou nebo sklápěcí karosérií musí být odjištění a zajištění otevírání a zavírání bočnic, zadních čel nebo dveří a jejich sklápění umožněno takovým konstrukčním provedením kování, závěsů a závěrů, aby jakákoli ruční (svalová) manipulace byla snadná, bez nadměrné fyzické námahy a pokud možno bez jiných pomůcek. U sklápěcích 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 provedeny tak, aby byly zajištěny 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. Ovládací (svalová) síla při ruční manipulaci jednoho člověka se zadním čelem a s bočnicemi nesmí přesahovat 245 N (25 kp).

(19) U nákladních sklápěcích automobilů o celkové hmotnosti nejméně 8,5 t musí být chráněn prostor mezi budkou řidiče a korbou; u vozidel určených pro práci pod bagrem a k nakládání balvanů, kamení apod. musí být budka řidiče chráněna ochranným štítem.

(20) Ložné plochy nákladních automobilů s pevnou (nesklápěcí) karosérií musí být konstruovány tak, aby splňovaly požadavky pro ložení normovaných krabic, beden, palet a kontejnerů. Výška ložné plochy karosérie (valníkové, skříňové apod.) nad vozovkou musí být co nejmenší při respektování rozměru pneumatik a velikosti propérování.

(21) Karosérie automobilů, přívěsů a návěsů, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1974, musí být upraveny tak, aby dveřní kliky, závěry a závěsy dveří, postranic a čel a očka lanek nebo řemenů pro upevnění plachty na vozidle, pokud jsou níže než 1,9 m nad vozovkou, vyčnívaly nejvýše 40 mm z celkového povrchu karosérie vozidla nebo obrysových linií karosérie vozidla, nebo musí být potaženy, popř. obaleny materiálem pohlcujícím rázovou energii.

(22) Jiné vyčnívající části karosérií a nástaveb autobusů, nákladních automobilů, přívěsů, návěsů, pojízdných pracovních strojů a speciálních automobilů, které mohou způsobit zachycení při šikmém nárazu (zadní nárazníky s letmými konci, podpěrná ramena autojeřábů, rozstřikovací a distribuční lišty a trubky u autocisteren, rozstřikovačů živic, sypačů apod.), musí být opatřeny ochrannými lištami nebo podobným zařízením tvořícím dostatečný náběh nebo vedení přibližně rovnoběžné s podélnou osou vozidla. Přitom není rozhodující, zda uvedené části přesahují vnější obrys vozidla.

(23) Karosérie osobních automobilů musí být schválena[97]) z hlediska vnějších výčnělků. Vnější povrch těchto osobních automobilů nesmí mít špičaté nebo ostré výčnělky nebo výčnělky směřující ven, které svým tvarem, rozměry nebo tvrdostí by zvětšovaly nebezpečí poranění osob, na které by karosérie narazila nebo které by se po karosérii v případě kolize sunuly. Dále nesmí mít části směřující ven, které by mohly zachytit chodce, cyklistu nebo motocyklistu. Zvláštní předpisy[97]) stanoví další požadavky pro okrasné a identifikační předměty připevněné ke karosérii, štítky a obruby světlometů, mřížky pro vstup a výstup vzduchu, vnější části stěračů, nárazníky, kliky a tlačítka dveří a vík, hrdla palivových nádrží, matice kol, náboje kol a jejich okrasné kryty, hrany a záhyby plechů, deflektory vzduchu a deště, opěry pro zvedák.

(24) Ode dne, který stanoví federální ministerstvo dopravy, musí být karosérie osobních automobilů konstruovány a vyráběny tak, aby při čelním, bočním a zadním nárazu byla vzniklá deformační práce pohlcena přední, boční nebo zadní částí vozidla, aniž by došlo k většímu ohrožení osob vlivem deformace střední části karosérie a aniž by se přitom otevřely nebo zaklínily dveře automobilu, a aby při převrácení automobilu na střechu nedošlo k nepřípustným deformacím nosných střešních sloupků.[98])

(25) Řidičské budky nákladních automobilů o celkové hmotnosti nejméně 7 t, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1975, musí být schváleny[99]) z hlediska odolnosti proti deformacím vzniklým při převrácení vozidla nebo srážce.

(26) Ode dne, který stanoví federální ministerstvo dopravy, musí být karosérie autobusů konstruovány a provedeny tak, aby deformace vzniklá při zatížení střechy po převrácení vozidla neohrozila cestující.[98])

(27) Oddělení motorového prostoru nebo prostoru pro jakýkoli jiný zdroj tepla (např. nezávislé

[97]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 26. Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[98]) Tento požadavek se ověřuje podle návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/372 a W/TRANS/WP 29/411; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[99]) Podmínkou schválení je splnění požadavků návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/359; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

topení, výfukové potrubí) od prostoru pro cestující nebo pro náklad musí být provedeno buď pevnou stěnou, která tvoří nedílnou součást konstrukce karosérie nebo stěnou — víkem, která je s konstrukcí karosérie spolehlivě spojena. Stěny, které oddělují prostor motoru od prostoru pro cestující, musí být provedeny tak, aby splňovaly tyto podmínky:

a) nesmí se používat žádného hořlavého materiálu nebo materiálu, který může nasáknout palivem nebo mazivem (týká se i zvukově izolačního materiálu),

b) musí být učiněna taková opatření, aby se na stěnách nebo v prostoru motoru zabránilo shromažďování oleje, paliva a jiných hořlavých materiálů.[100])

Ustanovení tohoto odstavce se nevztahuje na jednostopá motorová vozidla a prostory pro náklad automobilů, u nichž je dostatečná vzdálenost mezi dřevěnou podlahou ložného prostoru a motorem.

([28]) Ustanovení odstavců 1, 2, 4 až 13, 17 druhé věty, 18 až 21 a 23 až 27 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 32

Sedadla a lůžka, rozměrové vztahy mezi sedadlem, ovládacími orgány a vnitřkem karosérie

([1]) Sedadlo řidiče motorových vozidel musí být upraveno tak, aby řidič při sezení za volantem nebo řídítky, při ovládání vozidla a při pozorování jízdních situací byl fyzicky a psychicky co nejméně unavován.[101]) To platí obdobně z hlediska cestovní pohody i pro sedadla cestujících.

([2]) Sedadlo řidiče u vozidel o celkové hmotnosti větší než 3,5 t musí být samostatné a podle míry odpružení vozidla jako celku též odpruženo jako jeden celek se seřiditelnou tuhostí podle hmotnosti řidiče. Sedadlo musí být seřiditelné ve svislé rovině v rozmezí nejméně 80 mm a v podélném směru nejméně 100 mm. U vozidel o celkové hmotnosti nepřevyšující 3,5 t — s výjimkou jednostopých vozidel a jejich modifikací — pokud není zajištěna seřiditelnost sedadla řidiče ve svislém směru a seřiditelnost jeho tuhosti, musí být sedadlo řidiče samostatné a seřiditelné v podélném směru alespoň 150 mm.

([3]) Sklon opěradla sedadla řidiče a sedadla vedle sedících spolujezdců musí být — s ohledem na nejpříznivější fyziologickou polohu sedící osoby — konstrukčně proveden a ustaven nebo seřiditelný na základní úhel 22° ± 3° od vertikály.[102]) Při nastavení uvedeného základního úhlu sklonu opěradla nesmí být úhel mezi sedákem a opěradlem sedadla menší než 95°.[102]) Sedák sedadla musí být pro dosažení potřebné stability sedění skloněn dozadu pod úhlem nejméně 5° od horizontály.

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

([5]) Každé sedadlo osobních automobilů — včetně zařízení pro jeho uchycení k vozidlu — musí být schváleného typu[103]) a musí snést

a) zatížení vodorovnou silou působící v podélném směru nazad, procházející těžištěm celého sedadla a rovnou 20násobku hmotnosti celého sedadla,

b) zatížení silou působící na horní příčný člen opěradla sedadla podélným směrem vzad a vyvolávající silový moment o velikosti 530 Nm (53 kpm) k vztažnému bodu sedění neboli H-bodu pro polohu sedění odpovídající úhlu sklonu opěradla směrem dozadu od vertikály, co nejbližšímu hodnotě 25°,

c) 20násobek zemského zrychlení podélně směrem dopředu i dozadu.

Po skončení zkoušek není nutné, aby fungovalo zařízení pro seřizování a přesunování sedadel, přesunovací zařízení však musí být možno odblokovat. Tato zkouška se nevztahuje na sklopná sedadla a sedadla s rovinou souměrnosti kolmou k podélné ose vozidla.

([6]) Sklopná sedadla a sklopná opěradla sedadel vozidel uvedených v odstavci 5 musí být schváleného typu[103]) a musí být vybavena automaticky blokovaným přídržným zařízením s ovládáním k uvolnění tohoto zařízení, snadno přístupným oso-

[100]) Buď vhodným konstrukčním tvarováním motorového prostoru nebo umožněním odtoku oleje i paliva výpustnými otvory, drážkami apod.

[101]) Je nutno užít fyziologicky nejvhodnějších tvarů sedadel, stavitelných do nejvýhodnějších poloh se samočinným zajišťováním jednotlivých poloh.

[102]) Kontrolují se vzdálenosti, úhly tělesných segmentů a H-bod třírozměrnou figurínou se určuje podle poznámky 76. Základní poloha sedadla zatíženého touto figurínou se nemusí shodovat s polohou uvedenou v § 26, kde jde vždy o krajní zadní polohu sedadla. Pro účely uvedené v tomto odstavci se sedadlo s figurínou ustavuje tak, aby stehenní část figuríny pokud možno plně zatěžovala sedák sedadla a pata pravé nohy se dotýkala pedálu akcelerátoru v klidové poloze, avšak s bércem svírala úhel větší než 70°. Sklon opěradla se nastaví v rozmezí základního úhlu uvedeného v odstavci 3.

[103]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 17; zkoušky sklopných sedadel a sklopných opěradel se provádějí podle SAE Recomended Practice J 879 b. Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV. Tyto podmínky se aplikují i na sedadla ostatních automobilů.

bě sedící na sedadle i osobě sedící bezprostředně za tímto sedadlem a konstruovaným tak, aby zamezilo uvolnění opěradla nebo sedadla při zpoždění 20 g ve směru podélné osy vozidla. Při zatížení vodorovnou silou, působící ve směru podélné osy vozidla v těžišti opěradla nebo celého sedadla směrem vpřed a rovnou 20násobku celé hmotnosti opěradla, nesmí se zajišťovací zařízení uvolnit nebo selhat.

(7) Vzájemný vztah mezi sedadlem, volantem, ovládacím zařízením a vnitřkem budky řidiče nebo karosérie vozidla musí být upraven takto:[104])

a) vzdálenost mezi H-bodem a stropem, měřená ve svislé podélné rovině souměrnosti sedadla na přímce jdoucí tímto bodem a skloněné o 8° od vertikály směrem dozadu, musí být nejméně 1,0 m u řidičských budek při nejnižší poloze výškově seřiditelného sedadla a současně v krajní zadní poloze určené výrobcem k sedění a nejméně 820 mm u osobních automobilů, s výjimkou jejich sportovních modifikací,

b) střed volantu musí být zhruba ve svislé rovině souměrnosti řidičova sedadla,[105])

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

d) ve výši loktů řidiče[106]) musí být volný ovládací prostor řidiče široký nejméně 640 mm, symetricky k sedadlu řidiče, a to v celém rozsahu poloh sedadla určených výrobcem k sedění,

e) nášlapná plocha pedálu akcelerace musí být umístěna tak, aby bylo možno sestavit takovou vzájemnou polohu sedadla a pedálu, při níž by svírala stehenní a zádová část figuríny[106]), [107]) úhel v rozmezí uvedeném v odstavci 3, stehenní část s bércem úhel v rozmezí 95°—135° a noha s bércem nejméně 70° (měřeno v klidové poloze pedálu),[108])

f) minimální vzdálenost povrchu zatíženého opěradla sedadla od věnce volantu musí být u osobních automobilů nejméně 380 mm, u ostatních automobilů nejméně 350 mm,[109])

g) spodní okraj volantu musí být vzdálen od povrchu nezatíženého sedáku sedadla nejméně 120 mm při všech polohách nastavení sedadla,

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

i) 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 osobních automobilů na rukojeti ovládacích pák za podmínky, že je umožněno jejich rychlé a bezpečné uchopení,

j) pedály pro provozní brzdění a spojky musí být umístěny tak, aby mezi nimi procházela podélná svislá rovina souměrnosti sedadla a přitom vzdálenosti středů nášlapných ploch těchto pedálů od uvedené roviny nepřekročily 180 mm a součet vzdáleností zmíněných středů od uvedené roviny nepřekročil 320 mm; přitom mezi vnitřní částí karosérie nebo budky řidiče přiléhající ke spojkovému pedálu (např. podběh kola, stěny karosérie nebo budky řidiče apod.) a odvrácenou hranou nášlapné plochy tohoto pedálu musí být — v rozsahu alespoň plného zdvihu pedálu a 100 mm nad ním — volný prostor široký nejméně 130 mm; mezi vnitřní částí karosérie nebo budky řidiče přiléhající k brzdovému a akceleračnímu pedálu (např. kryt motoru, převodovky apod.) a k ní přivrácenou hranou nášlapné plochy brzdového pedálu musí být v rozsahu alespoň plného zdvihu pedálu a 100 mm nad ním volný prostor široký nejméně 140 mm; mezi sousedními hranami nášlapných ploch pedálu spojky a brzdy nesmí být vzdálenost menší než 50 mm, pedálu brzdy a akcelerace menší než 60 mm, pedálu spojky a akcelerace menší než 150 mm,

k) pro odpočinek volné levé nohy řidiče sedícího na sedadle v uvolněné poloze musí být pamatováno s dostatečným prostorem.

(8) Pevná lůžka v budce řidiče nákladních automobilů a v autobusech nesmí mít menší rozměry než 550×1900 mm, přičemž světlá výška nad nezatíženým lůžkem nesmí být menší než 550 mm. Lůžko musí být vybaveno vhodnou ochranou spícího před jeho vypadnutím z lůžka.

---

[104]) Viz poznámku 76.

[105]) Svislá rovina souměrnosti řidičova sedadla nesmí ležet ve vzdálenosti větší než 30 mm od středu volantu.

[106]) Loketní kloub (C) pro tento účel se uvažuje ve vzdálenosti 175 mm od H-bodu na průmětu spojnice HE (kyčelní-ramenní kloub), viz poznámku 76.

[107]) Pro účely kontroly tohoto ustanovení se počítá podle ČSN 30 0725 s díly stavitelných tělesných segmentů na třírozměrných figurínách.

[108]) Obdobným způsobem se kontroluje vzájemná poloha mezi zatíženým sedadlem řidiče a nášlapnými plochami ostatních pedálů.

[109]) Kontrola tohoto ustanovení se provádí v poloze sedadla odpovídající figuríně 50% velikostní skupiny.

(9) Pokud bylo při schválení technické způsobilosti typu jednostopého motorového vozidla dovoleno přepravovat na vozidle spolujezdce, musí být vozidlo vybaveno dalším sedadlem umístěným za sedadlem řidiče; v tom případě po obou stranách vozidla na jeho pevných částech musí být namontovány opěry pro nohy spolujezdce; této podmínce vyhovují i tzv. dvojsedadla. Sedadlo musí být upevněno bezpečně a pevně a musí být odpovídajícím způsobem odpruženo.

(10) Motorová a jejich přípojná vozidla musí mít sedadla, za nimiž se nacházejí další místa k sedění, provedená, zejména v horní části opěradla tak, aby nemohla zvýšit nebezpečí nebo vážnost zranění cestujících; tato sedadla osobních automobilů podléhají schválení.[110])

(11) Sedadla řidiče a cestujících mohou být vybavena hlavovými opěrkami, jež mohou být buď pevnou, popřípadě výsuvnou součástí sedadel, nebo jako součást doplňkového vybavení sedadla. Opěrky musí být konstruovány a provedeny tak, aby bylo účinně sníženo nebezpečí poranění hlavy a krčních obratlů při nárazech na vozidlo zezadu; tyto opěrky musí být schváleny.[111]) Přední sedadla osobních automobilů musí být dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy, vybavena hlavovými opěrkami, které mohou být buď pevnou nebo výsuvnou součástí opěradla sedadla.

(12) Čalounění a potahové materiály sedadel a jejich opěradel, hlavových opěrek a lůžek musí být prodyšné, hygienicky nezávadné, nesnadno hořlavé a odolávající běžným dezinfekčním prostředkům, krátkodobě i palivům a mazivům. Potahy sedadel a jejich opěradel přímo vystavených povětrnostním vlivům musí kromě toho být provedeny z materiálů, které nesají vodu.

(13) Ustanovení odstavců 2 až 12 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, a pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí.[112])

§ 33

Podlaha a bočnice

(1) Dřevěné podlahy a bočnice karosérií vozidel musí být zhotoveny beze spár.

(2) Podlahy karosérií vozidel pro hromadnou přepravu osob musí být potaženy vhodnou krytinou nebo rohoží proti uklouznutí. Přechody u kloubových autobusů musí být provedeny tak, aby je mohli cestující za jízdy bezpečně přecházet a na nich stát.

(3) 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 nebo vhodným ohnivzdorným nátěrem. Materiál bočnic, podlah a podlahových krytin musí též krátkodobě vzdorovat palivu, oleji, vodě a běžným dezinfekčním prostředkům.

(4) Víka v podlaze i bočnicích musí dobře přiléhat a pohyblivé orgány[113]) procházející podlahou musí být řádně utěsněny proti vnikání prachu a nečistot; musí být upraveny podle § 31 odst. 15.

(5) Podlahy a bočnice karosérií vozidel i jejich případné krytiny, potahy a rohože musí být řešeny tak, aby se daly snadno čistit a byly, pokud je to technicky možné, bez výčnělků a jiných zborcených ploch a prostorů.

(6) Podlahy vozidel se sklápěcí karosérií, není-li karosérie celokovová, musí být oplechovány.

§ 34

Dveře, dveřní závěsy a závěry

(1) Dveře vozidel musí být při zavření zajištěny tak, aby se za jízdy samovolně neotevřely, ani nemohly být neúmyslně otevřeny. Při uspořádání bočních jednokřídlových dveří musí být dveřní závěsy vpředu ve směru jízdy; výjimky mohou být u

a) automobilů a silničních tahačů, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1960,

b) zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí, u nichž je budka řidiče nebo obsluhy z každé strany nejméně o 200 mm užší, než je největší šířka vlastního vozidla.

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

(3) Dveře určené pro nastupování do prostoru pro řidiče a cestující a vystupování z něho musí

110) Viz poznámku 93.

111) Schválení podléhají hlavové opěrky, které jsou buď dodávány spolu s vozidly jako součást sedadel, nebo do obchodní sítě jako volné doplňkové vybavení sedadel. Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 25. Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

112) Pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí platí technické a hygienické předpisy: ČSN 47 0002, ČSN 27 0140, ČSN 27 7010;

Směrnice o ochraně zdraví před nepříznivým působením mechanického kmitání a chvění (vibrací) č. 33, sv. 29/1967

113) Pohyblivými orgány se rozumějí např. pedály, sloupek řízení, páka řazení, páka parkovacích brzd apod.

mít zevnitř vozidla ovládané zajištění proti otevření se dvěma jasně rozlišitelnými polohami. Toto ustanovení neplatí pro nouzové dveřní východy u autobusů a pro dveře, které jsou ovládány dálkově z místa řidiče.

(4) Vstupní dveře k místům řidiče a cestujících musí mít světlou šířku vstupu nejméně 650 mm;[114]) toto ustanovení neplatí pro sportovní modifikace osobních automobilů a pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí.[115]) U bezkapotových automobilů musí mít dveřní otvor na úrovni podlahy světlou šířku nejméně 250 mm.

(5) U osobních automobilů musí systémy dveřních závěsů a závěrů u bočních dveří vyhovovat těmto podmínkám:[116])

a) každý systém dveřních závěsů musí podpírat dveře a snést sílu v podélném směru 11 110 N (1134 kp) a v příčném směru, tj. ve směru kolmo k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla, 8890 N (907 kp),

b) soustava dveřní západky a střelky (popřípadě uzavíracího mechanismu) musí snést sílu

— při zcela uzavřené poloze podélnou 11 110 N (1134 kp) a příčnou 8890 N (907 kp),

— při polouzavřené poloze podélnou a příčnou 4440 N (453 kp),

c) dveřní západka se nesmí pohnout ze své zcela uzavřené polohy, působí-li na systém dveřní západky (včetně západky a jejího pohyblivého mechanismu) podélné nebo příčné setrvačné zrychlení rovné třicetinásobku zemského zrychlení.

(6) Autobusy s obsaditelností nejméně 16 osob (mimo řidiče) musí mít nejméně dvoje dveře.[117]) Všechny dveře musí být zajistitelné zevnitř a nejméně jedny dveře uzamykatelné zvenčí.[118]) Zámky dveří musí být provedeny tak, aby při odemknutí se dveře zároveň odjistily, pokud byly předtím zevnitř zajištěny.

(7) Dělené dveře u autobusů musí být uspořádány tak, aby při otevření nastupující a vystupující nepřišli do styku s jejich vnější stěnou; pokud jsou přidržovací tyče pro usnadnění vystupování a nastupování upevněny na dveřích, musí být na jejich vnitřní stěně.

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

(9) Stav otevření či zavření dveří u autobusů s obsaditelností nejméně 16 osob a u osobních autobusových přívěsů musí být řidiči autobusu spolehlivě oznámen zřetelným optickým znamením. Toto ustanovení neplatí pro vozidla, která jsou vybavena zařízením zamezujícím rozjezd vozidla při otevřených dveřích.

(10) Dálkově ovládané dveře autobusů a osobních autobusových přívěsů musí mít spáru mezi uzavíracími díly provedenou tak, aby nemohlo dojít ke zranění prstů ruky cestujících při přivření a současně aby byla zaručena potřebná těsnost. Uzavírací zařízení musí pracovat vhodně volenou rychlostí, uzavírací síla nesmí dosáhnout hodnot, jež by mohly vyvolat zranění nedopatřením přivřených osob.

(11) Světlá šířka provozních dveří autobusů musí být nejméně 650 mm. Pokud jsou u těchto vozidel s obsaditelností větší než 22 osob (mimo řidiče) pro současné vystupování i nastupování jen jedny dveře, musí být jejich nejmenší světlá šířka 1,2 m.

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

(13) Ustanovení odstavců 2 až 6, 8, 11 a 12 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 35

Zařízení pro nastupování a vystupování

(1) Do budky řidiče a do karosérie vozidla pro přepravu osob musí být umožněn pohodlný a bezpečný nástup a výstup. Nástupní a výstupní schůdek do prostoru místa řidiče a spolujezdce — v případě většího počtu schůdků nejspodnější — nesmí být u nezatíženého vozidla výše než 650 mm nad

---

[114]) Zde je míněna šířka nástupního prostoru; tato šířka se měří ve výši ramen sedícího řidiče na úrovni E-bodu (ramenního kloubu) při střední poloze výškového nastavení sedadla; viz poznámku 91.

[115]) Pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí platí technické předpisy ČSN 47 0002, ČSN 27 0140, ČSN 27 7010.

[116]) Zkoušky dveřních závěsů a závěrů se provádějí podle Předpisu EHK č. 11. Prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[117]) Jedny z těchto dveří mohou být řešeny jako nouzový východ.

[118]) Uzamčení se provádí klíčem, který se ze zámku vyjímá; zajištění se provádí bez použití klíče nebo jakékoli jiné pomůcky.

vozovkou, u vozidel, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1973, výše než 500 mm nad vozovkou. Provedení schůdků musí chránit před sklouznutím nastupujících a vystupujících.[119])

(2) U nezatížených autobusů pro městskou a linkovou dopravu smí být výška prvního nástupního a výstupního schůdku nejvýše 360 mm nad vozovkou, vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými schůdky nejvýše 270 mm, celkový počet schůdků nesmí převyšovat 3; u dálkových luxusních a turistických autobusů smí být výška prvního schůdku nejvýše 400 mm nad vozovkou, vzájemná vzdálenost mezi jednotlivými schůdky nejvýše 300 mm, celkový počet schůdků se neomezuje. Hloubka prvního schůdku musí být nejméně 300 mm, ostatních 280 mm. Cestující nastupující do vozidla musí mít také možnost zbavit se nalepeného bláta a sněhu na botách.

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

(4) Madla pro usnadnění nastupování a vystupování musí být snadno dosažitelná a dobře uchopitelná i z vozovky, snadno čistitelná a s povrchem, který nezpůsobuje znečištění cestujících.

(5) Nákladní automobily, přívěsy a návěsy, s výjimkou vozidel se sklápěcí karosérií, musí mít zařízení pro bezpečný vstup a výstup na ložnou plochu nebo do ložného prostoru, jestliže výška jejich podlahy nad vozovkou převyšuje 650 mm při pohotovostní hmotnosti vozidla.[119])

(6) Nákladní automobily se skříňovou karosérií se vstupními dveřmi musí mít u všech dveří pevné nebo snímatelné zařízení pro bezpečný a pohodlný vstup do prostoru karosérie a pro výstup z něho.

(7) Autobusy, pokud jsou vybaveny pro výstup na střechu žebříkem, smějí mít žebřík na pravém boku nebo zádi vozidla; je-li žebřík na boku, musí být odnímací. Přitom musí být dodrženo ustanovení § 13.

(8) Ustanovení odstavce 2 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 36

Nádrž na paliva[120])

(1) U vozidel, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 7. 1972, musí nádrže na paliva splňovat tyto podmínky:

a) Palivová nádrž musí být naprosto těsná proti dvojnásobnému provoznímu tlaku, avšak nejméně proti přetlaku 0,3 bar (kp/cm^2), musí vzdorovat vnější i vnitřní korozi a spolehlivě odolávat namáháním vznikajícím za všech provozních podmínek vozidla. Měkce připájené díly na nádrži musí být současně přinýtovány, přišroubovány nebo jinak bezpečně připevněny.

b) Přetlak v nádrži, který přesahuje hodnotu provozního tlaku, musí být snižován vhodným samočinným zařízením (otvory, bezpečnostními ventily apod.). Odvzdušňovací otvory musí být snadno přístupné pro čištění a nesmí se jimi znečišťovat a znehodnocovat obsah nádrže. Nádrž musí mít v nejnižším místě vypouštěcí zařízení.

c) Palivové nádrže musí být provedeny tak, aby palivo nevytékalo z nádrže vzniklým přetlakem, šikmou polohou vozidla, při jízdě v zatáčce nebo při nárazu, při kterém nedošlo k převrácení vozidla nebo k porušení vlastní nádrže (roztržení).

d) Palivová nádrž nesmí být umístěna (s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů)

— v budce řidiče a obsluhy,

— v prostoru pro cestující,

— v prostoru pro náklad, popřípadě pro zavazadla,

— v motorovém prostoru (nevztahuje se na samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje a na pojízdné pracovní stroje).

Oddělení nádrže, včetně přívodního potrubí od těchto prostorů — s výjimkou prostorů pro náklad u nákladních automobilů, 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 osobních automobilů nemusí být nádrž oddělena od zavazadlového prostoru pevnou stěnou za předpokladu, že při poruše nádrže (po nárazu apod.) nemůže palivo vytéci do zavazadlového prostoru.

e) Palivové nádrže na benzín musí být mimoto na vozidlech — s výjimkou jednostopých vozidel a silničních tahačů s otevřenou budkou řidiče — umístěny tak daleko od předního, zadního a bočního obrysu vozidla, aby při nárazu nedošlo k vznícení vyteklého paliva (jiskrou způsobenou nárazem a trháním deformovaných

---

[119]) Náboje kol a ráfky kol nejsou zařízením pro nastupování a vystupování.

[120]) Ustanovení tohoto paragrafu se vztahují i na palivové nádrže nezávislých topení.

částí karosérie vozidla, zkratem v elektrické instalaci vozidla apod.).

f) Palivové nádrže autobusů musí být umístěny pod podlahou ve vzdálenosti nejméně 500 mm od nejbližší hrany dveří a nejméně 1,2 m od přídě vozidla.

g) Plnicí otvor palivové nádrže musí být přístupný pouze zvenčí. Je-li umístěn na boku vozidla, nesmí jeho uzávěr vyčnívat z povrchu karosérie; u autobusů nesmí být plnicí otvor palivové nádrže plněné benzínem v menší vzdálenosti než 500 mm od nejbližší hrany dveří, plnicí otvor palivové nádrže plněné naftou v menší vzdálenosti než 250 mm od nejbližší hrany dveří. U jednostopých motorových vozidel a zemědělských a lesnických traktorů může být plnicí otvor palivové nádrže i v podélné svislé rovině souměrnosti vozidla. Plnicí potrubí palivové nádrže — s výjimkou palivových nádrží pro nezávislé topení a nádrží jednostopých motorových vozidel — musí být provedeno tak, aby nedocházelo ke zpětnému vystřikování paliva při rychloplnění u čerpací stanice u vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1976, rychlostí nejméně 100 dm^3/min., u osobních automobilů rychlostí nejméně 60 dm^3/min., u vozidel, jejichž technická způsobilost bude schválena po 1. 1. 1976, rychlostí nejméně 150 dm^3/min., u osobních automobilů rychlostí nejméně 75 dm^3/min.

h) Plnicí otvor nádrže musí být přístupně umístěn a dimenzován tak, aby bylo možné ručně plnit nádrž bez obtíží z nádoby se záložním palivem. Při plnění nádrže palivem nesmí ani při jejím přelití dojít k polití horkých částí vozidla, výfukového potrubí nebo elektrického příslušenství; toto ustanovení neplatí pro jednostopá motorová vozidla a pro zemědělské a lesnické traktory. Plnicí a odvětrávací otvory musí být vyvedeny mimo uzavřené prostory vozidla tak, aby výpary se nemohly shromažďovat v uzavřených prostorech (například v zavazadlovém prostoru).

i) Palivová nádrž musí mít takové zařízení s nouzovou zásobou paliva, které umožní ujetí nejméně 30 km. Po spotřebování hlavní zásoby paliva musí být tato nouzová zásoba paliva jednoznačně a zřetelně signalizována řidiči uspořádáním přepouštěcích kohoutů nebo optickým zařízením v zorném poli řidiče. Toto ustanovení neplatí pro zemědělské a lesnické traktory.

j) Plnicí otvor palivové nádrže u automobilů musí být zajištěn proti odcizení nebo znehodnocení jejího obsahu nepovolanou osobou.

(2) U osobních automobilů, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1975, musí být splněny tyto další podmínky:[121])

a) plnicí potrubí, spojky k palivové nádrži a palivové nádrže plněné nejméně na 90 % objemu nesmí propouštět tekutinu rychlostí větší než 30 g/min. po ukončení nárazu na předepsanou překážku,

b) palivová nádrž naplněná stanoveným objemem a plnicí potrubí musí být konstruovány a umístěny tak, aby byly zajištěny proti protržení nebo úplnému odtržení.

§ 37

Palivové potrubí

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

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

(3) Motorová vozidla, u nichž se doprava paliva děje z nádrže ke karburátoru nebo vstřikovacímu čerpadlu vlastním spádem, musí mít u nádrže uzavírací zařízení pro přerušení dodávky paliva, které je — s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů — snadno přístupné a lehce obsluhovatelné z místa řidiče.

(4) U autobusů nesmí být palivové potrubí v prostoru pro cestující ani v prostoru řidiče; palivo nesmí být dopravováno vlastním spádem nebo přetlakem v palivové nádrži.

§ 38

Provozní hmoty

(1) K pohonu vozidel a k plnění mazacích, chladicích a jiných podobných systémů se smí používat pouze provozních hmot takových složení, která byla schválena příslušným republikovým orgánem z hlediska přípustných limitů znečišťování ovzduší provozem vozidel.

(2) Palivo používané k pohonu vozidel

[121]) Ověření těchto požadavků se provádí podle návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/373/Rev 1; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

a) s benzínovým motorem nesmí obsahovat více než 0,78 g olova na 1 l paliva,

b) s naftovým motorem nesmí obsahovat více než 4 g (s tolerancí + 1 g) síry na 1 kg paliva.

§ 39

Výfukový systém

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

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

(3) Je-li vozidlo vybaveno výfukovou 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 směrována vzhůru nad vozidlo[122]) nebo dozadu rovnoběžně s podélnou osou vozidla nebo dozadu vlevo pod úhlem až 45° k podélné ose vozidla. U tahačů návěsů nesmí docházet k přímému ofukování částí návěsu výfukovými plyny. Koncová část výfukového potrubí (vyústění) nesmí přesahovat jinou pevnou část zadního a bočního obrysu vozidla. Osa vyústění koncové části výfukového potrubí musí být rovnoběžná s vodorovnou rovinou nebo odkloněná od ní tak, aby prodloužená osa potrubí ve vzdálenosti 1,0 m od ústí byla ve výši 200 mm nad rovinou vozovky, na níž nezatížené vozidlo stojí, přičemž rovina procházející středem ústí potrubí může být buď kolmá k ose potrubí nebo kolmá k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla. Vyústění výfukového potrubí musí být vedeno tak, aby bylo co nejvíce omezeno vnikání výfukových plynů dovnitř karosérie a aby výfukové plyny neznehodnocovaly náklad.

(5) U autobusů určených pro jízdu bez přívěsu pro dopravu osob, u skříňových a cisternových automobilů, u tahačů a sklápěčkových automobilů pro přepravu hořlavých nákladů, pokud je výfukové potrubí vyvedeno svisle vzhůru, musí být jeho vyústění v levé polovině vozidla a nejméně 100 mm nad střechou budky řidiče nebo karosérie.

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

§ 40

Emise škodlivin motorových vozidel

(1) Vozidla s naftovými motory, vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976, musí být z hlediska emisí škodlivin schválena;[123]) vstřikovací čerpadla těchto motorů musí být plombována. Vstřikovací čerpadla naftových motorů vozidel vyrobených nebo dovezených před 1. 1. 1976 musí být plombována nejpozději dnem 1. 1. 1977.

(2) Vozidla s naftovými motory musí mít v provozu spalování při všech režimech jízdy tak dokonalé, aby kouřivost motoru na konci výfukového potrubí byla nejvýše o 10 % vyšší, než stanoví homologační křivka podle zvláštního předpisu.[124])

(3) Vozidla s benzínovými motory, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 7. 1972, s výjimkou dvoukolových a tříkolových motorových vozidel s celkovou hmotností menší než 400 kg nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí menší než 50 km/h, musí být z hlediska emise plynných škodlivin schválena[125]) a

a) při volnoběhu motoru nesmí vylučovat ve zplodinách hoření objemový obsah kysličníku uhelnatého větší než 4,5 %,

b) konstrukce a provedení motoru musí být takové, aby bylo zabráněno úniku plynů z klikové skříně do ovzduší,[126])

c) vozidla s celkovou hmotností menší než 3,5 t musí splňovat test I (evropský cyklus).[126])

§ 41

Hluk vozidel

(1) Vozidla, jejich motory, díly a všechny orgány, ve kterých dochází k pohybu částí, sací a výfukové potrubí s tlumičem, výfuková brzda a ovládání vzduchotlakových brzd musí být kon-

[122]) V tomto případě se doporučuje výrobcům nebo držitelům vozidel s takto uspořádaným výfukovým systémem opatřit jej v nejnižším místě zařízením pro vypouštění kondenzátů. Toto zařízení nesmí být ovladatelné z místa řidiče.

[123]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 24; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[124]) Kouřivost vozidel s naftovými motory se měří opacimetry, tj. přístroji určenými ke kontinuálnímu měření součinitelů absorpce světla výfukovými plyny vypouštěnými vozidly. Stupně kouřivosti odpovídají lineárním stupňům pohltivosti světla emitovaným kouřem podle Předpisu EHK č. 24 (ČSN 30 0531).

[125]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 15; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[126]) Požadavky jsou podrobněji specifikovány v Předpise EHK č. 15.

struovány tak, aby hluk uvnitř i vně vozidla byl co nejmenší. Vozidla musí být schválena[127]) z hlediska hladiny vnějšího hluku.

(2) Nejvyšší přípustné hladiny vnějšího hluku vozidel jsou:

	Pro vozidla vyrobená nebo dovezená		
	do 31. 12. 1975	od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1978	po 1. 1. 1979
	dB (A)	dB (A)	dB (A)
a) jízdní kola s pomocným motorkem s nejvyšší konstrukční rychlostí			
— nepřevyšující 25 km/h	70	70	70
— převyšující 25 km/h, avšak nepřevyšující 40 km/h	73	73	70
b) jednostopá motorová vozidla a jejich modifikace s objemem válců motoru			
ba) nepřesahujícím 50 cm^3, s nejvyšší konstrukční rychlostí			
— nepřevyšující 50 km/h	73	73	70
— převyšující 50 km/h	79	79	75
bb) přesahujícím 50 cm^3, avšak nepřesahujícím 125 cm^3	82	82	82
bc) přesahujícím 125 cm^3, avšak			
nepřesahujícím 500 cm^3	84	—	—
— nepřesahujícím 475 cm^3	—	84	84
bd) — přesahujícím 500 cm^3	86	—	—
— přesahujícím 475 cm^3	—	86	86
c) tříkolová motorová vozidla s objemem válců motoru			
— nepřesahujícím 50 cm^3	79	79	75
— přesahujícím 50 cm^3	85	85	83
d) osobní automobily	84	82	81
e) ostatní motorová vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3,5 t, s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů	85	84	82
f) motorová vozidla o celkové hmotnosti převyšující 3,5 t, s výjimkou autobusů, a zemědělské a lesnické traktory	89	89	87
g) autobusy o celkové hmotnosti převyšující 3,5 t	89	89	86
h) motorová vozidla o celkové hmotnosti převyšující 12 t a s motorem o výkonu nejméně 147,1 kW (200 k), s výjimkou autobusů	92	91	89
i) autobusy o celkové hmotnosti převyšující 12 t a s motorem o výkonu nejméně 147,1 kW (200 k)	92	91	88

Uvedené hodnoty jsou platné pro vozidla nová i po generální opravě. Pro vozidla v provozu (po uplynutí záruční doby vozidla) smějí být hodnoty nejvýše o 2 dB (A) vyšší.

(3) Automobily opatřené karosérií pro obsluhu nebo pro přepravu osob smějí při měření podle příslušné technické normy vykazovat nejvyšší hlasitost vnitřního hluku:[128])

	Vozidla vyrobená nebo dovezená	
	do 31. 12. 1978	po 1. 1. 1979
	son (OD)	son (OD)
— osobní automobily, autobusy, osobní autobusové přívěsy, nákladní automobily pro dálkovou a mezinárodní dopravu	55	45
— ostatní nákladní automobily	65	55

[127]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 9; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[128]) ČSN 30 0513.

Uvedené hodnoty platí pro vozidla nová i po generální opravě. Pro vozidla v provozu (po uplynutí záruční doby) může být hlasitost vnitřního hluku nejvýše o 10 son (OD) vyšší.

(4) Výrobce vozidel je povinen umožnit organizaci pověřené prováděním homologačních zkoušek, aby nejméně jednou ročně provedla statistická kontrolní měření hluku u nejméně šesti namátkově vybraných vozidel každého hromadně vyráběného typu. Stejnou povinnost má dovozce vozidel dovážených prostřednictvím organizace zahraničního obchodu, pokud nepředloží v příslušném roce osvědčení o shodnosti výroby z hlediska hluku.

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

(6) U motorových a jejich přípojných vozidel s kovovou nebo jinou k resonanci náchylnou karosérií musí být její upevnění a uložení řešeno tak, aby během provozu nedocházelo k zvyšování hluku vozidla nad stanovené přípustné hodnoty (tj. nehlučné upevnění a uložení sklápěcích karosérií a skříní, dostatečná tloušťka a tuhost použitých materiálů — plechů, podpěry a výztuhy apod.).

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

§ 42

Zdrojové soupravy elektrické energie

(1) Akumulátor musí být na vozidle upevněn a upraven tak, aby z něho elektrolyt nevystřikoval a aby jeho poloha na vozidle byla zachována i při zpoždění nebo zrychlení nejméně 5 g všemi směry. Akumulátor musí být umístěn tak, aby byla umožněna jeho snadná přístupnost, montáž a demontáž, a přitom tak, aby nemohlo dojít k neúmyslnému zkratu s vodivými díly vozidla.

(2) Akumulátor smí být umístěn jen v takovém prostoru, kde je zaručeno dostačující odvětrávání. Vyústění odvětrávání akumulátoru nesmí být zásadně 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 vnější teplotě —15 °C při stavu nabití na 66 % jmenovité kapacity umožnit spolehlivé spuštění motoru vozidla za podmínek stanovených v § 23 odst. 3. Toto ustanovení se netýká jednostopých motorových vozidel a jejich modifikací a zemědělských a lesnických traktorů.

(4) Zařízení vyrábějící elektrickou energii na motorovém vozidle musí mít takový výkon, aby krylo — i na přípojných vozidlech, pokud jsou motorová vozidla k jejich tažení určena — s dostatečnou rezervou spotřebu na všech elektrických spotřebičích, 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.

§ 43

Elektrická instalace vozidla

(1) Elektrické vedení musí být izolováno a umístěno tak, aby bylo zamezeno poškození kabelů nebo vzniku zkratu. Izolaci jednotlivých kabelů nutno volit podle prostředí, druhu a způsobu uložení. Elektrická instalace musí být provedena podle příslušné technické normy.[129])

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

(3) Připojení elektrické instalace pro předepsané osvětlení návěsu a přívěsu k tažnému vozidlu musí být provedeno sedmipólovým elektrickým vedením se zásuvkou a jí odpovídající vidlicí; u přípojných vozidel za zemědělské a lesnické traktory může být připojení elektrické instalace provedeno pětipólovým elektrickým vedením. Je-li pro spojení použito více sedmipólových zásuvek, musí být žluté barvy; zásuvka a vidlice pro jiné účely musí být červené barvy. Zásuvky a vidlice co do provedení a umístění podléhají schválení.[130])

(4) Nákladní automobily a autobusy musí mít elektrické zařízení opatřeno snadno přístupným odpojovačem nebo nejméně jednou rychloupínací svorkou vodiče na akumulátoru, které umožní jeho odpojení od kostry vozidla bez použití nástrojů.

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

---

[129]) ČSN 30 4002.

[130]) Podmínkou schválení je splnění

a) z hlediska provedení podmínek ČSN 30 4451, resp. 30 4452; u vozidel s napětím v síti 24 V, určených pro mezinárodní dopravu nákladů a osob, podmínek návrhu Předpisu EHK obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/307, resp. SAE J 560 nebo SMMT No 107; prováděním homologačních zkoušek je pověřen EZÚ,

b) z hlediska umístění na vozidle podmínek ČSN 30 4450, u vozidel s napětím v síti 24 V podmínek návrhu Předpisu EHK uvedeného pod písmenem a); prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

§ 44

Osvětlení vozidel

(1) Na vozidle se smí používat jen takových světelných zařízení — i co do počtu[131]) — která jsou pro druh vozidla předepsána nebo povolena. Světelná zařízení na vozidlech, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 7. 1972, a světelná zařízení vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 musí být schválena.[132])

(2) Veškerá vnější světelná zařízení vozidla musí být umístěna tak, aby referenční osy světelných zařízení byly zásadně v rovinách rovnoběžných s podélnou svislou rovinou souměrnosti vozidla a rovinou vozovky, pokud není pro určitý druh světla předepsáno jinak.[133])

(3) Světelná zařízení, s výjimkou světlometu pro hledací světlo, musí být na vozidle umístěna tak, aby se jejich poloha a referenční osy samovolně neměnily.[134]) Poloha světelných zařízení se stanoví při pohotovostní hmotnosti vozidla. Dodatečně montovaná světelná zařízení musí být na vozidle umístěna tak, aby nenarušovala výhled z místa řidiče ani stanovenou geometrickou viditelnost ostatních světel.

(4) Vnější světelná zařízení mohou být samostatná, skupinová, sdružená nebo sloučená.

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

(6) Všechna vnější světelná zařízení, pokud jsou v činnosti, musí svítit stálým a nepřerušovaným světelným tokem, s výjimkou směrových světel (§ 49).

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

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

(8) Zemědělské a lesnické traktory a silniční tahače v případech, kdy táhnou za sebou zemědělské stroje nebo jiná přípojná vozidla, která nejsou vybavena vlastní světelnou výstrojí (obrysovými, koncovými, brzdovými a směrovými světly), musí být vybavena přenosnou soupravou světelných zařízení, upravenou pro jejich snadnou dočasnou montáž na tažená vozidla. Připojení této soupravy k traktoru se provede podle § 43 odst. 3 na elektrickou instalaci traktoru při každé přepravě po veřejné pozemní komunikaci. Délka spojovacího kabelu příslušejícího k přenosné soupravě musí být nejméně 10 m.

(9) Geometrickou viditelnost jednotlivých světel určuje technická norma.[135]) Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1966.

§ 45

Světlomety vozidel

(1) Každé motorové vozidlo s nejvyšší konstrukční rychlostí nejméně 10 km/h musí být vybaveno tlumenými světly bílé barvy, způsobilými v noci bez atmosférických poruch účinně osvětlovat jízdní dráhu dopředu před vozidlem na vzdálenost nejméně 40 m, přičemž žádný bod osvětlené plochy ležící v rovině vozovky vlevo od podélné svislé roviny procházející středem zdroje tlumeného světla nesmí být dále než 115 m od předního obrysu vozidla.

(2) Motorová vozidla s největší šířkou nejméně 1 m musí být vpředu vybavena dvěma světlomety s tlumenými světly umístěnými nejméně 500 mm svým nejnižším okrajem činné svítící plochy a nejvýše 1,2 m[136]) svým nejvyšším okrajem činné svítící

---

131) Za jedno světlo, v případě použití dvou nebo více světelných zařízení stejného druhu nebo účelu a stejné barvy umístěných vzájemně blízko sebe, se považuje takový systém, u něhož teoretický průmět činných svítících ploch na svislou rovinu, kolmou k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla bezprostředně u zařízení, není celkově menší než polovina plochy nejmenšího pravoúhelníka, opsaného uvažovaným průmětům svítících ploch

132) Podmínkou schválení je splnění požadavků ČSN 30 4303, ČSN 30 4305 a ČSN 19 1971 a Předpisů EHK č. 1 až 8, 19, 20 a 23. Světelná zařízení schválená podle Předpisů EHK musí být označena písmenem E; prováděním homologačních zkoušek je pověřen EZÚ.

133) Jsou-li světelná zařízení opatřena slovními (např. TOP, OBEN) nebo symbolovými označeními (šipkami), musí jejich umístění těmto označením odpovídat.

134) Toto ustanovení nebrání použití automatické nebo ruční regulace seřízení světlometu ve vztahu k zatížení vozidla a použití světlometů pohyblivých v závislosti na řízení vozidel, jestliže zkouškami je prokázána její spolehlivost.

135) ČSN 30 4302.

136) Doporučuje se však, pokud je to technicky možné, dodržet výšku do 900 mm jako optimální.

plochy nad rovinou vozovky. Tlumená světla nesmějí být však vzdálena svým vnějším okrajem činné svítící plochy více než 400 mm od rovin vymezujících největší šířku vozidla. Vozidla užší než 1 m a jednostopá motorová vozidla s postranním vozíkem musí být vybavena jedním světlometem s tlumeným světlem umístěným v podélné svislé rovině souměrnosti vozidla ne níže než 500 mm svým nejnižším okrajem činné svítící plochy nad rovinou vozovky. Třístopá motorová vozidla s koly uspořádanými symetricky k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla, s největší šířkou 1,3 m mohou mít jeden nebo dva světlomety s tlumeným světlem.

(3) Motorová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h musí být vybavena dvěma nebo čtyřmi dálkovými světly, jednostopá motorová vozidla a třístopá motorová vozidla uvedená v odstavci 2 jedním dálkovým světlem. Dálková světla nesmějí být svým vnějším okrajem činné svítící plochy blíže rovině vymezující největší šířku vozidla než vnější okraj činné svítící plochy světla tlumeného. Musí být bílé barvy, způsobilá v noci bez atmosférických poruch účinně osvětlit jízdní dráhu dopředu před vozidlem nejméně na vzdálenost 100 m a umístěna na přídi vozidla svým nejvyšším okrajem činné svítící plochy ne výše než 1,2 m[136]) nad rovinou vozovky. Mohou být sloučena do jednoho světlometu se světly tlumenými nebo ve skupině s tlumenými a jinými světly svítícími dopředu. Činnost dálkového světla musí být návěštěna modrým kontrolním světlem v zorném poli řidiče; u jednostopých motorových vozidel a u tažných vozidel s otevřenou budkou řidiče postačuje návěštění činnosti dálkového světla polohou přepínače světel.[137])

(4) Přepínání tlumených a dálkových světel musí být provedeno tak, aby nemohlo dojít k jejich nechtěnému současnému vypnutí. Dálková světla mohou být zapnuta buď všechna současně nebo ve dvojicích. Po přepnutí z tlumených světel na dálková musí být zapnut aspoň jeden pár dálkových světel; tlumená světla mohou svítit současně s dálkovými. Po přepnutí z dálkových světel na tlumená musí být vypnuta všechna dálková světla.

(5) Je dovoleno používat jen těchto světlometů s tlumeným světlem:

a) světlometu svítícího symetricky[138]) u vozidel uvedených v odstavci 7,

b) světlometu svítícího asymetricky[136]) u ostatních motorových vozidel.

(6) U jednostopých motorových vozidel a vozidel vícestopých od nich odvozených s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 50 km/h nesmí mít dálkové světlo[138]) svítivost v ose světlometu menší než 2500 cd a v libovolném směru větší než 75 000 cd. Dálková světla[138]) ostatních motorových vozidel nesmějí mít součet svítivosti v osách všech namontovaných světlometů menší než 10 000 cd a v libovolném směru více než 225 000 cd.

(7) Světlomety s tlumeným světlem mohou být ve vztahu ke karosérii vozidla pohyblivé v závislosti na řízení pouze na jednostopých a od nich odvozených vícestopých motorových vozidlech s jedním rejdovým kolem vpředu. U těchto vozidel se světlomety pohyblivými v závislosti na řízení nesmí být použito světlometů svítících asymetricky.

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

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

(10) Ustanovení odstavců 1 až 7 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972; dálkovými světly musí být tato vozidla vybavena, převyšuje-li jejich nejvyšší konstrukční rychlost 40 km/h.

§ 46

Obrysová a parkovací světla

(1) Každé motorové vozidlo širší než 800 mm musí být pro dopředné světelné vyznačení svých bočních obrysů vybaveno dvěma obrysovými světly; každé motorové vozidlo s akumulátorovou baterií, jehož šířka nepřesahuje 800 mm, musí být vybaveno jedním obrysovým světlem v podélné svislé rovině souměrnosti vozidla. Světla musí být vidět na vzdálenost nejméně 300 m v noci bez atmosférických poruch a nesmí oslňovat. Barva obrysového světla musí být bílá. Obrysová světla nesmějí být vzdálena svým vnějším okrajem činné svítící plochy více než 400 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla. Přitom vzdálenost vnitřních okrajů činných svítících ploch nesmí být menší než 600 mm. Obrysové světlo může být sloučeno s kterýmkoli jiným světlem svítícím dopředu, pokud jeho vnější okraj činné svítící plochy není vzdálen více než 400 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla; může být skupinové s kterýmkoli světlem svítícím dopředu. Obrysová světla musí být umístěna co nejblíže k přednímu obrysu vozidla, ne níže než 400 mm svým nejnižším okrajem činné svítící plochy a ne výše než 1,5 m svým nejvyšším okrajem činné svítící plochy nad rovinou vozovky. Současně s obry-

[137]) V tomto případě se otevřenou budkou řidiče rozumí takové pracovní místo řidiče, z něhož je řidiči zajištěna viditelnost rovnocenná viditelnosti řidiče motocyklu.

[138]) Ověřování vlastností těchto světel se provádí podle ČSN 30 4303, respektive AJN 5010.

sovými světly se musí rozsvítit světla koncová. Činnost obrysových světel vozidel širších než 800 mm, jejichž technická způsobilost bude schválena po 1. 1. 1977 — s výjimkou zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí — musí být návěštěna zeleným kontrolním světlem v zorném poli řidiče; návěštění kontrolním světlem se nevyžaduje, rozsvítí-li se současně s předními obrysovými světly osvětlení přístrojové desky.

(2) Přípojná vozidla, jejichž boční obrys je vzdálen více než 400 mm od vnějšího okraje činné svítící plochy obrysového světla tažného vozidla nebo jejichž boční obrys přesahuje o více než 100 mm boční obrys tažného vozidla, anebo jejichž šířka je větší než 1,6 m, musí být rovněž vybavena dvěma obrysovými světly umístěnými co nejblíže k přednímu obrysu vozidla. Vnější okraj svítící činné plochy obrysového světla nesmí být vzdálen od roviny vymezující největší šířku vozidla více než 150 mm; výška světel nad vozovkou musí odpovídat ustanovení o výšce obrysových světel tažného vozidla.

(3) U vozidel se šířkou větší než 2,35 m, výškou větší než 2,5 m a délkou u motorových vozidel větší než 8 m a u přípojných vozidel větší než 6 m lze používat světel (bočních a střešních), která musí svítit dopředu světlem barvy bílé a dozadu světlem barvy červené. Boční doplňková světla musí být umístěna v zadní polovině vozidla co nejblíže k jeho bočnímu obrysu a ve výši nad vozovkou v rozsahu 400—1500 mm; střešní doplňková obrysová světla musí být umístěna co nejblíže k přednímu hornímu nebo zadnímu hornímu a co nejblíže k bočnímu obrysu vozidla. Boční a střešní doplňková světla musí svítit současně s obrysovými a koncovými světly.

(4) Postranní vozíky k jednostopým motorovým vozidlům musí být vybaveny jedním bílým obrysovým světlem umístěným na vnější straně postranního vozíku vnějším okrajem činné svítící plochy nejvýše 150 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla a ne níže než 400 mm spodním okrajem činné svítící plochy nad rovinou vozovky.

(5) K světelnému vyznačení bočních obrysů vozidel při stání a parkování může být použito obrysových a koncových světel, která svítí buď všechna, nebo alespoň na straně přivrácené ke středu vozovky. K témuž účelu může být použito zvláštních parkovacích světel uvedených v odstavci 6 nebo jejich kombinace s obrysovými a koncovými světly.

(6) Osobní automobily bez přívěsu a ostatní motorová vozidla, jejichž délka nepřesahuje 6 m a šířka 2 m — s výjimkou jednostopých motorových vozidel — mohou mít k světelnému vyznačení bočních obrysů při stání a parkování dvě samostatná parkovací světla, umístěná symetricky k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla; jejich výška nad rovinou vozovky musí odpovídat odstavci 1. Tato světla musí být u stojícího vozidla v činnosti buď současně, nebo alespoň jedno na straně přivrácené ke středu vozovky. Jednostopá motorová vozidla mohou mít k světelnému vyznačení při stání jedno samostatné parkovací světlo, které musí být umístěno v podélné svislé rovině souměrnosti vozidla tak, aby bylo viditelné zepředu i zezadu. Parkovací světlo musí svítit dopředu světlem barvy bílé a dozadu světlem barvy červené. Se samostatnými parkovacími světly nemusí svítit žádné jiné osvětlovací zařízení vozidla.

(7) Svítivost obrysových světel, bílých doplňkových světel a bílého parkovacího světla v referenční ose musí být v rozsahu od 4 do 60 cd, svítivost červeného parkovacího světla a červených doplňkových obrysových světel v referenční ose v rozsahu od 2 do 12 cd.[139])

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

§ 47

Koncová světla, zařízení pro osvětlení zadní státní poznávací značky a osvětlení směrových tabulek

(1) Každé motorové vozidlo — s výjimkou jednostopých bez postranního vozíku — a každé přípojné vozidlo musí být pro světelné vyznačení svých zadních obrysů opatřeno dvěma koncovými světly. Jednostopá motorová vozidla bez postranního vozíku a přípojná vozidla za ně, jejichž šířka nepřesahuje 800 mm, musí být opatřena jedním koncovým světlem umístěným v podélné svislé rovině souměrnosti vozidla. Barva koncového světla musí být červená. Světla musí být vidět na vzdálenost nejméně 300 m v noci bez atmosférických poruch a nesmějí oslňovat. Vnější okraje činných svítících ploch koncových světel musí být umístěny nejdále 400 mm od rovin vymezujících největší šířku vozidla. Koncová světla musí být umístěna nejméně 400 mm svým dolním okrajem činné svítící plochy a nejvýše 1,5 m horním okrajem činné svítící plochy nad rovinou vozovky. Postranní vozíky k jednostopým motorovým vozidlům musí být vybaveny koncovým světlem umístěným vnějším okrajem činné svítící plochy nejdále 150 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla a ne níže než 400 mm spodním okrajem činné svítící plochy nad rovinou vozovky.

(2) Koncové světlo může být buď samostatné, nebo sdruženo ve svítilně s osvětlením zadní státní poznávací značky, nebo sloučeno s brzdovým světlem a přitom popřípadě sdruženo i s osvětlením zadní státní poznávací značky.

(3) Koncová světla musí svítit současně se světly obrysovými a se světlem pro osvětlení státní poznávací značky.

---

[139]) Ověření těchto požadavků se provádí podle ČSN 30 4305, resp. AJN 5010.

(4) Svítivost koncového světla v referenční ose musí být v rozsahu od 2 do 12 cd.[140])

(5) Každé motorové a přípojné vozidlo musí mít zařízení pro osvětlení zadní státní poznávací značky, pokud je tato pro vozidlo povinná. Toto zařízení musí zajišťovat její čitelnost ze vzdálenosti nejméně 25 m od zadního obrysu vozidla. Barva světla pro osvětlení musí být bílá.

(6) Přední a postranní směrové tabulky na vozidlech pro hromadnou přepravu osob 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 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 nt ($cd \cdot m^{-2}$).[140])

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

§ 48

Brzdová světla

(1) Každé motorové i přípojné vozidlo s nejvyšší konstrukční rychlostí větší než 20 km/h musí být opatřeno vzadu dvěma brzdovými světly, jednostopá motorová vozidla bez postranního vozíku a přípojná vozidla za ně, jejichž šířka je menší než 800 mm, musí být opatřena jedním brzdovým světlem; postranní vozíky jednostopých motorových vozidel musí být rovněž opatřeny jedním brzdovým světlem. Barva brzdového světla musí být červená. Brzdové světlo musí být umístěno co nejblíže k rovině vymezující vzadu největší délku vozidla, v blízkosti koncového světla, ne dále než 300 mm od něho a ne níže než 400 mm svým spodním okrajem činné svítící plochy a ne výše než 1,5 m horním okrajem činné svítící plochy nad rovinou vozovky. Intenzita brzdového světla musí být znatelně větší než intenzita světla koncového. Brzdová světla musí být zřetelně viditelná při slunečním svitu dopadajícím na toto světelné zařízení nejméně na vzdálenost 30 m, v noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 300 m.

(2) Svítivost brzdového světla v referenční ose musí být v rozsahu[141])

— při jedné hladině svítivosti od 40 do 100 cd,

— při dvou hladinách svítivosti

— ve dne od 130 do 520 cd,

— v noci od 30 do 80 cd.

(3) Brzdové světlo, jak u jednotlivého vozidla, tak i u všech vozidel soupravy se musí, jsou-li zapojena zařízení předepsaná pro jízdu, rozsvítit současně

a) s použitím ovládacího orgánu provozního brzdění a

b) s použitím ovládacího orgánu nouzového brzdění, pokud tento orgán je oddělen od ovládacího orgánu pro brzdění parkovací.

(4) Ustanovení odstavců 2 a 3 písm. b) neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972. Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro jednostopá motorová vozidla o objemu válců motoru nepřevyšujícím 50 cm^3.

§ 49

Směrová světla

(1) Každé motorové i přípojné vozidlo musí být vybaveno směrovými světly, která musí být umístěna a provedena tak, aby řidiči i ostatní účastníci silničního provozu mohli bezpečně a včas postřehnout zamýšlenou změnu směru jízdy vozidla. Používání vysouvacích ramen je zakázáno.

(2) Směrová světla musí být zřetelně viditelná při slunečním svitu dopadajícím na toto světelné zařízení nejméně na vzdálenost 30 m, v noci bez atmosférických poruch na vzdálenost 300 m. Směrová světla musí svítit přerušovaným oranžovým světlem (autožluť). Směrové světlo smí být pouze v samostatné nebo skupinové svítilně.

(3) Směrová světla musí mít:

a) jednostopá motorová vozidla

— buď symetricky po jednom na levé i pravé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla — boční svítilny — umístěném co nejblíže k rovině vymezující největší šířku vozidla, pokud je zajištěna viditelnost této svítilny zezadu i z příslušné strany,

— nebo symetricky po dvou na levé i pravé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla; tato světla musí být na každé straně vozidla umístěna tak, aby jedno bylo v první třetině délky vozidla — čelně boční svítilna — a druhé co nejvíce vzadu — zadně boční svítilna;

b) dvoustopá a třístopá motorová vozidla — s výjimkou tahačů přívěsů a návěsů —

ba) o délce menší než 4 m a šířce menší než 1,6 m

— buď symetricky po jednom na levé i pravé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla — boční svítilna kategorie 3 — umístěném co nejblíže

[140]) Ověření těchto požadavků se provádí za podmínek stanovených ČSN 30 4305, resp. AJN 5010.

[141]) Ověření těchto požadavků se provádí podle ČSN 30 4305, resp. AJN 5010.

k rovině vymezující největší šířku vozidla,

— nebo podle písmen bb) nebo c);

bb) o délce nejméně 4 m, avšak menší než 6 m

— buď symetricky po dvou na levé i pravé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla, z nichž jedno musí být umístěno co nejvíce vpředu — čelní svítilna kategorie 1 — druhé co nejvíce vzadu — zadní svítilna kategorie 2a nebo 2b,

— nebo podle písmene c);

c) dvoustopá motorová vozidla o délce nejméně 6 m a tahače přívěsů a návěsů

— buď symetricky po třech na levé i pravé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla, z nichž jedno musí být umístěno co nejvíce vpředu — čelní svítilna kategorie 1 — druhé na boku v přední třetině délky vozidla, nejdále však 1,8 m od roviny vymezující vpředu největší délku vozidla — boční svítilna kategorie 5[142]) — a třetí světlo co nejvíce vzadu — zadní svítilna kategorie 2a nebo 2b,

— nebo symetricky po dvou na levé i pravé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla; tato světla musí být na každé straně vozidla umístěna tak, aby jedno bylo v první třetině délky vozidla, nejdále však 1,8 m od roviny vymezující vpředu největší délku vozidla — čelně boční svítilna kategorie 4 — a druhé co nejvíce vzadu — zadní svítilna kategorie 2a nebo 2b;

d) dvoustopá přípojná vozidla symetricky po jednom na levé a na pravé straně svislé podélné roviny souměrnosti vozidla — co nejvíce vzadu — zadní svítilna kategorie 2a nebo 2b.

([4]) Směrová světla musí být umístěna co nejblíže, ne dále než 400 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla; vzdálenosti vnitřních bodů činných svítících ploch nesmějí být menší

a) u jednostopých motorových vozidel než

— 560 mm při použití bočních svítilen,

— 240 mm při použití čelně bočních svítilen,

— 140 mm při použití zadně bočních svítilen;

b) u ostatních vozidel než 600 mm.

Směrová světla nesmějí být nad vozovkou svým horním okrajem činné svítící plochy výše než 1,5 m, svým spodním okrajem činné svítící plochy níže než 400 mm u kategorie 1 a 2 a níže než 500 mm u kategorie 3, 4 a 5

([5]) Svítivost směrových světel v referenční ose musí být v rozsahu:

— při jedné hladině svítivosti a svítilen

kategorie 1 — od 175 do 700 cd,

kategorie 2a — od 50 do 200 cd,

kategorie 3 — dopředu od 175 do 700 cd, dozadu od 50 do 200 cd,

kategorie 4 — dopředu od 175 do 700 cd, dozadu od 0,3 do 200 cd,

kategorie 5 — od 0,3 do 200 cd,

— při dvou hladinách svítivosti u svítilen kategorie 2b — ve dne od 175 do 700 cd, v noci od 40 do 120 cd.

([6]) Přerušování směrového světla musí mít kmitočet 60—120 cyklů za 1 minutu; poprvé se musí rozsvítit nejpozději za 1 s po zapnutí a zhasnout za 1,5 s po vypnutí. Trvání světelného toku musí být mezi 40—80 % doby cyklu, aby účinek směrového světla byl zřetelně a dostatečně vnímatelný (ověřuje se při zkušebním napětí).

([7]) Jednotlivá směrová světla, popřípadě svítilny nebo jejich díly smějí být nahrazovány zásadně jen světly typu stanoveného výrobcem a montovány podle návodu, který musí být k náhradním svítilnám přikládán.

([8]) Vozidlo může být vybaveno zvláštním zařízením — spínačem — umožňujícím výstražnou funkci všech směrových světel obou stran motorového i přípojného vozidla nezávisle na zapnutí zapalování; přitom směrová světla musí svítit za podmínek stanovených v odstavcích 6 a 9. Výstražná činnost směrových světel musí být návěštěna buď zvláštním kontrolním přerušovaným světlem barvy červené nebo současným svícením obou kontrolních zelených světel, určených jinak k oddělené kontrole činnosti směrových světel levých i pravých.

([9]) Směrová světla musí být možno uvést v činnost nezávisle na ostatním vnějším osvětlení vozidla. Činnost směrových světel musí být řidiči jasně a zřetelně signalizována opticky nebo akusticky, s výjimkou případů, kdy je zajištěna řidiči viditelnost alespoň jednoho ze směrových světel na každé straně vozidla, a to za podmínky, že činnost jednotlivých směrových světel není řízena oddělenými přerušovači světel a že vozidlo není určeno k tažení přívěsů, které musí být opatřeny směrovými světly. Je-li uvedené kontrolní zařízení optické, musí být jím vyzařované světlo barvy zelené; světlo samotné musí být přerušované s kmitočtem odpovídajícím kmitočtu samočinných směrových světel. Akustické kontrolní zařízení musí být umístěno ve vozidle, aby zaručovalo řidiči bezpečnou slyšitelnost signálů. Při poruše funkce některého světelného zdroje soustavy směrových světel — s výjimkou svítilen kategorie 5 — musí být řidiči tato porucha zřetelně signalizována (výraznou změnou kmitočtu, zhasnutím, trvalým svícením bez přerušování kontrolního

[142]) Boční svítilnu kategorie 5 lze nahradit svítilnou kategorie 3 nebo 4.

optického signálu, obdobnými změnami akustického signálu apod.).

(10) Ustanovení odstavců 2 až 6 a 9 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

(11) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro

a) jednostopá motorová vozidla s objemem válců motoru nepřevyšujícím 50 cm^3,

b) jednostopá motorová vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972,

c) přípojná vozidla o šířce nejvýše 800 mm, pokud nezabraňují ve viditelnosti směrových světel tažného vozidla,

d) dvou- i vícestopá motorová vozidla bez uzavřené karosérie nebo budky řidiče nebo jinak krytého místa řidiče nebo obsluhy, s nejvyšší konstrukční rychlostí do 8 km/h.

§ 50

Odrazky

(1) Každé motorové vozidlo — s výjimkou jednostopých — musí být vybaveno dvěma červenými zadními odrazkami netrojúhelníkového tvaru a stejného typu, umístěnými co nejvíce vzadu ve stejné výši nad vozovkou, nejméně 400 mm a nejvýše 900 mm,[143]) ve výjimečných případech 1,2 m a symetricky k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla. Odrazky svými vnějšími okraji činné plochy nesmějí být vzdáleny od roviny vymezující největší šířku vozidla více než 400 mm. Jednostopá motorová vozidla musí být vybavena jednou červenou zadní odrazkou netrojúhelníkového tvaru třídy II nebo I v podélné svislé rovině souměrnosti vozidla a ne níže než 250 mm nad rovinou vozovky. Odrazky mohou být ve skupině s koncovým, brzdovým nebo směrovým světlem. Motorová vozidla vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 musí být vybavena dvěma (jednostopá jednou) odrazkami třídy I, splňujícími podmínky tohoto odstavce.

(2) Každé přípojné vozidlo musí být vybaveno

a) na přední straně dvěma bílými odrazkami netrojúhelníkového tvaru a stejného typu třídy I, umístěnými co nejníže ve stejné výši nad vozovkou, avšak ne níže než 400 mm a ne výše než 900 mm, ve výjimečných případech ne výše než 1,5 m. Odrazky musí být umístěny symetricky k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla tak, aby vnějšími okraji činné plochy nebyly vzdáleny od roviny vymezující největší šířku vozidla více než 400 mm,

b) na zadní straně dvěma červenými odrazkami stejného typu a tvaru rovnostranného trojúhelníku třídy III o délce strany ne méně než 150 mm a ne více než 200 mm. Odrazky musí být upevněny tak, aby jeden vrchol trojúhelníku byl nahoře a jedna strana byla vodorovná. Uvnitř trojúhelníku nesmí být umístěno žádné jiné světelné zařízení. Odrazky musí být umístěny symetricky k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla tak, aby svými vnějšími body činné plochy nebyly vzdáleny od bočního obrysu vozidla více než 400 mm a aby byly ve stejné výši a co nejníže nad vozovkou, avšak ne níže než 400 mm a ne výše než 900 mm,

c) přívěsný vozík k jednostopému vozidlu, užší než 800 mm, jednou zadní červenou odrazkou trojúhelníkového tvaru třídy III, umístěnou v podélné svislé rovině souměrnosti vozidla co nejníže nad rovinou vozovky, avšak ne níže než 250 mm,

d) postranní vozík k jednostopému vozidlu jednou zadní červenou odrazkou netrojúhelníkového tvaru třídy II nebo I, umístěnou nejdále 150 mm od roviny vymezující největší šířku soupravy a ne níže než 400 mm nad rovinou vozovky.

(3) Každé motorové vozidlo, které má celkovou délku větší než 8 m, a každé přípojné vozidlo, které má celkovou délku včetně oje větší než 5 m, musí být opatřeno jednou oranžovou boční odrazkou umístěnou na každé straně vozidla, v prostřední třetině jeho délky (bez oje), ne níže než 400 mm a ne výše než 900 mm nad rovinou vozovky. Boční odrazka musí být netrojúhelníkového tvaru třídy I.

(4) Odrazky musí být viditelné při osvětlení dálkovými světly v noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 100 m a musí být na vozidle upevněny tak, aby jejich referenční osy byly vodorovné a u předních a zadních odrazek rovnoběžné s podélnou rovinou souměrnosti vozidla, u bočních odrazek kolmé k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla (s tolerancí ve vodorovné i svislé rovině $\pm$ 3°).

(5) Odrazky, s výjimkou předních, nesmějí být umístěny na závěsech[144]) za jízdy volně pohyblivých.

(6) Vzájemná vzdálenost vnitřních okrajů odrazek nesmí být menší než 600 mm, s výjimkou vozidel uvedených v odstavci 2 písm. c).

(7) Všechny druhy odrazek musí být schváleného typu.[145])

[143]) Výška nad povrchem vozovky se měří u nejnižší přípustné výšky k nejnižšímu bodu činné plochy odrazky, u nejvyšší přípustné výšky k nejvyššímu bodu činné plochy odrazky.

[144]) Za pohyblivý závěs se nepovažují např. dostatečně tuhé pryžové závěsy, které jsou pro daný účel speciálně určeny, nebo šlapátka jízdních kol.

[145]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 3; tento Předpis obsahuje specifikaci odrazek podle tříd; prováděním homologačních zkoušek je pověřen EZÚ.

§ 51

Pomocné světlomety a světla

(1) Mimo světlomety předepsané v § 45 může být motorové vozidlo vybaveno ještě jedním hledacím světlometem a světlomety zpětnými s bílým světlem, světlomety do mlhy a koncovým mlhovým červeným světlem, pokud vyhovují podmínkám § 44.

(2) Motorové i přípojné vozidlo může mít na zádi jeden nebo dva zpětné světlomety, které mohou být v činnosti jen při zařazeném zpětném chodu a zapnutém zapalování. Jsou-li použity dva zpětné světlomety, musí být umístěny symetricky k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla, ve stejné výšce a musí mít stejnou svítivost.[146]) Svítivost zpětného světla v referenční ose nesmí být u zpětných světlometů, které budou montovány na vozidlo po 1. 7. 1972, menší než 80 cd, ve vodorovné rovině a nad ní nesmí být větší než 300 cd a pod touto rovinou větší než 600 cd. Nejvyšší okraj činné svítící plochy zpětného světlometu nesmí být výše než 1,2 m[147]) a nejnižší bod níže než 250 mm nad rovinou vozovky v nezatíženém stavu vozidla. Ustanovení tohoto odstavce se netýká bílých světel k osvětlení ložné plochy vozidla, bílých světel na zádi tahačů návěsů určených k osvětlení návěsů při zapojení vozidel do soupravy a bílých světel na zádi zemědělských a lesnických traktorů, samojízdných sklizňových zemědělských a lesnických strojů a pojízdných pracovních strojů, určených k osvětlení přívěsného nářadí pro práce výlučně mimo veřejné pozemní komunikace; činnost těchto světel však musí být, s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů, návěštěna opticky kontrolním nepřerušovaným světlem barvy žluté v zorném poli řidiče.

(3) Světlomety do mlhy, je-li jimi vozidlo vybaveno, musí mít bílou nebo žlutou barvu světla, musí být umístěny vpředu na motorovém vozidle symetricky k podélné svislé rovině souměrnosti vozidla, ve stejné výšce a musí mít stejnou svítivost; vozidla musí mít dva světlomety do mlhy, jednostopá motorová vozidla a ostatní vozidla široká nejvýše 1 m mohou mít jeden světlomet do mlhy. Světla do mlhy musí být zapínána samostatným spínačem; současně s nimi musí svítit obrysová a koncová světla a osvětlení státní poznávací značky. Činnost světel do mlhy musí být návěštěna kontrolním nepřerušovaným světlem barvy zelené nebo oranžové v zorném poli řidiče. Světlomet do mlhy nesmí být svým vnějším okrajem činné svítící plochy vzdálen více než 400 mm od roviny vymezující největší šířku vozidla; svým horním okrajem nesmí být výše, než je horní bod činné svítící plochy tlumeného světla, a dolním okrajem níže než 250 mm od roviny vozovky v nezatíženém stavu vozidla. Světlomety do mlhy vozidel, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 7. 1972, musí být schváleny.[148])

(4) Světlomet pro hledací světlo smí mít výkon světelného zdroje nejvýše 35 W; nemusí splňovat podmínku § 44 odst. 2. Světlo nesmí být uvedeno v činnost na jedoucím vozidle.

(5) Motorová a přípojná vozidla smějí být vybavena na zádi jedním nebo dvěma mlhovými koncovými červenými světly, jejichž dolní bod činné svítící plochy nesmí být níže než 250 mm a horní bod činné svítící plochy nesmí být výše než 1 m nad rovinou vozovky v nezatíženém stavu vozidla. Je-li dvou a vícestopé vozidlo vybaveno jedním mlhovým koncovým světlem, musí být toto světlo umístěno v levé polovině zádi vozidla; vzájemná vzdálenost nejbližších okrajů činných svítících ploch mlhových koncových světel a brzdových světel nesmí být menší než 100 mm. Činná svítící plocha tohoto světla smí být nejvýše 120 cm^2, svítivost světla musí být nejméně 150 cd a nejvýše 300 cd v rozsahu vyzařovacích úhlů

— vertikálně ±5°,

— horizontálně ±10°.

(6) Mlhové koncové světlo smí být uvedeno v činnost pouze samostatným spínačem; současně s ním musí svítit obrysová a koncová světla a osvětlení státní poznávací značky. Činnost světla musí být návěštěna kontrolním nepřerušovaným světlem v zorném poli řidiče; toto světlo musí být u vozidel uvedených do provozu před 1. 1. 1977 zelené nebo oranžové, u vozidel uvedených do provozu po 1. 1. 1977 oranžové. U jednostopých motorových vozidel a u ostatních motorových vozidel s otevřenou budkou řidiče s dostatečným výhledem dozadu postačí k návěštění činnosti koncového mlhového světla pouze poloha spínače.

§ 52

Světelné výstražné zařízení

(1) Zapojení světelného výstražného zařízení musí být uspořádáno tak, aby i při vypnutém vnějším osvětlení vozidla zapínalo světla dálková nebo tlumená.

(2) Ovládání světelného výstražného zařízení musí být provedeno tak, aby nemohlo být v činnosti, pokud řidič nepůsobí na jeho ovládací orgán.

---

[146]) Ověření svítivosti provádí EZÚ podle Předpisu EHK č. 23.

[147]) Doporučuje se však, pokud je to technicky možné, dodržet výšku do 800 mm jako optimální.

[148]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisu EHK č. 19; prováděním homologačních zkoušek je pověřen EZÚ.

§ 53

Zvláštní výstražná světla

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

a) požární ochrany,

b) ozbrojených sborů, která určí příslušná ministerstva,

c) zdravotnické a důlní záchranné služby,

d) pracovní stroje a speciální automobily, vykonávající práci za jízdy nebo za stání v jízdní dráze[149]) za neuzavřeného silničního provozu,

e) která svými rozměry nebo rozměry svého nákladu přesahují míru stanovenou v § 12, pokud tak stanoví orgán schvalující technickou způsobilost typu vozidla nebo jednotlivého vozidla, anebo orgán, který vydal povolení k zvláštnímu užívání silnice,[150])

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

g) pro něž to stanoví federální ministerstvo vnitra.

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

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

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

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

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

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

(5) Efektu přerušovaného světla musí být dosaženo jiným způsobem než přerušovanou činností světelného toku zdroje (vlákna), to znamená, že zdroj světla musí svítit stálou intenzitou a efektu přerušovaného světla se dosahuje např. rotující clonkou.

(6) Výstražné přerušované světlo musí být umístěno na nejvyšším místě karosérie nebo nástavby, a to přibližně v podélné rovině souměrnosti vozidla nebo přibližně symetricky po obou stranách této roviny; u pojízdných pracovních strojů musí být výška světelného zdroje nejméně 1,9 m nad vozovkou.

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

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

(9) U výstražných světel, která byla nebo budou montována na vozidlo po 1. 7. 1972,

a) musí mít přerušování výstražného světla kmitočet (f) 120—300 cyklů za 1 minutu;

b) musí být svítivost světelného záblesku u modrého světla v rozmezí vertikálních úhlů geometrické viditelnosti ± 4° nejméně 10 cd, u oranžového světla v rozmezí vertikálních úhlů geometrické viditelnosti ± 8° nejméně 30 cd; časová střední hodnota svítivosti světla musí být nejvýše 400 cd;[151])

---

[149]) Speciálními automobily vykonávajícími práci za jízdy se rozumějí např. zametací, kropicí, posypové apod. automobily, odklizová vozidla havarijní služby, automobily s montážními plošinami pro opravu vrchních tramvajových, trolejbusových apod. vedení, automobily silniční služby se sněhovými pluhy a radlicemi, tažené silniční grejdry, pojízdné stroje pro horizontální značení silnic, silniční válce pracující na neuzavřených veřejných pozemních komunikacích.

[150]) § 13 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 136/1961 Sb.

[151]) Pro zkušební účely, respektive pro schvalování způsobilosti těchto zařízení platí

— kmitočet přerušování je počet záblesků za jednu minutu,

— trvání světelného záblesku (t) je doba, při které svítivost záblesku je větší než 0,1 nejvyšší hodnoty svítivosti,

— svítivost světelného záblesku Iz je měřítkem pro výraznost a účinnost výstražného přerušovaného světla; je dána jako součin časové střední hodnoty svítivosti (I) ve směru pozorování a součinitele K, který závisí na trvání světelného záblesku podle vzorce $K = \frac{0{,}15}{0{,}15 + t}$ (t v sekundách), tj. $I_z = K \cdot I$,

— měření se provádí ze vzdálenosti nejméně 20 m.

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

§ 54

Vnitřní osvětlení vozidel

(1) Budka řidiče motorových vozidel, karosérie osobních automobilů a karosérie autobusů a osobních autobusových přívěsů musí být uvnitř tak osvětlena, aby za snížené viditelnosti byl řidiči a spolujezdcům (cestujícím) osvětlen vstup a výstup; stanoviště řidiče musí být vybaveno osvětlením u osobních automobilů nejméně 6 lx, u nákladních automobilů a autobusů nejméně 40 lx, měřeno na obvodu věnce volantu. Osvětlení musí mít zvláštní spínač, aby se dalo zapnout i bez vnějšího osvětlení vozidla.

(2) Kontrolní přístroje na přístrojové desce musí být osvětleny při zapnutí vnějšího osvětlení vozidla; osvětlení přístrojů nesmí řidiče oslňovat ani působit rušivě při řízení vozidla, zejména se přístroje nesmějí zrcadlit v čelním skle.

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

(4) Skříňová vozidla musí být vybavena vnitřním osvětlením a osvětlením vstupních a výstupních schůdků a jejich nejbližšího okolí.

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

§ 55

Zvuková výstražná zařízení

(1) Motorová vozidla, s výjimkou pásových vozidel s největší konstrukční rychlostí nepřevyšující 8 km/h, musí mít alespoň jedno zařízení pro dostatečně hlasitou zvukovou výstrahu, které musí být na vozidle umístěno tak, aby při provozu za jakýchkoli podmínek nedocházelo k jeho poškození nebo záměně zvukových vlastností. Zařízení musí, je-li uvedeno dočasně v činnost, vydávat nepřetržitý rovnoměrný zvuk stejné výše nebo v harmonickém akordu. Zařízení, která vydávají pronikavé zvuky, rozložené akordy nebo skřeky, jako píšťaly, sirény, zvonky, gongy apod., nejsou přípustná; pro jednostopá vozidla o objemu válců do 50 cm^3 a s nejvyšší konstrukční rychlostí do 40 km/h se povolují výstražné zvonky [§ 76 odst. 2 písm. h)].

(2) Na vozidle smí být namontováno jen zvukové výstražné zařízení schválené pro daný typ vozidla (§ 9); musí vyhovovat při dodržení příslušné technické normy,[152]) při umístění mikrofonu 7 m před vozidlem a ve výši v rozmezí 0,5 až 1 m nad rovinou vozovky a při motoru vozidla v klidu hladinou vydávaného hluku níže uvedeným hodnotám:

	nejméně	nejvýše
— jednostopá motorová vozidla s objemem válců motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 bez akumulátoru	76 dB (A)	104 dB (A)
— ostatní jednostopá motorová vozidla a vícestopá motorová vozidla s největší konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h	89 dB (A)	104 dB (A)
— ostatní motorová vozidla	93 dB (A)	104 dB (A).

(3) Vozidla záchranné služby a vozidla ozbrojených sborů a požární ochrany, která jsou vybavena zvláštními výstražnými světly, musí kromě předepsaných zvukových výstražných zařízení mít ještě zvláštní zařízení vydávající typická zvuková znamení, u nichž musí být spodní hranice hladiny zvuku nejméně 105 dB (A).

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

§ 56

Stěrače a ostřikovače čelních skel, odmrazování a odmlžování skel

(1) Motorová vozidla s řidičskou budkou nebo s uzavřenou karosérií musí být opatřena nejméně jedním výkonným, motoricky poháněným stěračem pro čištění vnějšího povrchu čelního skla.

(2) Motorová vozidla — s výjimkou vozidel uvedených v odstavci 3 — musí být opatřena schvá-

[152]) ČSN 30 0512.

lenými[153]) stěrači, u nichž je možné stírání se dvěma nebo více frekvencemi. Jedna z frekvencí musí být nejméně 45 cyklů za minutu, druhá nejméně 20 a nejvýše 50 cyklů za minutu; rozdíl mezi nejvyšší frekvencí a alespoň jednou z nižších frekvencí musí být nejméně 15 cyklů za minutu.[154]) Požadované činnosti stěračů musí být dosaženo již

— u elektrických nebo vzduchotlakových stěračů při otáčkách motoru vozidla odpovídajících jízdě rychlostí 30 km/h se zařazeným nejnižším převodovým stupněm a se současně zapojenými tlumenými světly, topením a větráním, a jsou-li samostatné, s odmrazovacím a odmlžovacím zařízením čelního skla,

— u podtlakových stěračů za běhu motoru, kdy je dosažen nejnižší rovnoměrný chod motoru.

(3) Motorová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 50 km/h mohou být vybavena samočinnými stěrači s jedinou frekvencí vyšší než 30 cyklů za minutu.

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

(5) U automobilů, motocyklů a skútrů musí být stěrač řešen tak, aby se rameno stěrače po vypnutí stěrače z činnosti samočinně vracelo do základní polohy. Rameno stěrače musí být odklopitelné od povrchu skla za účelem ručního čištění skla. Stěrače musí vykazovat dostatečný čisticí účinek na celé stírané ploše při rychlostech do 80 % nejvyšší konstrukční rychlosti vozidla, ale nepřevyšující 130 km/h.

(6) Stíraná plocha, která je částí povrchu čelního skla čištěného činností stěračů a ostřikovačů, musí

— u osobních automobilů překrývat nejméně 75 % velké a 99 % malé vztažné plochy,[155])

— u bezkapotových nákladních automobilů a autobusů překrývat nejméně 75 % velké vztažné plochy,

— u ostatních motorových vozidel být co největší.

(7) Osobní a nákladní automobily a autobusy musí být ke zlepšení výhledu za chladného a vlhkého počasí vybaveny dostatečně účinným zařízením pro odmrazování při teplotách do —15 °C a pro odmlžování čelního skla;[156]) toto ustanovení se vztahuje přiměřeně také na boční a zadní skla.

(8) Motorová vozidla vybavená čelním sklem, s výjimkou zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí, musí být opatřena výkonným ostřikováním čelního skla do plochy stírané stěrači. Systém ostřikování čelního skla musí být schopen činnosti v celém rozsahu provozních rychlostí vozidla. Tento systém musí být vybaven nádržkou na kapalinu o objemu nejméně 1 dm^3, umístěnou ve vozidle tak, aby byl snadný přístup k nalévacímu hrdlu při doplňování. Tato podmínka je splněna rovněž v případě, že je nádržka snadno a bez odpojování vyjímatelná. Systém musí být z materiálů, které se nepoškodí ani nepraskají při zamrzání kapaliny a současně odolávají účinku teplot až do 80 °C. Ostřikování může být prováděno svalovou silou řidiče nebo motoricky poháněným čerpadlem a musí být spolehlivě činné při teplotách +65 °C až —15 °C s kapalinou, která netuhne při nízkých teplotách. Činnost systému ostřikování se nesmí zhoršit, je-li jako kapaliny použito 50% metyl- nebo izopropylalkoholu.

(9) Motorová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nad 130 km/h a dálkové autobusy, jakož i motorová vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nad 50 km/h vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1976 musí mít zařízení pro ostřikování s motorickým pohonem. Objem nádržky na kapalinu musí být nejméně 1,4 dm^3, u autobusů 2,8 dm^3.

(10) Ustanovení odstavců 2 až 9 neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 57

Odrušení vozidel

(1) Každé motorové a přípojné vozidlo musí být konstrukčně provedeno, vyrobeno a vybaveno tak, aby rušivé vyzařování elektromagnetické energie (dále jen „rušení") vznikající při provozu nepřesáhlo přípustné mezní hodnoty rušení.[157]) Vozidla, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 7. 1972, musí být z hlediska odrušení schválena.[158])

---

[153]) Pro schvalování stěračů z hlediska výhledu viz poznámku 75. Zkoušení stěračů z hlediska stíravosti a životnosti se provádí podle schválené metodiky ÚVMV, který je pověřen prováděním zkoušek.

[154]) Za 1 cykl se považuje dvojité setření skla (vychýlení stírátka z jedné krajní polohy do druhé a zpět).

[155]) Vztažná plocha se zjišťuje podle poznámky 77.

[156]) Přezkoušením tohoto zařízení je pověřen ÚVMV.

[157]) § 9 a 19 zákona č. 110/1964 Sb., o telekomunikacích, § 8 vyhlášky č. 111/1964 Sb., kterou se provádí zákon o telekomunikacích, ČSN 34 2875 a ČSN 34 2876.

[158]) Schválení se uděluje na základě zkoušek podle Předpisu EHK č. 10; jejich prováděním je pověřen ÚVMV.

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

(3) V konstrukci a provedení orgánů vozidla nesmějí být prováděny takové zásahy, které by zvyšovaly rušení nad stanovenou hranici (při výměně originálních dílů, zejména částí vysokonapěťového systému zapalování, regulátorů nabíjení, dynama apod., za díly nepůvodní, dodatečné montáži doplňkových zdrojů elektrické energie apod.).

§ 58

Zasklení vozidel a clona proti slunci

(1) Průhledné ochranné sklo před řidičem (dále jen „čelní sklo"), výplně všech ostatních oken (i střešních) a mezistěn, rovné nebo ohýbané, musí být u motorových a jejich přípojných vozidel ze schváleného[159]) bezpečnostního skla,[160]) aby se při rozbití snížilo nebezpečí zranění na nejmenší možnou míru.

(2) Čelní, postranní a zadní skla karosérie automobilů nebo budky řidiče musí být pro výhled dokonale průhledná, s vysokou světelnou propustností a bez optického a barevného zkreslování.[161]) Čelní skla musí být leštěná nebo zpracovaná jinak s rovnocennou kvalitou povrchu a při prasknutí — s výjimkou tvrzených skel, která nejsou zónově kalena — musí zabezpečovat alespoň částečnou viditelnost, aby bylo možno vozidlo bezpečně zastavit.

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

(4) Dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy, musí být bezpečnostní čelní skla automobilů vrstvená.

(5) Bezpečnostní skla z plastických materiálů smějí být použita pro zasklení:

— vnitřních mezistěn a přepážek,

— otevíracích střešních oken,

— oken skládacích dveří (např. u autobusů),

— oken přípojných vozidel za osobní automobily,

— ochranných čelních krytů jednostopých vozidel a jejich modifikací bez kabiny řidiče.

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

(7) Karosérie a budka řidiče motorového vozidla musí mít dvě clony proti slunci, z nichž jedna musí být před řidičem a musí se dát snadno a jednou rukou beze změny polohy trupu nastavovat.[162]) Budka řidiče zemědělských a lesnických traktorů a každá jednomístná budka řidiče musí mít alespoň jednu clonu proti slunci.

(8) Clona proti slunci nesmí být provedena z lehce vznětlivého materiálu. U motorových vozidel, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 7. 1972, musí být clona proti slunci provedena buď z materiálu, který pohlcuje nárazovou energii, nebo musí být tímto materiálem úplně pokryta; držák clony proti slunci musí mít — je-li proveden z tuhého materiálu — poloměr zakřivení větší než 3,2 mm u hran, které mohou přijít ve styk s hlavou řidiče nebo spolujezdce.[163])

(9) Ustanovení odstavců 1, 2, 4, 5, 7 a 8 druhé věty neplatí pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 59

Počítače ujeté vzdálenosti, počítače motohodin, rychloměry a tachografy

(1) Motorová vozidla musí být v zorném poli řidiče vybavena počítačem ujeté vzdálenosti nebo motohodin a rychloměrem. Toto ustanovení se ne-

---

[159]) Zkoušení se provádí podle schválené metodiky ÚVMV, který je pověřen prováděním zkoušek.

[160]) Bezpečnostní skla jsou obecně zasklívací dílce z vrstveného a tvrzeného skla i z plastického materiálu.

Vrstvené sklo je zasklívací materiál ze dvou nebo více vrstev skla spojených jednou nebo více mezivrstvami z plastické hmoty (např. polyvinylbutyralu).

Tvrzené sklo je homogenní zasklívací materiál zvlášť zpracovaný tak, že je vysoce odolný vůči nárazu deformovatelného předmětu a po nárazu se charakteristicky rozpadne v nesčetné malé úlomky.

Plastickým materiálem zasklení je míněno např. akrylické sklo nebo jiné rovnocenné materiály.

[161]) Toto ustanovení nebrání používání skel fototropických, determálních a antireflexních, s vnitřními topnými vložkami apod.

[162]) Současně se doporučuje, aby uchycení clon umožňovalo prostorové nastavení.

[163]) K ověření tohoto požadavku se použije sférického modelu hlavy o průměru 165 mm.

vztahuje na motorová vozidla s plnými obručemi, na vozidla s gumovými pásy, na motorové vozíky pro invalidy, na vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h, na vozidla vybavená tachografem s ukazatelem rychlosti umístěným v zorném poli řidiče, na jednostopá motorová vozidla s objemem válců motoru nepřevyšujícím 50 cm^3 a s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 40 km/h.

(2) Autobusy a nákladní automobily s nejvyšší konstrukční rychlostí větší než 40 km/h, které mají celkovou hmotnost větší než 7 t, musí být vybaveny tachografy. Toto ustanovení se nevztahuje na autobusy používané v městské hromadné dopravě.

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

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

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

c) rychloměry — i v tachografech — musí spolehlivě a zřetelně udávat rychlost vozidla v rozsahu posledních dvou třetin stupnice, avšak při rychlosti nad 50 km/h s odchylkou nejvýše + 8 % od okamžité skutečné rychlosti vozidla; při rychlostech vozidla od 20 km/h do 50 km/h nesmí být údaj rychloměru nižší než rychlost skutečná. Ukazatel rychlosti vozidla smí kmitat v rozsahu posledních dvou třetin stupnice v rozmezí ± 1 % oblouku celé stupnice, v první třetině v rozmezí ± 5 % oblouku;

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

(4) Tachograf a rychloměr, jakož i jejich náhon musí být u nákladních automobilů a autobusů plombován; to neplatí pro tachografy a rychloměry s elektrickým pohonem.

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

§ 60

Vytápěcí a větrací systém

(1) Vozidlo s uzavřenou karosérií musí mít zařízení pro vytápění a větrání prostoru pro řidiče a cestující. Vytápěcí a větrací systém nesmí konstrukčním provedením ani svou činností ohrožovat zdraví nebo zvyšovat únavu řidiče a cestujících; systém vytápění musí rozdělovat teplo co nejrovnoměrněji po celém prostoru pro cestující; systém vytápění a větrání — provedený jakýmkoli způsobem — musí zajistit bezprůvanový pohyb vzduchu.[164])

(2) U vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1973 musí být systém vytápění a větrání snadno obsluhovatelný a jeho výkon regulovatelný nejméně ve dvou stupních[165]) z místa řidiče beze změny polohy trupu.[166]) Toto ustanovení neplatí pro ovládací orgány k individuální obsluze cestujícími ve vozidle. U zvláštních motorových vozidel (část třetí) musí vytápění a větrání odpovídat příslušným technickým normám.[167])

(3) K vytápění vozidel je zakázáno používat přímo horkých potrubí výfukového systému motoru. Tepelné energie výfukových plynů může být využito pouze prostřednictvím výměníku tepla; v prostorách výměníku, v nichž se předává teplo vytápěcímu vzduchu, nesmí být žádné uvolnitelné spoje; tloušťka stěn ocelových trubek nebo plechů předávajících teplo nesmí být menší než 2 mm; je-li použito jiných materiálů, musí tyto mít stejnou odolnost proti korozi a odpovídající nejmenší tloušťku stěn. Je-li pro vytápění použito chladícího vzduchu z kapalinového systému chlazení motoru, musí být ve vedení vytápěcího vzduchu přetlak vůči motorovému prostoru a nesmí v něm být žádné nezajištěné spoje. Vzduch pro vytápění a větrání nesmí obsahovat škodlivé látky a pachy vzniklé provozem vozidla a jeho zařízení[168]) a musí být filtrován od hrubých nečistot. Vzduch potřebný ke spalování ve vytápěcích zařízeních — s výjimkou zařízení podle odstavce 4 — nesmí být odebírán z vnitřku vozidla, v němž jsou přepravovány osoby včetně řidiče. Vstupní kanály přívodu vzduchu pro větrání a topení musí být umístěny tak, aby s ohledem na provoz ostatních vozidel byl omezen na nejmenší míru přívod vzduchu znečištěného těmito vozidly.

---

[164]) Bezprůvanovým pohybem vzduchu se rozumí proudění vzduchu o střední rychlosti v prostoru hlav cestujících nejvýše 0,5 m/s; tato rychlost může být vyšší, je-li možno proudění vzduchu regulovat co do množství a směru.

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

[166]) Viz pozn. 21.

[167]) ČSN 47 0002.

[168]) Ve vzduchu pro větrání a topení nesmí zejména překročit koncentrace CO — 0,003 % (0,36 mg/dm^3).

(4) Vytápěcí zařízení na tuhá paliva jsou povolena jen u nákladních automobilů se skříňovou karosérií a jejich přívěsů nebo návěsů určených za pracoviště nebo ubytovny; tato zařízení a kouřové trubky musí být odizolovány.[169])

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

a) u všech automobilů, s výjimkou autobusů městské dopravy, musí systém vytápění zajišťovat v uzavřeném vytápěném prostoru karosérie[170]) při okolní teplotě —15 °C výslednou teplotu nejméně +18 °C za jízdy. U vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí větší než 80 km/h musí být tato výsledná teplota zajištěna za jízdy rychlostí 80 % nejvyšší konstrukční rychlosti, avšak ne menší než 80 km/h a ne větší než 140 km/h;

b) u autobusů městské dopravy musí systém vytápění zajišťovat v uzavřeném vytápěném prostoru karosérie[170]) při okolní teplotě —15 °C výslednou teplotu nejméně +14 °C. Na schodech se za mrazivého počasí nesmí tvořit námraza;

c) povrchová teplota v bezprostředně přímo přístupných místech a výstupech rozváděcích kanálů nesmí překročit +40 °C. Nejvyšší přípustný vzájemný rozdíl teplot mezi jednotlivými místy k sedění nebo stání je 6 °C, u autobusů a osobních autobusových přívěsů, s výjimkou autobusů městské dopravy, kde se rozdíl nelimituje, 8 °C. Výsledná teplota v místech hlav může být až o 9 °C nižší, popřípadě až o 3 °C vyšší než v místech chodidel; tato podmínka nemusí být splněna u autobusů městské dopravy.

(6) Systém větrání a vytápění prostoru karosérie musí být přetlakový a musí zajišťovat

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

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

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

a) zařízení musí být pojištěno proti přehřátí (tepelná pojistka),

b) spalovací komora a výměník tepla musí být zkoušeny pod dvojnásobným provozním tlakem, nejméně však při přetlaku 0,5 bar (kp/cm^2) (zkouška na těsnost),

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

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

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

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

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

§ 61

Zařízení proti neoprávněnému použití vozidel

(1) Motorová a skříňová přípojná vozidla musí mít zajištění dveří, jakož i vík zavazadlového a — s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů — motorového prostoru proti neoprávněnému otevření zvenčí; přitom nejméně jedny dveře musí být zvenčí uzamykatelné.

(2) Motorová vozidla musí být při stání (parkování) zajištěna proti neoprávněnému použití dostatečně účinným zajišťovacím zařízením. Uzamčení dveří, vyjmutí klíčku zapalování, odejmutí řadicí páky, volantu nebo řídítek se v tomto smyslu nepovažuje za zajištění.

(3) Motorová vozidla, s výjimkou vozidel uvedených v odstavci 4, musí mít zajišťovací zařízení

[169]) ČSN 63 0769.

[170]) To jest při uzavřených oknech, ventilačních klapkách apod.

vytvořené takovou kombinací ústrojí, které zabraňuje spuštění motoru normálním ovládáním a zároveň zařízením působícím na jedno z následujících ústrojí:

— řízení,

— převodovku,

— řadicí páku nebo ovládání řazení převodů,

— zařízení zabraňující běhu motoru.

(4) Jednostopá a tříkolová motorová vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 1 t musí mít zajišťovací zařízení působící na jedno z těchto ústrojí:

— řízení,

— převodovku,

— řadicí páku nebo ovládání řazení převodů,

— zařízení zabraňující běhu motoru,

— paprsky nebo ramena kol.

(5) Zajišťovací zařízení podle odstavců 3 a 4 musí být schválena.[171])

(6) Zajišťovací zařízení může být též vybaveno schválenou[171]) zvukovou nebo optickou výstrahou; pro zvukovou výstrahu lze použít pouze zvukového výstražného zařízení namontovaného na vozidlo (§ 55); pro optickou výstrahu lze použít pouze záblesku tlumených světel vozidla.

(7) Ustanovení odstavců 1 až 5 platí jen pro vozidla, jejichž technická způsobilost byla nebo bude schválena po 1. 1. 1973, a pro zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí, jejichž technická způsobilost bude schválena po 1. 1. 1978.

§ 62

Zařízení ke spojování vozidel

(1) Vozidla, která jsou určena k tažení, musí být vybavena spojovacím zařízením normalizovaných spojovacích a připevňovacích rozměrů. Zařízení musí přípojné vozidlo zajišťovat proti samovolnému uvolnění dvojitou mechanickou pojistkou. Zařízení musí působit samočinně nebo polosamočinně (druhá pojistka působí až po ručním ovládání); zařízení působící samočinně však musí mít mechanické dvojité zajištění a zajištěnou polohu zřetelně viditelnou. Nesamočinná zařízení jsou přípustná pouze u vozidel uvedených v odstavci 2 písm. a), b) a u tažných vozidel určených ke spojování s jednonápravovými přívěsy o celkové hmotnosti do 3,5 t. V každém případě však musí být provedení spojovacího zařízení provozně bezpečné, lehce a rychle ovladatelné. Spojovacím zařízením nesmějí být vybaveny jednonápravové přívěsy a přívěsy s nájezdovou brzdou.

(2) Spojovací zařízení musí být provedeno

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

b) u osobních a dodávkových automobilů pro tažení jednonápravových přívěsů o celkové hmotnosti do 3,5 t s koulí ISO 50, přičemž největší přípustné statické zatížení od přívěsu na kouli nesmí být větší než 980 N (100 kp) ve svislém směru; celý spoj, tj. koule tažného a závěs přípojného vozidla musí být schválen,[172])

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

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

— ve svislé rovině . . . . . ± 20°,

— ve vodorovné rovině . . . . . ± 75°,
u zemědělských a lesnických traktorů ± 60°,

— okolo podélné osy závěsného zařízení . ± 25°,
u zemědělských a lesnických traktorů . ± 20°.

(4) Automobily o celkové hmotnosti větší než 12 t, určené k tažení přívěsů o celkové hmotnosti větší než 10 t, které jsou určeny pro mezinárodní dopravu, musí být vybaveny schváleným[173]) zařízením systému válcový čep—oko o průměru 50 mm; použití systému válcový čep—oko o průměru 50 mm není dovoleno u jiných vozidel nově uváděných do provozu. Závěs tažného vozidla musí být odpružený, celý spoj, tj. závěs—oj smí vykazovat jen kmity velmi nízké amplitudy.

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

---

[171]) Prováděním homologačních zkoušek zajišťovacích zařízení je pověřen ÚVMV; podmínkou schválení zajišťovacích zařízení u vozidel uvedených v odstavci 3 je splnění požadavků Předpisu EHK č. 18.

[172]) Podmínkou schválení je splnění požadavků doporučení EHK, obsaženého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R. 29; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

[173]) Podmínkou schválení je splnění požadavků návrhu Předpisu EHK, obsaženého v dokumentu W/TRANS/WP 29/307; prováděním homologačních zkoušek je pověřen ÚVMV.

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

a) vozidla s kulovým závěsem podle odstavce 2 písm. b) určená pro tažení přívěsů o hmotnosti větší než 350 kg závěsy pro křížové nebo vidlicovité zavěšení podle § 66 odst. 6,

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

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

(7) Oko oje, s výjimkou přípojných vozidel k zvláštním motorovým vozidlům uvedeným v části třetí, musí být upevněno k oji tak, že jeho otáčení kolem podélné osy oje je vyloučeno. Oka ojí přívěsů k automobilům uvedeným v odstavci 4 musí být schválena [173])

(8) Přívěsy, s výjimkou přívěsů za jednostopá motorová vozidla, musí být vybaveny pojistným spojovacím zařízením (lana, řetězy), které musí při poruše hlavního spoje a následném přerušení spojení brzdové a elektrické soustavy mezi tažným vozidlem a přívěsem zajistit ještě částečnou řiditelnost přívěsu, popřípadě zabránit padnutí oje na vozovku. Přívěsy za zemědělské a lesnické traktory musí být vybaveny pojistným spojovacím zařízením podle předcházející věty dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro přívěsy vybavené schváleným spojovacím zařízením.[173])

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

(10) V případě, že síla pro ruční zvedání oje u návěsů a jednonápravových přívěsů o celkové hmotnosti větší než 100 kg přesahuje 245 N (25 kp), musí mít návěs, popřípadě přívěs přední převislou část před nápravou nebo oj vybavenou podpěrným zařízením, které

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

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

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

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

— ve vodorovné rovině v rozsahu ± 90°, tj. 180° celkově,

— ve svislé podélné rovině nejméně ± 8°,

— v příčné svislé rovině nejvýše ± 3°.

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

(13) Točnice tahačů pro tažení návěsů o celkové hmotnosti větší než 10 t a pro svislé zatížení nejvýše 20 t musí být schválena[173]) a musí mít spojovací systém uzpůsoben pro uchycení spojovacího čepu návěsu o průměru 50,8 mm.

(14) Točnice tahačů pro tažení návěsů o celkové hmotnosti větší než 15 t a pro svislé zatížení nejvýše 20 t musí být schválena i co do umístění,[173]) které musí splňovat zejména tyto požadavky:

a) svou horní plochou musí být výše než 1,25 m ve stavu zatížení návěsem a níže než 1,47 m ve stavu bez zatížení návěsem,

b) části tahače nad rovinou točnice a před svislou osou otáčení spojovacího čepu v točnici musí být vně rotačního kužele, jehož osa je totožná s osou otáčení spojovacího čepu v točnici, jehož vrchol s poloviční vrcholovým úhlem 6° je pod rovinou točnice a jehož poloměr průseku s rovinou točnice je 2,09 m,

c) části tahače pod rovinou točnice, za svislou osou otáčení spojovacího čepu v točnici musí být uvnitř rotačního, zhruba válcového tělesa, jehož osa je totožná s osou spojovacího čepu a má poloměr nejvýše 2,2 m.

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

(16) Spojovací čep návěsu o celkové hmotnosti větší než 10 t a pro svislé zatížení nejvýše 20 t musí být schválen[173]) a musí mít průměr činné části 50,8 mm.[174])

---

[174]) Bližší rozměrové údaje jsou obsaženy v ČSN 30 3664, popř. v doporučení ISO R.337 z roku 1963.

(17) Spojovací čep návěsu o celkové hmotnosti větší než 15 t a se svislým zatížením na spojovací čep nejvýše 20 t musí být schválen i co do umístění,[173]) 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 točny musí ležet uvnitř válcového tělesa o poloměru 2,04 m, jehož osa je totožná se svislou osou čepu,

b) spodní části návěsu — tzv. labutí krk — za svislou osou čepu a pod myšlenou rovinou točnice musí být vně rotačního, zhruba válcového tělesa o poloměru nejméně 2,3 m, jehož osa je totožná se svislou osou čepu.

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

(19) Tyče nebo lana k vlečení vozidel uvedených v odstavci 18 musí být zřetelně viditelné; tyče musí být opatřeny po celé délce příčnými červenobílými pruhy o šířce 75 mm, lana červeným praporkem nebo štítkem o rozměru nejméně 200 × 200 mm.[175])

(20) Vozidla — s výjimkou vozidel uvedených v odstavci 2 písm. a) a b) — jež jsou vybavena spojovacím zařízením, musí mít na zadní části karosérie zřetelně a kontrastně vyznačenu nejvyšší přípustnou celkovou hmotnost přípojného vozidla, které je možno bezpečně táhnout za všech provozních podmínek. Rozměry tohoto vyznačení stanoví § 80 odst. 3.

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

§ 63

Nárazníky automobilů a zařízení proti vklínění malých vozidel pod velká vozidla

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

(2) Nárazník nesmí mít ostré okraje nebo výstupky, které mohou zranit chodce; povrch nárazníku, který nejčastěji vstupuje ve styk s jiným vozidlem, např. kly, musí být pokryt pryží nebo jiným měkkým materiálem. Boční letmé konce nárazníku musí být zahnuty co nejblíže ke karosérii vozidla, směrem k jeho podélné ose tak, aby bylo vyloučeno nebezpečí zaháknutí (zaklesnutí, zachycení) s jiným vozidlem nebo chodcem či cyklistou apod. Tuhé vnější hrany nárazníku nebo klů, pokud nejsou zakryty pryží nebo jiným měkkým materiálem, musí být zaobleny s poloměrem nejméně 5 mm.

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

(4) Nárazník a jeho držáky včetně upevnění musí být konstruovány tak, aby po stránce pevnosti bez poškození vozidel vyhověly při odtlačení vozidla o přibližně stejné hmotnosti, nezabrzděného a s nezařazeným převodovým stupněm na vodorovné rovině.

(5) Automobily o celkové hmotnosti nad 3,5 t a přívěsy a návěsy musí být na zádi opatřeny zařízením proti vklínění malých vozidel podle odstavce 6, jestliže

a) nemají plošinu nebo skříň,

b) mají plošinu nebo skříň, která v zadní části je širší než 600 mm a je v této části od povrchu vozovky výše než 600 mm, u sklápěčkových vozidel 700 mm při nezatíženém stavu vozidla.

(6) Zařízení proti vklínění nesmí mít spodní hranu výše než 600 mm, u sklápěčkových vozidel 700 mm od povrchu vozovky při nezatíženém stavu vozidla. Toto zařízení musí být v celé šíři zadní části vozidla nebo nejvýše o 100 mm užší z každé strany vozidla. Provedení může být průběžné nebo dělené; je-li použito děleného zařízení, nesmí být vzájemná vzdálenost mezi vnitřními obrysovými kraji částí zařízení větší než 600 mm. Zařízení musí být pod vozidlem v úrovni zadního obrysu vozidla, nejvýše však 450 mm od něho směrem pod vozidlo, u sklápěčkových vozidel 600 mm.

(7) Zařízení a jeho upevnění musí být provedeno tak, aby nemělo ostré okraje a aby jeho letmá vodorovná ukončení u bočních obrysů vozidla ome-

[175]) § 25 vyhlášky č. 80/1966 Sb.

zovala na nejmenší míru možnost zachycení osob nebo vozidla a jejich poranění nebo poškození.

(8) Zvláštní zařízení proti vklínění není nutné, jestliže rám vozidla nebo karosérie vozidla ve své zadní části svým provedením vyhovuje podmínkám odstavců 6 a 7.

(9) Ustanovení odstavců 5 až 8 neplatí pro vozidla s právem přednostní jízdy,[176]) tahače návěsů, rozpojitelné přívěsy pro přepravu klád a dlouhého dříví a pro stavební a pracovní stroje, jejichž provoz na veřejných pozemních komunikacích je omezen na nejmenší míru.

(10) Nárazníkem a zařízením proti vklínění malých vozidel nemusí být opatřena vozidla, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972; pokud však takové vozidlo je opatřeno zařízením proti vklínění malých vozidel, musí toto zařízení splňovat podmínky odstavců 6 a 7.

(11) Zařízení proti vklínění malých vozidel musí mít u vozidel vyrobených nebo dovezených po 1. 1. 1978 pevnost v ohybu nejméně ekvivalentní pevnosti ocelového nosníku s průřezovým modulem pro ohyb 20 cm^3. Průmět tohoto zařízení na rovinu kolmou ke střední podélné rovině vozidla musí mít výšku nejméně 100 mm.

§ 64

Ochrana a pevnost budky (kabiny) řidiče proti jejímu poškození nákladem

(1) Motorová vozidla a návěsy, určené nebo použité pro přepravu sloupů nebo tyčového materiálu (roury, klády, tyče apod.), s výjimkou deskového a hraněného řeziva, které posunem při náhlém prudkém brzdění mohou ohrozit bezpečnost osob v budce řidiče, musí být konstruovány nebo vybaveny tak, aby splňovaly podmínky stanovené v odstavcích 2 až 7.

(2) Ložná plocha nebo nákladní prostor vozidel[177]) musí být vybaveny zařízením k upevnění nákladu, a to v počtu dostatečném pro spolehlivé upevnění nákladu.

(3) Vozidlo musí být opatřeno ochranným štítem (dále jen „štít") v přední části přepravní plošiny nebo mezi zadní stěnou budky řidiče a touto plošinou, nebo je-li vozidlo bez plošiny, mezi zadní stěnou budky řidiče a nákladem. Štít může být snímatelný.

(4) Štít nesmí mít šířku menší, než je šířka budky řidiče. Štít musí být vysoký alespoň jako výška nákladu, nejméně však 800 mm nad ložnou plošinou.

(5) Štít se smí upevňovat pouze:

a) bezprostředně na rám nebo jinou nosnou konstrukci vozidla,

b) na přední čelo ložné plošiny,

c) u soupravy tahače s návěsem na přední čelo ložné plošiny návěsu,

d) na kostru budky řidiče spojené přímo s karosérií.

(6) Štít a jeho upevnění včetně upevnění ložné plošiny na rám nebo jinou nosnou konstrukci (v případě upevnění štítu na přední čelo ložné plošiny) musí být takové, aby bez jakéhokoli poškození odolal rovnoměrně rozložené síle 7850 N (800 kp) z každé započaté tuny dovoleného nákladu vozidla.[178])

(7) Štítem nemusí být vybavena motorová vozidla, jestliže přední čelo jejich karosérie a plošina nebo zadní stěna budky řidiče spojené přímo s karosérií svým provedením a upevněním odpovídají požadavkům odstavců 4 až 6, a motorová vozidla, u kterých náklad jde mimo budku řidiče, jako např. vozidla s bočně neseným nákladem nebo nákladem, umístěným a upevněným pod vlastní budkou řidiče apod.

§ 65

Vybavení motorových vozidel bezpečnostními pásy a kotevními úchyty

(1) Osobní automobily uvedené do provozu po 1. 1. 1969 musí být vybaveny na předních místech k sedění bezpečnostními pásy pro osoby starší 12 let (dále jen „bezpečnostní pásy") a příslušnými kotevními úchyty v karosérii; bezpečnostními pásy nemusí být vybavena vozidla dosud neevidovaná a jezdící pod prozatímní státní poznávací značkou. Osobní automobily vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1976 musí být vybaveny příslušnými kotevními úchyty v karosérii i u zadních sedadel.

(2) Osobní automobily uvedené do provozu před 1. 1. 1969 musí být vybaveny na předních sedadlech bezpečnostními pásy, jen pokud jsou vybaveny předepsanými kotevními úchyty v karosérii (odstavce 3 až 5).

---

[176]) § 27 vyhlášky č. 80/1966 Sb.

[177]) Nákladním prostorem se zde rozumí i vnitřní nákladní prostor skříňových vozidel, a to jak s tzv. průběžnou, tak i s tzv. oddělenou skříní (od budky řidiče).

[178]) Proti proražení tyčovým nebo trubkovým železným materiálem se doporučuje používat pro vnitřní stěnu štítu (resp. čelní bočnice) jako materiálu žlábkované železné desky 5 mm tlusté, ať je rozměr nákladu jakýkoliv.

(3) Bezpečnostní pásy — s výjimkou pásů uvedených v odstavci 4 — musí být s tříbodovým uchycením; federální ministerstvo dopravy může stanovit jiný způsob uchycení.

(4) Bezpečnostní pásy s dvoubodovým uchycením[179] jsou přípustné pro

a) vozidla se sklopnou, shrnovací nebo odnímatelnou střechou,

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

c) zemědělské a lesnické traktory, samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje a pojízdné pracovní stroje.

(5) Kotevní úchyty v karosérii uvedené v odstavcích 1 a 2 musí umožnit upevňování bezpečnostních pásů pevnostními šrouby se závitem 7/16-20 UNF 2 B.

(6) Bezpečnostní pásy a kotevní úchyty v karosérii musí být schváleny.[180])

(7) Dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy, musí být bezpečnostními pásy vybavena zadní sedadla osobních automobilů, sedadla budek řidičů nákladních automobilů, sedadla řidičů autobusů a sedadla pro cestující v dálkových autobusech. Dnem, který stanoví federální ministerstvo dopravy, musí být zadní sedadla osobních automobilů a sedadla pro cestující v dálkových autobusech vybavena též bezpečnostními pásy pro děti. Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 60 km/h a pro autobusy městské dopravy, které nejsou provozovány mimo obec.

§ 66

Přípojná vozidla za osobní automobily

(1) Pro přípojná vozidla (dále jen „přívěsy") za osobní automobily platí všechna ustanovení,[181]) platná pro ostatní přípojná vozidla, pokud dále není uvedeno jinak.

(2) Celková hmotnost přívěsu nesmí být větší než 80 % pohotovostní hmotnosti tažného vozidla.

(3) Přívěsy nesmějí být používány k přepravě osob.

(4) Výška přívěsu nesmí být větší než 1,7násobek rozchodu kol.

(5) Pokud příslušný republikový orgán při schvalování technické způsobilosti typu přívěsu nestanoví jinak, nesmí být nejvyšší rychlost přívěsu vyšší než 80 km/h.

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

(7) Závěsná zařízení přívěsů musí splňovat podmínky § 62.

§ 67

Zvláštní podmínky pro jednostopá motorová vozidla

(1) Jednostopá motorová vozidla musí být opatřena stojánkem nebo jiným zařízením, umožňujícím jejich bezpečné postavení, opustí-li je řidič.

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

(3) Při použití ochranných krytů (kolen apod.) nesmějí tyto přesahovat největší šířku měřenou přes řídítka vozidla a nesmějí snižovat manévrovací schopnost a ovládání vozidla. Mezi ovládacími orgány vozidla (řazení převodů, spojky, brzdy, akcelerace apod.) a pevnými částmi vozidla (nádrž, převodovka, kryty apod.) 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.

(4) Je-li jednostopé motorové vozidlo vybaveno dalším sedadlem nebo místem pro spolujezdce,

---

[179]) Bezpečnostním pásem s dvoubodovým uchycením se rozumí

— pás diagonální, který vede přes ramenní část trupu a jehož upevnění do karosérie vozidla je provedeno do jednoho kotevního úchytu v podlaze nebo prostřednictvím odpovídající součásti po straně sedadla a do druhého kotevního úchytu výše nad podlahou v zadní nebo boční části karosérie, nebo

— pás břišní, který vede přes břišní část trupu a jehož upevnění do karosérie vozidla je provedeno do dvou kotevních úchytů v podlaze nebo prostřednictvím odpovídajících součástí po stranách sedadla.

Bezpečnostní pás s tříbodovým uchycením je kombinací diagonálního a břišního pásu.

[180]) Podmínkou schválení je splnění požadavků Předpisů EHK č. 14 pro kotevní úchyty a č. 16 pro bezpečnostní pásy. Kotevní úchyty bezpečnostních pásů jiných vozidel než osobních automobilů se zkouší shodným postupem jako u osobních automobilů. Prováděním homologačních zkoušek jsou pověřeny: pro Předpis č. 14 ÚVMV, pro Předpis č. 16 ÚVMV a Výzkumný ústav dopravní — státní zkušebna č. 224. Kotevní úchyty bezpečnostních pásů jiných vozidel než osobních automobilů se zkoušejí shodným postupem jako u osobních automobilů.

[181]) Pokud jde o brzdy, jsou to zvláště ustanovení § 17 odst. 2 a 3 a § 18 odst. 4.

musí být rovněž vybaveno odpovídajícími opěrami pro nohy (§ 32 odst. 9).

(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.

§ 68

Zvláštní podmínky pro přípojná vozidla jednostopých motorových vozidel

(1) Postranní vozík může být určen pro přepravu jedné dospělé osoby nebo nákladu; musí být schváleného typu a smí být připojen jen k jednostopému motorovému vozidlu, u něhož objem válců motoru je nejméně 170 cm^3 a jehož konstrukce toto připojení umožňuje.

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

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

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

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

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

(7) Za jednostopé motorové vozidlo s postranním vozíkem lze připojit ještě přívěsný vozík za podmínky, že objem válců motoru je větší než 450 cm^3 a kolo postranního vozíku je jím poháněno.

§ 69

Vozidla pro přepravu živých zvířat

(1) Vozidla pro přepravu živých zvířat musí mít pevnou nesklápěcí karosérii a musí mít nejméně dvě nápravy; jejich konstrukce a provedení musí zajišťovat bezpečnost řidiče, obsluhy, živých zvířat a ostatních účastníků silničního provozu, nesmí znečišťovat pozemní komunikace a obtěžovat jejich uživatele.

(2) Pro přepravu živých zvířat lze použít též soupravy zemědělského a lesnického traktoru s přívěsem se sklápěcí karosérií, jejíž korba je zajištěna svorníky, pokud přívěs jinak splňuje podmínky odstavce 1.

(3) Pro přepravu jednotlivého zvířete lze použít též jednonápravového přívěsu splňujícího ostatní podmínky odstavce 1.

ČÁST TŘETÍ

Zvláštní motorová vozidla

§ 70

Zemědělské a lesnické traktory[182])

(1) Zemědělské a lesnické traktory (dále jen „traktory") jsou dvounápravové stroje opatřené pneumatikami, které jsou určeny k sunutí, nesení a pohonu pracovního zařízení, nářadí, přívěsů a k vykonávání různých prací, hlavně tažnou silou, a jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 25 km/h.[183]) Ustanovení platná pro traktory platí přiměřeně i pro pásové traktory určené ke stejným pracím; pro jejich používání na pozemních komunikacích platí ustanovení § 2 písm. c).

(2) Pro traktory platí ustanovení části druhé, pokud z nich nevyplývá jinak, s odchylkami stanovenými v odstavcích 3 až 13.

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

a) připouštějí se nejvýše dvě sedadla pro spolujezdce,

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,

---

[182]) Jsou to vozidla, která jsou převážně určena pro provoz mimo veřejné pozemní komunikace, s výjimkou polních a lesních cest, na nichž se pohybují běžně; ostatních veřejných pozemních komunikací využívají jen k přesunu z jednoho pracoviště na druhé v rámci obvodu zemědělského nebo lesního závodu.

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

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

(4) Při jakémkoli provozním zatížení traktoru v rozsahu od pohotovostní hmotnosti včetně hmotnosti řidiče až po celkovou nesmí zatížení řízené nápravy — měřeno při stání na vodorovné vozovce — být menší než 25 % okamžité hmotnosti traktoru. Připouští se však nižší zatížení řízené nápravy po namontování různých pracovních nářadí a nákladních plošin při současném snížení nejvyšší přepravní rychlosti na 15 km/h; přitom v žádném případě zatížení řízené nápravy nesmí být menší než

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

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

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

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

a) plošina musí být upevněna souměrně k jeho podélné svislé rovině souměrnosti a nesmí být výše než 1,5 m nad vozovkou,

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

c) šířka plošiny nesmí přesahovat jeho celkovou šířku.

(6) Traktorem nesené nářadí a jeho upevnění musí v transportní poloze na pozemní komunikaci odpovídat požadavkům na plošinu (odstavec 5), s výjimkou šířky, která nesmí být větší než 3 m.

(7) Traktory musí být vybaveny schváleným ochranným rámem nebo budkou řidiče se stejnými vlastnostmi z hlediska bezpečnosti[184]) jako ochranný rám. Budka řidiče musí splňovat podmínky stanovené technickými a hygienickými předpisy;[185]) ustanovení § 31 pro traktory neplatí.

(8) V odůvodněných případech mohou být u traktorů umístěna světla (odrazky) odchylně od § 45 až 50, a to:

a) tlumená světla ve výši až 1,35 m,

b) obrysová a koncová světla ve výši až 1,9 m, přičemž vzájemná vzdálenost vnitřních okrajů činných svítících ploch nesmí být menší než 500 mm,

c) brzdová světla ve výši až 1,9 m,

d) směrová světla ve výši až 2,1 m, přičemž spodním okrajem činné svítící plochy nesmí být níže než 500 mm nad vozovkou,

e) odrazky spodním okrajem činné plochy ve výši nejméně 500 mm a horním okrajem činné plochy nejvýše 1,2 m nad vozovkou, přičemž vzájemná vzdálenost vnitřních okrajů jejich činných ploch nesmí být menší než 500 mm.

(9) Soubor brzdových zařízení na traktoru musí splňovat podmínky stanovené pro provozní, parkovací a ode dne, který stanoví federální ministerstvo dopravy, i nouzové brzdění v § 15, s výjimkou odstavců 13 a 20, a v § 16 odst. 1, 2, 3 písm. a), odst. 4, 5, 8, 11, 12, 13 a 14 písm. a).

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

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

b) ovládací orgán a převod pro provozní brzdění musí být nezávislé na ovládacím orgánu a převodu pro parkovací brzdění,

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

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

(11) Účinek provozního brzdění nesmí být menší, než odpovídá střednímu zpomalení 2,5 m/s^2 za podmínek uvedených v § 20 odst. 4.[186]) Pro pokles účinnosti provozního brzdění po zahřátí brzd platí ustanovení § 20 odst. 5. Jestliže provozní brzdění působí pouze na kola jedné nápravy, nesmí půso-

---

[184]) Ochranné rámy schvaluje Státní zkušebna zemědělských a lesnických strojů (státní zkušebna č. 206).

[185]) ČSN 47 0002, ČSN 27 0140, ČSN 27 7010;
Směrnice o hygienických podmínkách pro výstavbu průmyslových podniků č. 5, sv. 3/1958;
Směrnice o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku č. 32, sv. 28/1967;
Směrnice o ochraně zdraví před nepříznivým působením mechanického kmitání a chvění (vibrací) č. 33, sv. 29/1967.

[186]) Účinky brzdění se hodnotí při celkové i pohotovostní hmotnosti (včetně řidiče) a rozložení zatížení na jednotlivé nápravy, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích schváleny.

bit přes vypínatelná převodová ústrojí (ozubená převodová kola).

(12) Účinek parkovacího brzdění musí spolehlivě zabránit protáčení kol vozidla zatíženého na celkovou hmotnost na sklonu 30 %, bez použití vypojitelného pohonu náprav.[186])

(13) Ustanovení odstavců 7 a 9 až 12 neplatí pro traktory, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 71

Jednonápravové kultivační traktory a jejich přívěsy

(1) Jednonápravový kultivační traktor (dále jen „kultivační traktor") je samojízdný víceúčelový stroj s jedinou nápravou, který je řiditelný pomocí řídítek řidičem, jdoucím za ním pěšky.

(2) Kultivační traktor může táhnout pouze takový přívěs nebo přípojné zemědělské nářadí, které jsou opatřeny sedadlem pro řidiče.

(3) Motorová sekačka, půdní fréza apod. jsou posuzovány stejně jako kultivační traktor, i když nejsou řešeny jako víceúčelové stroje.

(4) Pro rozměry a hmotnost kultivačních traktorů a jejich přívěsů, pokud není stanoveno jinak, platí mezní hodnoty uvedené v § 12 a 14.

(5) Nejvyšší konstrukční rychlost kultivačního traktoru řízeného výlučně pěšky jdoucím řidičem nesmí být větší než 6 km/h. Nejvyšší konstrukční rychlost kultivačního traktoru řízeného řidičem sedícím na sedadle přívěsu nebo přípojného zemědělského nářadí nesmí být větší než 20 km/h.

(6) Kultivační traktor, jehož celková hmotnost nepřesahuje 100 kg, nemusí být vybaven brzdami.

(7) Kultivační traktor, jehož celková hmotnost přesahuje 100 kg, musí být opatřen zařízeními pro brzdění provozní a parkovací, přičemž obě mohou mít společné části. Brzdové zařízení musí být dostatečně robustní konstrukce a musí umožnit plynulé řízení brzdného účinku. Zařízení pro provozní brzdění musí svým účinkem odpovídat § 70 odst. 11. Zařízení pro parkovací brzdění musí působit čistě mechanicky a svým účinkem odpovídat § 70 odst. 12.

(8) Kultivační traktor, i když jeho celková hmotnost nepřesahuje 100 kg, může být zapojován do soupravy s přívěsem nebo přípojným zemědělským nářadím jen tehdy, odpovídá-li taková souprava brzdným účinkům provozního brzdění podle § 70 odst. 11 a parkovacího brzdění podle § 70 odst. 12.[187])

(9) Kultivační traktor musí být vybaven vnějším osvětlením s vlastním energetickým zdrojem podle těchto podmínek:

a) nepřesahuje-li jeho největší šířka 1 m, musí mít nejméně jedno bílé tlumené světlo svítící dopředu,[188])

b) přesahuje-li jeho největší šířka 1 m a u třístopého kultivačního traktoru s koly uspořádanými souměrně k podélné svislé rovině souměrnosti 1,30 m, musí mít dvě bílá tlumená světla svítící dopředu,[188])

c) podle šířky vozidla [písmena a), b)] musí být vybaven vzadu jedním nebo dvěma červenými koncovými světly,[188])

d) musí být opatřen vzadu červenými odrazkami třídy I,

e) nemusí být vybaven směrovými a brzdovými světly.

Provedení i umístění vnějšího osvětlení musí odpovídat ustanovením § 43 až 52.

(10) Kultivační traktor řízený pěšky jdoucím řidičem nemusí být vybaven vnějším osvětlením s vlastním energetickým zdrojem; nesmí se však pohybovat na silnicích I. a II. třídy vůbec, na silnicích III. třídy a na veřejných polních a lesních cestách za snížené viditelnosti.

(11) Přívěs tažený kultivačním traktorem musí z hlediska vnějšího osvětlení vyhovovat ustanovením § 46 až 49.

(12) Ustanovení odstavců 7 až 9 a 11 neplatí pro kultivační traktory, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 72

Samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje

(1) Pro samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje (dále jen „stroje") platí ustanovení části druhé, pokud z nich nevyplývá jinak, s odchylkami stanovenými v odstavcích 2 až 8.

(2) Stroj, u něhož není vzhledem k jeho technickému uspořádání zajištěn potřebný výhled dopředu z místa řidiče, musí být opatřen zvláštním sedadlem pro řidičova pomocníka, s vhodnými podmínkami pro výhled dopředu. Je-li stroj vybaven budkou řidiče, musí tato budka splňovat podmínky

[187]) Smysl tohoto ustanovení je, aby alespoň jedno vozidlo takovéto jízdní soupravy bylo vybaveno dostatečně účinným brzdovým zařízením.

[188]) Tato světla mohou být totožná se schválenými světly pro jednostopá motorová vozidla.

stanovené technickými a hygienickými předpisy.[189]) Ustanovení § 31 pro stroje neplatí.

(3) Stroj musí být vybaven zpětnými zrcátky, aby řidič měl zajištěn výhled dozadu [§ 26 odst. 6 písm. c), odst. 8 a 9].

(4) Soubor brzdových zařízení stroje musí vyhovovat požadavkům § 70.

(5) Za stroj nesmí být při provozu na veřejných pozemních komunikacích zapojována jakákoli přípojná vozidla, s výjimkou vlastních součástí stroje.

(6) Vnější osvětlení a světelná signalizace stroje musí odpovídat § 43 až 52, v odůvodněných případech s odchylkami podle odstavce 7 a podle § 70 odst. 8.

(7) V odůvodněných případech mohou být tlumená světla odchylně od § 45 umístěna takto:

a) výška tlumeného světla může být až 2,10 m, přičemž jeho seřízení musí být provedeno tak, aby rozhraní světla a tmy protínalo vozovku ve vzdálenosti 30 m od světlometů,

b) jestliže tyto světlomety vyzařují rušivé světlo, které může obtěžovat ostatní účastníky silničního provozu, musí být opatřeny clonami zabraňujícími oslnění.

(8) Ustanovení odstavců 2 až 4 neplatí pro stroje, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 73

Pojízdné pracovní stroje

(1) Pojízdné pracovní stroje jsou vozidla, která podle svého účelu a podle svých zvláštních, s vozidlem pevně spojených zařízení jsou určena a vhodná pouze k vykonávání práce, nikoli k dopravě nákladů nebo zboží. Tyto stroje jsou buď samojízdné nebo přípojné. Jsou určeny převážně k práci na uzavřených místních pracovištích a po pozemních komunikacích se pohybují jen při přesunech z jednoho pracoviště na druhé.[190])

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

(3) Soubor brzdových zařízení samojízdných pracovních strojů[191]) s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h musí splňovat požadavky kladené na brzdění provozní, nouzové a parkovací podle § 15 a 16, s výjimkou, že pro výpočet brzdné dráhy podle § 16 odst. 18 platí vzorce pro

provozní brzdění

$$s = 0{,}15\, v_o + \frac{v_o^2}{115},$$

nouzové brzdění

$$s = 0{,}15\, v_o + 2\,\frac{v_o^2}{115},$$

že v_o = 40 km/h a u strojů, které této rychlosti nedosahují, v_o = nejvyšší konstrukční rychlosti a že zkušební svah podle § 16 odst. 25 má sklon 30 %.

(4) Soubor brzdových zařízení samojízdných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h musí splňovat podmínky § 20, přičemž platí pro soustavu parkovacího brzdění požadavek zkušebního svahu o sklonu 30 %.

(5) Soubor brzdových zařízení přípojných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h musí splňovat podmínky stanovené pro brzdění provozní a parkovací podle § 15 a 17, s výjimkou § 17 odst. 11, přičemž zde platí požadavek zkušebního svahu o sklonu 30 %.

(6) Soubor brzdových zařízení přípojných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h musí splňovat podmínky § 21, přičemž zde platí pro soustavu parkovacího brzdění požadavek zkušebního svahu o sklonu 30 %.

(7) Za samojízdný pracovní stroj nesmí být při provozu na pozemní komunikaci zapojováno žádné přípojné vozidlo, s výjimkou vlastních součástí stroje. Přípojný pracovní stroj může být zapojen pouze za motorové tažné vozidlo, nikoli za přípojné vozidlo; pro soupravu s přípojným pracovním strojem opatřeným brzdovým zařízením podle odstavce 5 platí podmínky § 18, pro soupravu s přípojným pracovním strojem opatřeným brzdovým zařízením podle odstavce 6 platí podmínky § 22.

(8) Řízení pojízdných pracovních strojů s nejvyšší konstrukční rychlostí vyšší než 15 km/h musí být konstruováno tak, aby počet otáček volantu nepřesáhl 6 při plném vychýlení řídicích kol (z jedné krajní polohy do druhé).

---

189) Viz poznámku 185.

190) K pracovním strojům patří např. bagry, lopatové nakladače, silniční válce, lokomobily, půdní frézy, jeřáby a podobná zdvihací zařízení, odklízecí stroje, buldozery, grejdry apod. Pod pojem pojízdný pracovní stroj nespadají vozidla, která jsou postavena na kompletních strojových spodcích automobilů a jejich přívěsů a návěsů.

191) Účinky brzdění se hodnotí při celkové i pohotovostní hmotnosti (včetně řidiče) a rozložení zatížení na jednotlivé nápravy, které jsou pro provoz na pozemních komunikacích schváleny.

(9) Výhled z místa řidiče pojízdných pracovních strojů, a pokud jsou opatřena sedadlem pro obsluhu, i výhled z tohoto místa musí být konstrukčně zajištěn tak, aby byl co největší a pokud možno všemi směry. Pro viditelnost dozadu musí být pojízdný pracovní stroj vybaven nejméně jedním zpětným zrcátkem [§ 26 odst. 6 písm. c), odst. 8 a 9].

(10) Je-li pojízdný pracovní stroj opatřen budkou řidiče nebo obsluhy, musí tato budka splňovat podmínky stanovené technickými a hygienickými předpisy;[192]) ustanovení § 31 pro pojízdné pracovní stroje neplatí.

(11) Vnější osvětlení a světelná signalizace pojízdných pracovních strojů musí splňovat podmínky stanovené v § 43 až 52, s případnými odchylkami v odůvodněných případech jako v § 70 a 72.

(12) Pojízdné pracovní stroje s přepravním charakterem[193]) musí být vybaveny rychloměrem a počítačem ujeté vzdálenosti podle § 59.

(13) Ustanovení odstavců 3 až 9 a 12 neplatí pro pojízdné pracovní stroje, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972.

§ 74

Motorové ruční vozíky

(1) Motorové ruční vozíky smějí mít největší

— celkovou délku (bez vodící oje) 3 m,

— celkovou šířku 1,8 m,

— celkovou hmotnost 3 t,

— konstrukční rychlost 8 km/h.

(2) Motorové ruční vozíky musí být vybaveny obrysovými, parkovacími, koncovými a směrovými světly podle § 46, 47 a 49 a

— vpředu dvěma bílými odrazkami podle § 50 odst. 2 písm. a),

— vzadu dvěma červenými odrazkami podle § 50 odst. 1.

(3) Motorové ruční vozíky musí být vybaveny brzdovým systémem, umožňujícím plynulé řízení brzdného účinku, aniž by řidič vozíku při jeho ovládání musel sejmout ruce z řízení (vodící oje), a udržení stojícího vozidla na stoupání nebo klesání na svahu 16 % za nepřítomnosti řidiče; je-li zaručen předepsaný brzdný účinek, je přípustný brzdový systém, působící prostřednictvím ovládání akcelerace nebo přerušením dodávky elektrického proudu u elektricky poháněných vozíků.

(4) Motorové ruční vozíky musí být provedeny tak, aby bylo zabráněno jejich neoprávněnému použití. Řídicí a ovládací zařízení se musí automaticky vypojit z funkce v případě, že řidič z nich sejme ruce; přitom současně musí vstoupit v činnost brzdový systém vozíku.

ČÁST ČTVRTÁ

Nemotorová vozidla

§ 75

Potahová vozidla

(1) Potahová vozidla musí mít alespoň jednu brzdu ovládanou snadno, rychle a bezpečně z místa vozky beze změny jeho polohy na sedadle. Není-li vozidlo vybaveno sedadlem pro vozku, musí být uzpůsobeno pro řízení a ovládání brzdy z pravé strany. Účinnost brzdy musí být taková, aby u plně zatíženého vozidla spolehlivě zabránila protáčení kol na svahu 20 %.

(2) Vozidlo musí být vybaveno vzadu dvěma červenými trojúhelníkovými odrazkami, shodnými s odrazkami předepsanými pro automobilové a traktorové přívěsy. Odrazky musí být umístěny co nejblíže k nejvzdálenějšímu bočnímu obrysu vozidla, ne dále než 400 mm od něho a nejvýše 600 mm nad vozovkou.

(3) Vozidlo musí být vybaveno vpředu bílými odrazkami třídy I, shodnými s čelními odrazkami pro automobilové a traktorové přívěsy; odrazky musí být umístěny co nejblíže k nejvzdálenějšímu obrysu vozidla, ne dále než 100 mm od něho a nejvýše 1,2 m nad vozovkou.

(4) Za snížené viditelnosti musí být vozidlo vybaveno na zádi dvěma červenými světly a na přídi buď jedním bílým světlem na straně přilehlé ke středu vozovky, nebo jedním bílým světlem na každé straně, vyznačujícími největší obrysovou šířku vozidla a viditelnými v noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 150 m. K osvětlení je zakázáno používat pochodně a lampy s otevřeným ohněm.

(5) Pokud kola vozidla nejsou vybavena pneumatikami nebo plnými pryžovými obručemi, musí být šířka kovových obručí nejméně 70 mm. Nejvyšší statické zatížení vozovky kolem nesmí překročit 100 kg a měrné zatížení vozovky 125 kg na 1 cm šířky kovové obruče. Kovové obruče nesmějí mít na svém povrchu ostré výstupky, výčnělky, hroty a ostré hrany, které by mohly poškozovat vozovku. Rychlost vozidla s kovovými obručemi nesmí přesáhnout 8 km/h.

[192]) Viz poznámku 185.

[193]) Pracovními stroji s přepravním charakterem se rozumějí např. dumper, terénní přívěs jednonápravového tahače, scraper apod.

§ 76

Jízdní kola

(1) Jízdní kola vyrobená nebo dovezená po 1. 1. 1973 musí být schváleného typu.[194])

(2) Jízdní kola musí být vybavena:

a) účinnými blatníky, které musí překrývat šířku běhounu nezatížené pneumatiky z každé strany; toto ustanovení neplatí pro závodní silniční kola opatřená galuskami;

b) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s plynulým řízením brzdného účinku;

c) žlutými odrazkami na obou stranách šlapátek (pedálů) ve schváleném provedení;[195])

d) zadní odrazkou červené barvy;[195]) tato odrazka může být kombinovaná se svítilnou koncového červeného světla; odrazka musí být pevně umístěna v podélné svislé rovině souměrnosti jízdního kola nebo po levé straně co nejblíže k ní ve výšce 250—900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky a kolmá k podélné svislé rovině souměrnosti jízdního kola (s tolerancí ± 3°);

e) koncovým červeným světlem schváleného typu,[195]), [196]) které musí být viditelné na vzdálenost nejméně 300 m v noci bez atmosférických poruch; podmínky pro umístění tohoto světla jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle písmene d);

f) světlometem schváleného typu,[195]), [196]) svítícím dopředu bílým světlem, které musí být viditelné v noci bez atmosférických poruch na vzdálenost nejméně 300 m a nesmí oslňovat. Světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit; světlomet musí být zapojen tak, aby svítil současně s koncovým světlem;

g) zdrojem elektrického proudu; jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písm. e) a f) po dobu nejméně 1,5 h bez přerušení;

h) jasně znějícím zvonkem slyšitelným na dostatečnou vzdálenost;

i) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.);

j) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo — jsou-li použity tuhé materiály — musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice a rychloupínače nábojů kol 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 nebo rychloupínací, musí být uzavřené.

(3) Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno na rám jízdního kola před cyklistou a opatřeno pevnými opěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a opěry musí být umístěny tak, aby nemohlo dojít k ohrožení bezpečnosti jízdy.

(4) Dětská jízdní kola používaná dětmi ve věku do 10 let a vybavená pro silniční provoz podle ustanovení odstavce 2 písm. a), b) a h) až k) jsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích pouze za nesnížené viditelnosti a za podmínek stanovených pravidly silničního provozu.[197]) Jinak musí být tato kola plně vybavena podle odstavce 2.

(5) Ustanovení odstavců 1 a 2 písm. j) a k) neplatí pro jízdní kola vyrobená nebo dovezená před 1. 1. 1973.

(6) Závodní kola nemusí být vybavena podle ustanovení odstavce 2 písm. c) až h); v tom případě jich však smí být používáno pouze za nesnížené viditelnosti cyklistou, který má závodnickou licenci, nebo na uzavřených tratích nebo po dobu závodů na pozemní komunikaci.

(7) Jízdní kola mohou být vybavena dodatečně pomocným motorkem; přitom však musí být zachován původní charakter jízdního kola a jízdní kolo

a) musí vyhovovat svým provedením a vybavením § 23 odst. 5 a 6, § 26 odst. 6 písm. a), 7 a 12, § 36 odst. 1, § 40, § 43 odst. 1, § 57, § 67 odst. 2 a 4;

---

194) Typy jízdních kol schvaluje Strojírenský zkušební ústav — státní zkušebna č. 202.

195) Podmínkou schválení je splnění požadavků příslušných ČSN; prováděním zkoušek je pověřen EZÚ.

196) Svítivost tohoto světla se hodnotí na zkušební stěně ve vzdálenosti 10 m od činné svítící plochy a přitom se požaduje

a) u koncového světla v rozmezí horizontálních a vertikálních úhlů ±10° od referenční osy světla svítivost 0,1 cd,

b) u světlometu ve světelném středu osvětlení nejméně 3 lx a v rozsahu ±4° od horizontální roviny nejméně 50% hodnoty naměřené ve světelném středu.

197) Vyhláška č. 80/1966 Sb. ve znění vyhlášky č. 42/1971 Sb.

b) musí být vybaveno světlometem s tlumeným světlem seřízeným tak, aby osvětlení ve vzdálenosti 25 m před světlometem na rovině kolmé k vozovce ve výši referenční osy světlometu a nad ní nebylo větší než 1 lx;

c) nesmí mít motor o objemu válců větším než 50 cm^3; motor nesmí jízdnímu kolu zatíženému na přípustnou celkovou hmotnost umožnit dosažení rychlosti větší než 40 km/h.

§ 77

Ruční vozíky

(1) Každý ruční vozík s celkovou šířkou větší než 0,6 m, používaný v provozu na pozemních komunikacích — s výjimkou dětských kočárků — musí být vybaven schválenými odrazkami[198]) takto:

a) dvounápravový vozík

— na přední straně dvěma bílými odrazkami netrojúhelníkového tvaru, umístěnými co nejblíže k bočním obrysům vozíku ve stejné výši nad vozovkou, avšak ne níže než 250 mm a ne výše než 900 mm,

— na zadní straně dvěma červenými odrazkami netrojúhelníkového tvaru, umístěnými co nejblíže k bočním obrysům vozíku ve stejné výši nad vozovkou, avšak ne níže než 250 mm a ne výše než 900 mm,

b) jednonápravový vozík na přední i zadní straně po dvou červených odrazkách[199]) netrojúhelníkového tvaru, umístěných co nejblíže k bočním obrysům vozíku ve stejné výši nad vozovkou, avšak ne níže než 250 mm a ne výše než 900 mm.

(2) Každý ruční vozík s povolenou celkovou hmotností větší než 400 kg musí být vybaven alespoň jednou brzdou podle § 75 odst. 1.

ČÁST PÁTÁ

Doplňková výstroj a vybavení vozidel

§ 78

Ochranné přilby pro motoristy

Ochranné přilby a jejich doplňkové příslušenství musí svou konstrukcí a provedením odpovídat technickým normám a musí být schváleny.[200])

§ 79

Výrobní štítky a výrobní čísla

(1) Motorová a jejich přípojná vozidla musí mít na snadno přístupném místě v přední části pravé strany vozidla dobře čitelný a trvanlivý výrobní (tovární) štítek, který nesmí být snadno měnitelný nebo odstranitelný a musí obsahovat zejména tyto údaje:

a) výrobce vozidla a značka,

b) typ vozidla,

c) rok výroby,

d) výrobní (tovární) číslo podvozku, popřípadě karosérie (odstavec 2),

e) přípustná celková hmotnost a obsaditelnost vozidla, přípustná celková hmotnost přípojného vozidla (přípojných vozidel), které je možno připojit k motorovému vozidlu (přípojnému vozidlu), u osobního automobilu přípustná celková hmotnost přípojného vozidla brzděného a nebrzděného,

f) přípustné statické zatížení vozovky jednotlivými nápravami.

Ustanovení tohoto odstavce neplatí pro přípojné zemědělské a lesnické pracovní stroje, které mohou pouze za jízdy vykonávat práci odpovídající jejich účelu (pluhy, secí a žací stroje apod.).

(2) Na snadno přístupném místě v přední části pravé strany rámu nebo jej nahrazující části musí být čitelně vyraženo výrobní (tovární) číslo podvozku, na karosérii osobních automobilů a vozidel bez samostatného podvozku výrobní (tovární) číslo karosérie a na motoru výrobní (tovární) číslo motoru.

(3) Není-li výrobní (tovární) 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) Ustanovení tohoto paragrafu neplatí pro vozidla vyrobená nebo dovezená před 1. 1. 1976.[201])

---

198) Poznámka 145.

199) Tato úprava je odůvodněna tím, že je možno vozík táhnout i tlačit, takže nelze v provozu určit jednoznačně přední i zadní stranu vozíku.

200) Podmínkou schválení je splnění požadavků stanovených ČSN 83 2140; rozhodnutí o schválení podle zákona č. 30/1968 Sb. vydává Strojírenský zkušební ústav — státní zkušebna č. 202

201) Výrobní (tovární) štítky a výrobní (tovární) čísla na vozidlech vyrobených nebo dovezených před 1. 1. 1976 se řídí dřívějšími předpisy, a to na vozidlech vyrobených nebo dovezených před 1. 7. 1972 ustanovením § 35 odst. 1 až 4 vyhlášky č. 145/1958 Ú. l. (Ú. v.), o podmínkách provozu vozidel na silnicích, na vozidlech vyrobených nebo dovezených v době od 1. 7. 1972 do 31. 12. 1975 ustanovením § 79 vyhlášky č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

§ 80

Značení některých údajů na karosérii vozidel

(1) Nákladní automobily, autobusy, zvláštní motorová vozidla uvedená v části třetí, s výjimkou zemědělských a lesnických traktorů, a přípojná vozidla, s výjimkou postranních a přívěsných vozíků k jednostopým motorovým vozidlům, musí mít na zádi karosérie, a to pokud to konstrukce vozidla dovoluje, v levé polovině vyznačenou nejvyšší povolenou rychlost zaokrouhlenou na nejbližší nižší číslo dělitelné pěti, vozidla s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h na nejblíže nižší celé číslo. Označení se provede bílými kruhy červeně lemovanými o vnějším průměru 200 mm; písmena v kruhu musí mít výšku „k" 35 mm, „m" 24 mm, číslice 75 až 80 mm, tloušťku písmen 6 mm, číslic 12 mm, barvu nápisu černou.[202]) Kruhy nesmějí být zakryty.

(2) Výjimečně u přípojných vozidel za osobní automobily, u samojízdných sklizňových zemědělských a lesnických strojů a u pojízdných pracovních strojů, není-li možno umístit značku o průměru 200 mm, je přípustné použít značku o průměru 150 mm.[202])

(3) Ostatní nápisy, které musí být vyznačeny na karosérii podle této vyhlášky, musí mít rozměry písmen i číslic: výška 24 mm, popř. 35 mm, tloušťka 6 mm; barva nápisu musí být bílá.

§ 81

Hasicí přístroje

(1) Autobusy s obsaditelností do 22 osob mimo řidiče, autobusy městské dopravy, osobní autobusové přívěsy a obilní samojízdné sklizňové stroje musí být vybaveny jedním nebo několika hasicími přístroji s celkovou náplní nejméně 6 kg; ostatní autobusy musí být vybaveny hasicími přístroji s celkovou náplní nejméně 12 kg.

(2) Hasicí přístroje musí být schváleného typu (§ 9) a musí být na vozidle v pohotovostním stavu proti požárům pevných, kapalných i plynných látek, umístěny na dobře viditelném a snadno přístupném místě, přičemž jeden přístroj musí být v bezprostřední blízkosti řidiče vozidla.

(3) Podrobnější podmínky, zejména pokud jde o provedení, upevnění a kontrolu hasicích přístrojů, pokyny o zacházení s nimi, stanoví republikové ministerstvo vnitra — hlavní správa požární ochrany.

§ 82

Přenosný výstražný trojúhelník

(1) Pro vyznačení nouzového stání vozidla na pozemní komunikaci musí být nákladní automobily a autobusy o celkové hmotnosti větší než 3,5 t vybaveny schváleným[203]) přenosným výstražným trojúhelníkem; to platí i pro soupravy, které mají celkovou hmotnost větší než 3,5 t.

(2) Ostatní motorová vozidla — s výjimkou jednostopých — musí být vybavena rovnocenným přenosným výstražným trojúhelníkem nebo jiným rovnocenným zařízením.[204]) Přenosné výstražné trojúhelníky a zařízení vyrobené nebo dovezené po 1. 1. 1976 musí být schváleny.[203])

§ 83

Další vybavení 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.[205])

(2) Osobní a nákladní automobily, autobusy, silniční tahače a zemědělské a lesnické traktory musí mít tuto minimální výbavu:

---

[202]) ON 47 0003.

[203]) Rozhodnutí o schválení podle zákona č. 30/1968 Sb. vydává EZÚ.

[204]) Rovnocenným zařízením je například přenosné výstražné přerušované světlo, které vyhovuje těmto požadavkům:

- barva světla oranžová (autožluť),
- kmitočet přerušování v rozsahu 60 až 120 cyklů za min.,
- zdroj světla zajistí jeho provoz po dobu nejméně 15 hodin i při okolní teplotě —20 °C,
- je stabilní i při síle větru o rychlosti 20 m/s,
- vyzařovací úhly jsou nejméně v rozsahu ±10° od vodorovné roviny a od svislé roviny ±45° u svítilen s parabolickým zrcadlem a ± 180° u svítilen bez zrcadla,
- svítivost je 0,2 cd u svítilen s parabolickým zrcadlem, 1 cd u svítilen bez zrcadla a u svítilen, u nichž není jednoznačně konstrukcí určen směr vyzařování světla.

[205]) Běžnou závadou se rozumí např. nesvítící žárovka předepsaného světelného zařízení, ucpaná tryska karburátoru, defekt pneumatiky, vadná zapalovací svíčka nebo vstřikovač apod.

a) klíč na zapalovací svíčky nebo klíč na upevnění vstřikovače a převlečné matice vedení paliva — podle druhu motoru,

b) nejméně jednu zapalovací svíčku s těsněním nebo nejméně jeden vstřikovač s nejdelším vedením paliva od vstřikovacího čerpadla ke vstřikovači — podle druhu motoru,

c) náhradní elektrické pojistky, pokud jsou v elektrické instalaci používány,

d) po jedné náhradní žárovce od každého použitého druhu světelného zařízení pro vnější světla vozidla,

e) příruční zvedák o nosnosti rovnající se alespoň zatížení nejvíce zatížené nápravy vozidla,

f) klíč na matice kol,

g) náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou předepsaného druhu a rozměru a s takovým upevněním držáku, které zajišťuje, že síla při snímání nebo vkládání kola z držáku nebo do držáku nepřesáhne 490 N (50 kp); tato povinnost se nevztahuje na zemědělské a lesnické traktory a na jednonápravové kultivační traktory; tahač návěsu může mít náhradní kolo umístěno na připojeném návěsu,

h) měřič tlaku vzduchu v pneumatikách,

i) zdravotnické potřeby v samostatném pouzdře (skříňce), jehož obsah stanoví zvláštní předpis.[206])

(3) Přívěsy o celkové hmotnosti větší než 750 kg a návěsy musí mít náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou předepsaného druhu a rozměru, upevněné v držáku, který zajišťuje, že síla při snímání nebo vkládání kola z držáku nebo do držáku nepřesáhne 490 N (50 kp); 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 návěsy a přívěsy (přípojné pracovní stroje); výrobce, popřípadě dovozce k nim dodá náhradní kolo s ráfkem a s pneumatikou volně ložené.

(4) Motocykly a skútry musí mít tuto minimální výbavu:

a) jednu zapalovací svíčku s těsněním,

b) jednu náhradní pojistku,

c) po jedné náhradní žárovce od každého použitého druhu světelného zařízení pro vnější světla vozidla,

d) hustilku nebo láhev se stlačeným plynem (vzduchem),

e) klíč na zapalovací svíčku,

f) záložní duši nebo soupravu pro opravu duše,

g) zdravotnické prostředky v samostatném pouzdře (skříňce), jehož obsah stanoví zvláštní předpis.[206])

(5) Jednotlivé druhy a typy motorových vozidel, jejich přívěsy a návěsy musí mít mimoto ještě vybavení, stanovené technickými a přejímacími podmínkami výrobce nebo odběratele.

ČÁST ŠESTÁ

Závěrečná ustanovení

§ 84

Výklad některých pojmů

(1) Nejvyšší konstrukční rychlost vozidla je nejvyšší rychlost určená konstruktérem nebo výrobcem vozidla; tato rychlost při seřízení vozidla předepsaném konstruktérem nebo výrobcem je zpravidla — pokud příslušný republikový orgán nestanoví jinak — nejvyšší dovolenou rychlostí vozidla. Zkouškou zjišťovaná skutečná nejvyšší rychlost vozidla se nesmí za předepsaných podmínek lišit od nejvyšší konstrukční rychlosti o více než ± 10 % u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h a o ± 5 % u vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí převyšující 25 km/h.

(2) Celková hmotnost (dříve celková váha) vozidla je součet pohotovostní a užitečné hmotnosti.

(3) Pohotovostní hmotností (dříve pohotovostní vahou) vozidla se rozumí hmotnost kompletně vybaveného a vystrojeného vozidla, tj. s předepsaným nářadím, náhradními součástkami, s plnou zásobou paliva, maziv a chladicí kapaliny; do pohotovostní hmotnosti se zahrnuje i hmotnost pomocných nebo pracovních zařízení k vozidlu trvale pevně připojených (např. navijáky, nakládací jeřáby apod.).

(4) Užitečnou hmotností (dříve dovoleným zatížením) vozidla se rozumí hmotnost nákladu, osob a pomocného nebo pracovního zařízení přechodně i nepevně připojeného (např. snímatelná sněhová radlice u upravených běžných silničních vozidel pro dopravu po pozemních komunikacích, demontovatelné nástavné díly výložníků a protizávaží těžkých kolových samojízdných jeřábů, rypadel, automobilových jeřábů, automobilových rypadel apod.).

(5) Při stanovení užitečné hmotnosti se počítá s velikostmi hmotnosti:

a) jedné dospělé osoby v autobusech městské dopravy 70 kg,

[206]) ON 84 6635.

b) jedné dospělé osoby v osobních automobilech, jednostopých vozidlech a jejich vícestopých modifikacích a v ostatních autobusech 75 kg,

c) řidiče a obsluhy autobusů, nákladních automobilů a zvláštních motorových vozidel uvedených v části třetí 80 kg,

d) zavazadel pro jednu dospělou osobu

— 5 kg u autobusů linkové dopravy,

— 20 kg u autobusů dálkové dopravy (dálkových, turistických, cestovních autobusů),

e) jedné nedospělé osoby (dítěte ve věku do 15 let a jeho zavazadel) 50 % hodnot uvedených pod písmeny a), b) a d).

(6) Přívěsem se rozumí silniční vozidlo, které nemá vlastní zdroj pohonu a připojuje se za motorové vozidlo nebo k němu.[207])

(7) Návěs je nesamostatné silniční vozidlo, které nemá vlastní zdroj pohonu a jeho přední část je upravena k nasazení na tažné vozidlo, na které se přenáší i podstatná část celkové hmotnosti návěsu.

(8) Osobními automobily se rozumějí automobily pro přepravu jen sedících osob v počtu nejvýše 9 včetně řidiče a příslušných cestovních zavazadel. Mezi modifikace osobních automobilů patří osobní automobily s uzavřenou karosérií (dvoudveřové až pětidveřové, osobní dodávkové, kupé s 2 až 3 místy k sedění v jedné řadě a s prostorem pro zavazadla nebo nouzovými sedátky za sedadly, mikrobusy pro 6 až 9 osob včetně řidiče), s měnitelnou karosérií (se skládací střechou) nebo s otevřenou karosérií (roadstery); k modifikacím osobních automobilů se počítají též modifikace dodávkových automobilů o celkové hmotnosti do 3,5 t, určené pro přepravu osob (automobily sanitní, zdravotnické, požárnické, víkendové, kombi, mikrobusy a jiné).

(9) „Vozidla uvedená do provozu ...“ jsou vozidla, jimž je poprvé přidělována státní poznávací značka, nebo vozidla neopatřená státní poznávací značkou, jichž jejich provozovatel poprvé použije k provozu na pozemních komunikacích.

(10) Obsaditelností vozidla se pro účely této vyhlášky rozumí počet míst k sedění.

(11) Pokud se v této vyhlášce hovoří o zatížení (§ 14, 29, 62, 70 a 75), zjišťuje se toto zatížení jako hmotnost, tj. vážením, a proto se udává v tunách, popřípadě v kilogramech.

§ 85

Výjimky

(1) Příslušný republikový orgán může při schválení typu vozidla nebo pro typ vozidla stanovit další podmínky pro provoz vozidel dotčeného typu, jestliže to vyžaduje jejich určení, rychlost nebo zvláštní konstrukce; pro provoz jednotlivých vozidel (§ 3 odst. 1) může tyto další podmínky stanovit orgán, který schvaluje jejich technickou způsobilost.[208])

(2) Příslušný republikový orgán může v odůvodněných případech při schválení typu vozidla nebo pro typ voz. lla nebo pro provoz jednotlivých vozidel povolit výjimky z této vyhlášky. K zajištění nezbytné celostátní jednotnosti může federální ministerstvo dopravy po projednání s příslušnými republikovými orgány vydat zásady pro povolování těchto výjimek. Každé povolení výjimky musí být vyznačeno v technickém průkazu, popřípadě v technickém osvědčení vozidla, pokud není v povolení výjimky stanoveno jinak; týká-li se povolení výjimky typu vozidla, musí být oznámeno ve Věstníku dopravy.

(3) O povolování výjimek z § 12 a 14 pro provoz jednotlivých vozidel na pozemních komunikacích platí zvláštní předpisy.[209]) Povolení výjimky se vyžaduje i pro provoz strojů (§ 72), i když jejich šířka nepřesahuje 3 m, pokud nejde o jízdy na krátké přepravní vzdálenosti v rámci obvodu zemědělského nebo lesního závodu.

(4) Ustanovení této vyhlášky se nevztahují na zvláštní vozidla ozbrojených sborů, která určí příslušná ministerstva, a na zvláštní vozidla lidových milicí, která určí hlavní štáb lidových milicí Československé socialistické republiky; pro tato vozidla stanoví uvedené orgány zvláštní podmínky.

§ 86

Přechodná ustanovení

(1) Ustanovení této vyhlášky platí i pro silniční vozidla, která byla uvedena do provozu, vyrobena nebo dovezena, nebo jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972, pokud není v jednot-

---

[207]) Přívěsem je i postranní vozík k jednostopému motorovému vozidlu. Přípojný pracovní stroj je podle své povahy buď přívěsem nebo návěsem.

[208]) § 77 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.).

[209]) § 13 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 136/1961 Sb.

livých ustanoveních stanoveno jinak; v těchto případech musí vozidla splňovat podmínky stanovené předpisy platnými do 30. 6. 1972.[210])

(2) Nahrazuje-li se nebo doplňuje-li se u vozidla uvedeného v odstavci 1 nějaká část, ústrojí, příslušenství, výstroj nebo výbava, musí nová část, ústrojí, příslušenství, výstroj nebo výbava splňovat podmínky stanovené pro ně touto vyhláškou, včetně schválení, je-li pro ně předepsáno.

§ 87

Technická nezpůsobilost vozidel k provozu

(1) Neodpovídá-li vozidlo technickým podmínkám stanoveným pro jeho provoz v takové míře, že ohrožuje bezpečnost a plynulost provozu nebo bezpečnost osob a majetku nebo poškozuje pozemní komunikaci, musí být vyřazeno z provozu po dobu, pokud závady nejsou odstraněny.[211])

(2) Za takové závady se pokládají zejména:

1. nedosahuje-li účinnost brzd stanoveného limitu;
2. je-li nutné opětovné sešlápnutí pedálu provozní brzdy před vyvoláním brzdného účinku;
3. závažné závady na převodech a příslušenství brzd;
4. vůle řízení převyšující povolenou maximální hodnotu;
5. zjevné deformace přední nápravy nebo dílů řídicího ústrojí, kmitání kol řídicí nápravy;
6. podstatné snížení průhlednosti čelního skla;
7. převyšuje-li opotřebení nebo poškození pneumatik přípustnou mez;
8. poškozené pérování a tlumiče pérování;
9. zjevné unikání paliva nebo oleje;
10. převyšuje-li objemový obsah kysličníku uhelnatého (CO) ve spalinách benzínového motoru nebo stupeň kouřivosti naftového motoru povolenou hodnotu;
11. nesvítí-li tlumená, koncová, obrysová, brzdová nebo směrová světla nebo nesplňují-li předepsanou svítivost;
12. nemožnost tlumit dálková světla;
13. chybně seřízené nebo poškozené světlomety, tlumená světla a světlomety do mlhy způsobující oslnění a chybně zapojená jednotlivá světla;
14. použití jiného než schváleného bezpečnostního skla u vozidel vyráběných (dovážených) s těmito skly;
15. nadměrně poškozené, deformované nebo nevhodné ráfky a disky kol včetně připevňovacích elementů;
16. poškození nebo deformace rámu nebo karosérie, které mohou bezprostředně ohrozit bezpečnost provozu.

§ 88

Technické kontroly motorových a jejich přípojných vozidel v provozu

(1) Provádění kontrol technického stavu motorových a jejich přípojných vozidel, která byla již uvedena do provozu, upravují zvláštní předpisy.[212])

(2) Při technických kontrolách motorových a jejich přípojných vozidel se kontrolují především ústrojí a funkce, jejichž nevyhovující technický stav může ohrozit bezpečnost a plynulost provozu nebo bezpečnost osob a majetku nebo způsobit poškození pozemní komunikace. Způsob kontroly činnosti jednotlivých ústrojí a zařízení vozidel stanoví federální ministerstvo vnitra v dohodě s federálním ministerstvem dopravy.

(3) Minimální rozsah a náplň pravidelných technických kontrol motorových a jejich přípojných vozidel ve stanicích technické kontroly jsou stanoveny v příloze této vyhlášky.

§ 89

Zrušovací ustanovení

Zrušuje se vyhláška č. 32/1972 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

§ 90

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 1976.

Ministr:

Dr. Ing. **Šutka** v. r.

---

[210]) Vyhláška č. 145/1958 Ú. l. (Ú. v.), o podmínkách provozu vozidel na silnicích.
Výnos ministerstva dopravy o nejvyšší přípustné hladině vnějšího hluku silničních motorových vozidel, uveřejněný v částce 60/1959 Ú. l. (Ú. v.).

[211]) § 3 odst. 3 vyhlášky č. 80/1966 Sb.

[212]) § 83 vyhlášky č. 145/1956 Ú. l. (Ú. v.).

Příloha k vyhlášce č. 90/1975 Sb.

Rozsah pravidelných technických kontrol motorových a jejich přípojných vozidel ve stanicích technické kontroly

(1) Pravidelné technické kontroly motorových a jejich přípojných vozidel ve stanicích technické kontroly se provádějí nejméně v tomto rozsahu:

1. Brzdové soustavy

a) účinnost brzdového ústrojí pro provozní, nouzové a parkovací brzdění (brzdné síly na obvodech jednotlivých kol, ovládací síly) a rovnoměrnost brzdného účinku na protilehlých kolech;

b) funkce odlehčovací brzdy, popřípadě automatické brzdy přívěsu;

c) stav a činnost ovládacího ústrojí brzd, těsnost rozvodu ovládacího média (kapaliny, vzduchu);

d) náběh tlaku vzduchu na nejnepříznivějším místě vozidla (jízdní soupravy).

2. Řízení

a) stav a upevnění volantu, sloupku a převodky řízení;

b) obvodová vůle volantu, plynulost přenosu síly;

c) stav rejdového ústrojí, vůle v kloubech a uložení;

d) geometrie řízení (sbíhavost a odklon kol, popřípadě příklon a záklon čepů);

e) stav a činnost posilovače řízení.

3. Nápravy, kola, pérování, hřídele a klouby

a) stav náprav a zavěšení kol, vůle v zavěšení a uložení kol;

b) stav pneumatik (tlak huštění, hloubka dezénu, poškození);

c) stav, upevnění a házivost kol, poškození disků nebo ráfků; vyvážení kol u osobních automobilů a vyvážení kol na řídicí nápravě u ostatních motorových vozidel, s výjimkou jednostopých a od nich odvozených vícestopých motorových vozidel;

d) stav pérování a tlumičů pérování;

e) stav spojovacích hřídelů a kloubů.

4. Rám a karosérie

a) stav rámu (nosné konstrukce);

b) stav a upevnění předních a zadních nárazníků;

c) vnější stav karosérie a budky řidiče (kapota, blatníky, dveře, bočnice, funkce zámků a jejich zajištění, stav okenních mechanismů, stav a druh skel apod.);

d) stav interiéru, karosérie a budky řidiče (sedadla, čalounění, podlaha, těsnost apod.);

e) otvírání a zavírání dveří;

f) stav, upevnění a funkce předepsaných bezpečnostních pásů;

g) stav, počet, umístění a upevnění zpětných zrcátek, clon proti slunci a hasicích přístrojů;

h) stav, počet a činnost stěračů a ostřikovačů skla;

i) upevnění a zajištění ložné plochy sklápěče, pojišťovací zařízení sklápěcí karosérie a funkce a těsnost hydraulických systémů.

5. Spaliny (výfukové plyny)

a) objemový obsah kysličníku uhelnatého (CO) ve spalinách benzínových motorů;

b) stupeň kouřivosti naftového motoru;

c) stav a těsnost výfukového potrubí a tlumiče výfuku, směr vyústění.

6. **Osvětlení a světelná signalizace**

a) stav a funkce, popřípadě závislost zapojení hlavních světlometů, předních obrysových světel, koncových světel, osvětlení zadní státní poznávací značky, brzdových světel, směrových světel a ostatních předepsaných nebo povolených osvětlovacích zařízení;

b) seřízení dálkových a tlumených světel;

c) stav, umístění, geometrická viditelnost, tvar, barva a rozměry předních a zadních, popřípadě bočních odrazek;

d) funkce, barva a umístění předepsaných kontrolek.

7. **Spojovací zařízení**

a) stav, upevnění a činnost závěsu pro přívěs, popřípadě zařízení k připojení návěsu;

b) stav elektrických přípojů a hadic k vedení vzduchu nebo kapaliny pro spojení tažného a přípojného vozidla;

c) stav tažné oje přívěsu.

8. **Ostatní ústrojí a zařízení**

a) činnost zvukových výstražných zařízení;

b) stav a upevnění elektrických vedení (pokud jsou viditelná) a akumulátoru;

c) těsnost ústrojí a potrubí proti unikání kapalin, maziv nebo vzduchu;

d) těsnost ústrojí a potrubí vytápěcího a větracího systému a objemový obsah kysličníku uhelnatého (CO) ve spalinách u nezávislého systému vytápění;

e) stav a upevnění palivové nádrže;

f) stav a funkce rychloměru (tachografu) včetně náhonu;

g) odrušení elektrických přístrojů a zařízení, úplnost odrušovacích prvků.

9. **Vnější hluk vozidel**

10. **Převodné ústrojí**

řazení rychlostních stupňů a funkce spojky.

11. **Zvláštní výbava**

stav předepsané zvláštní výbavy některých druhů vozidel (plachta s oblouky, nádoby na záložní palivo a jejich držáky, naviják, hydraulická ruka, zvedací čelo, třmeny na lůžka v autobusech apod.); lékárnička a hasicí přístroj, pokud je předepsán.

(2) Účinnost a činnost brzd, funkce spojky a funkce řazení rychlostních stupňů se kontroluje na válcové zkušebně brzd (válcovém dynamometru), seřízení světlometů optickým přístrojem přistaveným před kontrolovaný světlomet.

(3) Před zahájením technické kontroly se zkontrolují doklady vozidla (technický průkaz a osvědčení o technickém průkazu); zároveň se ověří, zda fyzický stav vozidla odpovídá ve všech částech údajům uvedeným v dokladech.

OBSAH

ČÁST PRVNÍ

Základní podmínky provozu vozidel

Všeobecná ustanovení § 1

Způsobilost motorových a jejich přípojných vozidel k provozu § 2

Schvalování technické způsobilosti typů motorových a jejich přípojných vozidel § 3—4

Výjimky ze schvalování technické způsobilosti typů motorových a jejich přípojných vozidel § 5

Údržba motorových a jejich přípojných vozidel § 6

Stavby jednotlivých motorových vozidel § 7

Přestavba motorového vozidla § 8

Schvalování technické způsobilosti částí, ústrojí, příslušenství, výstroje a výbavy § 9

Vozidla pro hromadnou přepravu osob § 10

Schvalování technické způsobilosti trolejbusů a tramvají § 11

ČÁST DRUHÁ

Motorová a jejich přípojná vozidla

Rozměry motorových a jejich přípojných vozidel a jejich jízdních souprav § 12

Vnější povrchové plochy a vyznačení obrysů vozidel a souprav § 13

Zatížení náprav a celková hmotnost vozidla; zatížení kladky u pásových vozidel § 14

Brzdy § 15

Brzdy automobilů a silničních tahačů § 16

Brzdy přípojných vozidel § 17

Brzdy jízdních souprav § 18

Brzdy dvoukolových a tříkolových motorových vozidel s celkovou hmotností nepřesahující 1 t § 19

Brzdy silničních tahačů s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h § 20

Brzdy přípojných vozidel, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 25 km/h § 21

Brzdy souprav vozidel s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 25 km/h § 22

Motor a výkon motoru § 23

Řízení vozidel § 24

Ovládací a kontrolní ústrojí § 25

Výhled z motorových vozidel z místa řidiče a zpětná zrcátka § 26

Zařízení pro zpětnou jízdu a zajištění vozidel proti pohybu § 27

Kryty kol § 28

Kola, pneumatiky a plné pryžové obruče § 29

Pérování vozidel § 30

Karosérie vozidel a budka řidiče § 31

Sedadla a lůžka, rozměrové vztahy mezi sedadlem, ovládacími orgány a vnitřkem karosérie § 32

Podlaha a bočnice § 33

Dveře, dveřní závěsy a závěry § 34

Zařízení pro nastupování a vystupování § 35

Nádrž na paliva § 36

Palivové potrubí § 37

Provozní hmoty § 38

Výfukový systém § 39

Emise škodlivin motorových vozidel § 40

Hluk vozidel § 41

Zdrojové soupravy elektrické energie § 42
Elektrická instalace vozidla § 43
Osvětlení vozidel § 44
Světlomety vozidel § 45
Obrysová a parkovací světla § 46
Koncová světla, zařízení pro osvětlení zadní SPZ a osvětlení směrových tabulek § 47
Brzdová světla § 48
Směrová světla § 49
Odrazky § 50
Pomocné světlomety a světla § 51
Světelné výstražné zařízení § 52
Zvláštní výstražná světla § 53
Vnitřní osvětlení vozidel § 54
Zvuková výstražná zařízení § 55
Stěrače a ostřikovače čelních skel, odmrazování a odmlžování skel § 56
Odrušení vozidel § 57
Zasklení vozidel a clona proti slunci § 58
Počítače ujeté vzdálenosti, počítače motohodin, rychloměry a tachografy § 59
Vytápěcí a větrací systém § 60
Zařízení proti neoprávněnému použití vozidel § 61
Zařízení ke spojování vozidel § 62
Nárazníky automobilů a zařízení proti vklínění malých vozidel pod velká vozidla § 63
Ochrana a pevnost budky (kabiny) řidiče proti jejímu poškození nákladem § 64
Vybavení motorových vozidel bezpečnostními pásy a kotevními úchyty § 65
Přípojná vozidla za osobní automobily § 66
Zvláštní podmínky pro jednostopá motorová vozidla § 67
Zvláštní podmínky pro přípojná vozidla jednostopých motorových vozidel § 68
Vozidla pro přepravu živých zvířat § 69

ČÁST TŘETÍ

Zvláštní motorová vozidla

Zemědělské a lesnické traktory § 70
Jednonápravové kultivační traktory a jejich přívěsy § 71
Samojízdné sklizňové zemědělské a lesnické stroje § 72
Pojízdné pracovní stroje § 73
Motorové ruční vozíky § 74

ČÁST ČTVRTÁ

Nemotorová vozidla

Potahová vozidla § 75
Jízdní kola § 76
Ruční vozíky § 77

ČÁST PÁTÁ

Doplňková výstroj a vybavení vozidel

Ochranné přilby pro motoristy § 78
Výrobní štítky a výrobní čísla § 79
Značení některých údajů na karosérii vozidel § 80
Hasicí přístroje § 81
Přenosný výstražný trojúhelník § 82
Další vybavení motorových a přípojných vozidel § 83

ČÁST ŠESTÁ

Závěrečná ustanovení

Výklad některých pojmů § 84
Výjimky § 85
Přechodná ustanovení § 86
Technická nezpůsobilost vozidel k provozu § 87
Technické kontroly motorových a jejich přípojných vozidel v provozu § 88
Zrušovací ustanovení § 89
Účinnost § 90

Příloha k vyhlášce

Rozsah pravidelných technických kontrol motorových a jejich přípojných vozidel ve stanicích technické kontroly.

OZNÁMENÍ O VYDÁNÍ OBECNÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Ministerstvo školství České socialistické republiky

vydalo podle § 32 odst. 1 zákona č. 186/1960 Sb., o soustavě výchovy a vzdělávání (školský zákon), dne 28. května 1975 pod čj. 16 250/75-201 **výnos o učebních plánech škol pro mládež vyžadující zvláštní péče poskytujících základní vzdělání.**

V přílohách výnosu jsou uveřejněny učební plány všech druhů škol pro mládež vyžadující zvláštní péče poskytujících základní vzdělání.

Výnosem se zrušují učební plány škol pro mládež vyžadující zvláštní péče uvedené v bodech IV.—XXIV. přílohy k výnosu ministerstva školství ČSR o učebních plánech pro školy poskytující základní vzdělání ze dne 20. června 1972, čj. 16 074/72-200, Věstník MŠ a MK roč. 1972, str. 81, registrované v částce 16/1972 Sb., ve znění výnosu čj. 22 152/74-200 ze dne 2. srpna 1974, Věstník MŠ a MK 1974, str. 122, registr. v částce 14/1972 Sb.

Výnos nabývá účinnosti dnem 1. září 1975 a je uveřejněn ve Věstníku ministerstva školství a ministerstva kultury ČSR roč. 1975, sešit 6 z 20. června 1975. Lze do něj nahlédnout ve všech školách a v odborech školství ONV a KNV.

Ministerstvo vnitra České socialistické republiky

vydalo podle § 43 odst. 2 zákona č. 133/1970 Sb., o působnosti federálních ministerstev, v dohodě s federálním ministerstvem práce a sociálních věcí, ministerstvem práce a sociálních věcí České socialistické republiky a Českým výborem odborového svazu pracovníků místního hospodářství **výnos** ministerstva vnitra České socialistické republiky ze dne 17. června 1975 čj. MH/4-666/6872/1975, **kterým se mění výnos** ze dne 26. května 1967 zn. MH IV/3-500/1967, **o úpravě platových poměrů technickohospodářských pracovníků v podnicích místního hospodářství v platném znění.**

Výnos nabývá účinnosti dnem 1. července 1975 a je uveřejněn v Provozním zpravodajství č. 11 z 20. 7. 1975.

Do výnosu, který mění a doplňuje platové poměry technickohospodářských pracovníků v podnicích bytového hospodářství lze rovněž nahlédnout na ministerstvu vnitra České socialistické republiky — Správě pro místní hospodářství, v odborech místního hospodářství krajských a okresních národních výborů a v podnicích místního hospodářství.

Ministerstvo zemědělství a výživy České socialistické republiky

vydalo podle § 44 odst. 2 zákona č. 23/1962 Sb., o myslivosti, a v dohodě s ministerstvem kultury České socialistické republiky a po projednání s federálním ministerstvem dopravy, federálním ministerstvem národní obrany a Českým mysliveckým svazem **Směrnici** ze dne 6. února 1975 čj. 106/75-I/1 **o podmínkách lovu zvěře na honebních pozemcích v prostoru letišť.**

Tento předpis byl vydán v zájmu plynulého leteckého provozu, který vyžaduje, aby uživatelé honiteb i provozovatelé letišť vytvářeli podmínky k zamezení střetů letadel se zvěří a ostatními volně žijícími živočichy a tím posilovali bezpečnost letů.

Tato směrnice je uveřejněna ve Věstníku ministerstva zemědělství a výživy České socialistické republiky, částka 3—4 z roku 1975 a lze do ní nahlédnout u okresních a krajských zemědělských správ a u odborů vodního a lesního hospodářství a zemědělství okresních a krajských národních výborů.

Ministerstvo kultury Slovenské socialistické republiky

vydalo v dohodě se Slovenskou plánovací komisí, ministerstvem financí SSR a Státní bankou československou, hlavním ústavem pro SSR, podle § 28 zákona SNR č. 7/1958 Sb. SNR, o kulturních památkách, **výnos** ze dne 6. května 1975 čj. 868/1975-ek. **pro plánování a financování obnovy nemovitých kulturních památek v Slovenské socialistické republice.**

Výnos zabezpečuje jednotný postup při plánování a financování obnovy nemovitých kulturních památek v Slovenské socialistické republice zapsaných ve státním seznamu kulturních památek a vztahuje se na všechny jejich vlastníky, správce nebo uživatele, jakož i na ty orgány a organizace, které plní nebo zajišťují funkci investora obnovy památek.

Výnos bude uveřejněn v časopise „Zvesti Ministerstva školstva a Ministerstva kultúry SSR" a lze do něj nahlédnout v odborech kultury KNV a Národního výboru hlavního města SSR Bratislavy, ve Slovenském ústavu památkové péče a ochrany přírody v Bratislavě a na ministerstvu kultury SSR.

Ministerstvo spravedlnosti Slovenské socialistické republiky

vydalo podle § 26 zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, **instrukci** ze dne 17. března 1975 čj. 109/1975-O/s **o paušálních odměnách a náhradách nákladů za znalecké posudky z odvětví lidské genetiky.**

Instrukce bude uveřejněna ve Sbírce instrukcí a sdělení ministerstva spravedlnosti SSR, v částce 4 ročníku 1975 a lze do ní nahlédnout ve všech okresních a krajských soudech v SSR.

Ministerstvo školství Slovenské socialistické republiky

vydalo v dohodě se zúčastněnými ústředními orgány podle § 31 odst. 2 zákona č. 186/1960 Sb., o soustavě výchovy a vzdělávání (školský zákon),

1. **výnos** ze dne 9. června 1975 čj. 4116/1975-I **o organizaci základních devítiletých škol.**

   Výnos obsahuje ustanovení o zřizování a zrušování základních devítiletých škol, o jejich názvech, označeních, o řízení, plánování práce a dokumentaci školy, o školní docházce, o úpravě vyučování, o individuálním přístupu k žákům a skupinovém vyučování, o vyrovnávacích třídách, speciálních závěrečných třídách, o vyučovací době a rozvrhu hodin, o péči o bezpečnost a ochranu zdraví žáků, o výchovných opatřeních, o pionýrské organizaci SSM, zájmové a mimoškolní činnosti žáků, o školní budově a učebnicích, o učebních pomůckách a školním majetku.

   Výnosem se zrušují organizační směrnice ze dne 1. července 1967 čj. 10 000/67-I/3 pro základní devítileté školy (Věstník MŠK 1967, str. 183, reg. v částce 34/1967 Sb.) ve znění změn a doplňků čj. Š 11 600/69-I ze dne 24. listopadu 1969 (časopis „Zvesti MŠ a MK SSR" 1970, str. 17, reg. v částce 38/1970 Sb.);

2. **výnos** ze dne 30. května 1975 čj. 5971/1975-I **o organizaci škol a výchovných zařízení pro mládež vyžadující zvláštní péče a o zařazování dětí a mládeže do těchto zařízení.**

   Výnosem se vymezují druhy škol a výchovných zařízení pro mládež vyžadující zvláštní péče, které poskytují mládeži duševně, smyslově a tělesně postižené a mládeži s vadami řeči, mládeži těžce vychovávatelné a mládeži umístěné v nemocnicích, v léčebných ústavech a ozdravovnách předškolní výchovu, povinné základní vzdělání, střední a vyšší vzdělání a přípravu k povolání zvláštními prostředky a speciálními pedagogickými metodami.

Oba výnosy nabývají účinnosti dnem 1. září 1975 a jsou uveřejněny v časopise „Zvesti Ministerstva školstva a Ministerstva kultúry SSR", v sešitě 7 ze dne 31. července 1975; lze do nich nahlédnout ve všech odborech školství ONV a KNV a NV hlavního města SSR Bratislavy.

Ministerstvo školství Slovenské socialistické republiky

vydalo v dohodě se zúčastněnými ústředními úřady podle § 31 odst. 2 zákona č. 186/1960 Sb., o soustavě výchovy a vzdělávání (školský zákon), **výnos** ze dne 15. května 1975 čj. 4239/1975-I, **kterým se mění a doplňují organizační směrnice pro dětské domovy, zvláštní výchovné a diagnostické ústavy.**

Výnos mění organizační směrnice ze dne 10. července 1972 čj. 6397/1972 č. 1/1973 Ú. v. SSR, reg. v částce 20/1972 Sb. Změna se dotýká některých organizačních ustanovení léčebně výchovných ústavů a zavádí ústřední evidenci; v příloze výnosu se připojují orientační normy pracovníků pro léčebně výchovné ústavy.

Výnos bude uveřejněn pod č. 7/1975 v Ústředním věstníku SSR a lze do něj nahlédnout též ve všech odborech školství ONV a KNV a NV hlavního města SSR Bratislavy.

Ministerstvo vnitra Slovenské socialistické republiky

vydalo **opatření** ze dne 24. března 1975 čj. VVS/1-75/1975, **kterým se** podle § 10 zákona SNR č. 130/1970 Sb., o územním členění SSR, a podle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 93/1970 Sb. **vyhlašují některé změny území obcí, změny názvů obcí a jejich částí a zřízení jednoho místního národního výboru pro několik obcí, provedené v Slovenské socialistické republice v roce 1974.**

Opatření je uveřejněno v Ústředním věstníku SSR, částka 3 ze dne 1. července 1975; lze do něj nahlédnout na ministerstvu vnitra SSR.

Ministerstvo vnitra Slovenské socialistické republiky

vydalo podle § 145 odst. 2 písm. d) a § 147 odst. 1 zákona č. 84/1972 Sb., o objevech, vynálezech, zlepšovacích návrzích a průmyslových vzorech, v dohodě s Úřadem pro vynálezy a objevy, krajskými národními výbory v SSR a Národním výborem hlavního města SSR Bratislavy a ve spolupráci se Slovenským výborem odborového svazu pracovníků dopravy a silničního hospodářství **výnos** čj. SD-2275/1975 ze dne 30. 4. 1975 **o řízení a organizaci vynálezectví a zlepšovatelství v organizacích odvětví dopravy v působnosti Slovenské socialistické republiky.**

Výnos byl uveřejněn v Dopravním zpravodaji, orgánu ministerstva vnitra SSR, správa dopravy — zvláštní částka 4.1 ze dne 30. 4. 1975; lze do něj nahlédnout na ministerstvu vnitra SSR — správě dopravy — a v odborech dopravy krajských národních výborů a okresních národních výborů v SSR.

Ministerstvo zdravotnictví Slovenské socialistické republiky

vydalo podle § 63 odst. 1 zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, v dohodě se zúčastněnými orgány **výnos** ze dne 17. února 1975 čj. Z-9417/1974-C/3 **o kontrole léčiv.**

Výnos obsahuje zejména ustanovení, kterými se stanoví obsah, rozsah a způsob kontroly léčiv, jakož i orgány a zařízení, které tuto kontrolu provádějí. Stanoví též zásady, podle nichž se hradí náklady spojené s prováděním kontroly léčiv.

Výnos je uveřejněn v částce 1—2/1975 Věstníku ministerstva zdravotnictví SSR a lze do něj nahlédnout na ministerstvu zdravotnictví SSR, v odborech zdravotnictví KNV, odborech sociálních věcí a zdravotnictví ONV a v ústavech národního zdraví.

OZNÁMENÍ O UZAVŘENÍ MEZINÁRODNÍCH SMLUV

Federální ministerstvo zahraničních věcí

oznamuje, že dne 3. června 1974 byla v Dušanbe podepsána Dohoda o vědeckotechnické spolupráci členských států RVHP v oblasti výzkumu a vývoje vysoce efektivních technických prostředků pro provádění geologických průzkumných prací na pevné užitkové nerosty a hydrogeologické výzkumy. Dohoda vstoupila na základě svého článku 20 v platnost dnem 14. února 1975.

Federální ministerstvo zahraničních věcí

oznamuje, že dne 12. července 1974 byl podepsán v Medzilaborcích Protokol o aktivování železničního pohraničního přechodu mezi ministrem dopravy Československé socialistické republiky a ministrem komunikací Polské lidové republiky.

Federální ministerstvo zahraničních věcí

oznamuje, že dne 26. září 1974 byl v Praze podepsán Společný záznam o třetím zasedání československo-rakouské Smíšené komise pro hospodářskou a průmyslovou spolupráci.

Federální ministerstvo zahraničních věcí

oznamuje, že dne 31. října 1974 byl ve Vídni podepsán Protokol o zasedání československo-rakouské smíšené komise, zřízené podle článku 4 Dlouhodobé obchodní dohody mezi oběma státy. Protokol vstoupil na základě svého bodu III v platnost dnem 1. ledna 1975.

Federální ministerstvo zahraničních věcí

oznamuje, že dne 4. prosince 1974 byl v New Delhi podepsán Protokol k Obchodní a platební dohodě mezi Československou socialistickou republikou a Indií, který vstoupil v platnost dnem podpisu, tj. dnem 4. prosince 1974.

Federální ministerstvo zahraničních věcí

oznamuje, že dne 15. ledna 1975 byla v Praze podepsána Dohoda o specializaci a společném plánování výroby obráběcích a tvářecích strojů mezi federálním ministerstvem všeobecného strojírenství Československé socialistické republiky a federálním ministerstvem zahraničního obchodu Československé socialistické republiky a ministerstvem průmyslu obráběcích strojů a nářadí Svazu sovětských socialistických republik a ministerstvem zahraničního obchodu Svazu sovětských socialistických republik.

Dohoda vstoupila na základě svého článku VII v platnost dnem podpisu.

Vydavatel: Federální statistický úřad — **Redakce:** 118 16 Praha 1 - Malá Strana, Tržiště 9, telefon 53 38 41 až 49 — **Administrace:** Statistické a evidenční vydavatelství tiskopisů, n. p., 118 16 Praha 1 - Malá Strana, Tržiště 9 — telefon 53 38 41 až 49 — Vychází podle potřeby — Roční předplatné je stanoveno za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku podle výměru ČCÚ č. 1846/22/71 a SCÚ č. 700-C/71-MC ze dne 22. 10. 1971 — **Roční předplatné činí 65,— Kčs** a vybírá se v I. čtvrtletí — Zrušení odběru se uznává jen ke konci každého kalendářního čtvrtletí, nejpozději 10 dnů před stanoveným datem — Frankované reklamace se uznávají jen dojdou-li do 15 dnů po vydání reklamované částky — **Účet pro předplatné:** SBČs Praha 1 — účet č. 10-11-0328-1 — Novinová sazba povolena poštou Praha 07 číslo 313-348 Be 55 — **Tiskne:** Státní tiskárna, n. p., závod 1, Praha 1 - Malá Strana, Karmelitská 5.
Dohlédací pošta — Praha 07