ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 1984

Vyhlásené: 30.05.1984 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

41

VYHLÁŠKA
Federálneho ministerstva dopravy

z 30. marca 1984

o podmienkach prevádzky vozidiel na pozemných komunikáciách

Federálne ministerstvo dopravy po dohode so zúčastnenými ústrednými orgánmi podľa § 16 ods. 1 písm. b) vládneho nariadenia č. 54/1953 Zb. o premávke na cestách v znení zákonného opatrenia Predsedníctva Národného zhromaždenia č. 13/1956 Zb. ustanovuje:

PRVÁ ČASŤ
Základné podmienky prevádzky vozidiel

§ 1
Všeobecné ustanovenia

(1) Na pozemných komunikáciách[1]) sa smú používať len vozidlá, ktoré svojou konštrukciou, vyhotovením a technickým stavom spĺňajú požiadavky bezpečnej a plynulej premávky, neohrozujú bezpečnosť a zdravie osôb, neznečisťujú a nepoškodzujú pozemné komunikácie a neznehodnocujú životné prostredie nad mieru prípustnú podľa jednotlivých ustanovení tejto vyhlášky.

(2) Podmienky, ktoré musí vozidlo spĺňať z hľadiska konštrukcie a vyhotovenia, sú uvedené v druhej až piatej časti tejto vyhlášky. Pritom nie je rozhodujúce, či je vozidlo zapísané v evidencii vozidiel a vybavené štátnou poznávacou značkou, či nie.

(3) Cestným vozidlom (motorovým alebo nemotorovým) sa na účely tejto vyhlášky rozumie vozidlo, ktoré spĺňa podmienky uvedené v odsekoch 1 a 2 a je vyrobené a určené na premávku na pozemných komunikáciách.

(4) Zvláštnym vozidlom (motorovým alebo nemotorovým) sa na účely tejto vyhlášky rozumie vozidlo vyrobené a určené na iné účely než na premávku na pozemných komunikáciách, po ktorých sa pohybuje iba vo výnimočných prípadoch. Je to napr. poľnohospodársky a lesný traktor, jednonápravový kultivačný traktor a jeho príves, samochodný poľnohospodársky a lesný stroj, pojazdný stroj a jeho súprava a motorový ručný vozík. Pojazdným pracovným strojom nie je vozidlo, ktoré je postavené na kompletnom podvozku automobilu alebo jeho prívesu a návesu.

(5) Základné rozdelenie a druhy vozidiel uvádza osobitný predpis.[2])

(6) Ustanovenia tejto vyhlášky platné pre autobusy platia, pokiaľ nie je ustanovené inak, aj pre trolejbusy.

(7) Pre električky platí § 11 ods. 1 písm. a) až c), § 12 ods. 2, § 21 ods. 1 prvá veta a ods. 2, 3 a 7, § 22 ods. 1, 2, 6 a 8, § 23 ods. 1, § 27 ods. 1 prvá veta a ods. 2, § 28 ods. 1 prvá veta a ods. 2, § 31 ods. 10, § 33 ods. 1, 4 až 7, § 41 ods. 1 a 2, § 43 ods. 3 prvá veta a ods. 5, 7 a 8, § 44 ods. 1, 2, 4

a primerane 5, § 46 ods. 2, § 47 ods. 1, 2 a 4, § 48 ods. 1, 2, 4 a 6, § 49 ods. 1 a 3, § 50 ods. 1 prvá a štvrtá veta, ods. 3 a 4, § 53 ods. 1 s výnimkou druhej aliney, ods. 2 a ods. 3 prvá, druhá a štvrtá veta, § 54 ods. 1 prvá veta, § 55 ods. 1 prvá veta a ods. 2, § 57 ods. 3 a 6.

(8) Ustanovenia tejto vyhlášky platné pre nákladné automobily (kategórie N) a ich prípojné vozidlá platia aj pre špeciálne automobily[2]) a ich prípojné vozidlá, a pokiaľ nie je ustanovené inak, aj pre cestné ťahače.

(9) Ustanovenia tejto vyhlášky sa nevzťahujú na vozidlá ozbrojených síl a ozbrojených zborov, ktoré určia príslušné ministerstvá, a na vozidlá Ľudových milícií Československej socialistickej republiky; pre tieto vozidlá môžu príslušné orgány ustanoviť osobitné podmienky.

§ 2
Spôsobilosť vozidiel na premávku

(1) V premávke na pozemných komunikáciách sa smú používať iba vozidlá,

a) ktoré sa zhodujú so schváleným typom (§ 3) alebo ak bola schválená ich technická spôsobilosť na premávku,

b) ak im bola pridelená štátna poznávacia značka, pokiaľ tejto povinnosti podliehajú.

(2) Na pozemných komunikáciách sa pásové vozidlá smú používať, len ak sú vybavené gumovými pásmi alebo oceľovými pásmi s gumovými vankúšmi na oporných plochách; nosné kladky musia byť samostatne odpružené a vybavené gumovými obručami s výškou najmenej 40 mm.

(3) Pre vozidlá v medzinárodnej premávke sa použijú ustanovenia tejto vyhlášky, len pokiaľ neustanovuje niečo iné medzinárodná zmluva, ktorou je Československá socialistická republika viazaná.[3]) Vozidlom v medzinárodnej premávke sa rozumie vozidlo, ktoré

a) patrí osobe alebo organizácii, ktorá má trvalý pobyt (sídlo) mimo územia Československej socialistickej republiky,

b) nie je evidované v Československej socialistickej republike a

c) je na územie Československej socialistickej republiky dočasne dovezené; za dočasne dovezené sa nepovažuje vozidlo, ktoré je na území Československej socialistickej republiky dlhšie ako jeden rok bez prerušenia trvajúceho dlhšie ako tri mesiace.

(4) Jazdná súprava vozidiel je v medzinárodnej premávke, ak spĺňa aspoň jedno jej vozidlo podmienky odseku 3.

§ 3
Schvaľovanie technickej spôsobilosti typov vozidiel

(1) Technická spôsobilosť typov vozidiel, ktoré sa majú hromadne (podľa typu) vyrábať alebo ktoré sa majú doviezť prostredníctvom organizácie oprávnenej na zahraničnoobchodnú činnosť [4]) (ďalej len „dovozca“), schvaľuje na žiadosť výrobcu alebo dovozcu ústredný orgán štátnej správy vo veciach dopravy Českej socialistickej republiky[5]) alebo ústredný orgán štátnej správy vo veciach dopravy Slovenskej socialistickej republiky[6]) (ďalej len „príslušný orgán republiky“), a to podľa konečného vyhotovenia prototypu alebo vozidla z overovacej série alebo podľa dovezených vzorkových vozidiel a príslušnej technickej dokumentácie. Jednou z podmienok schválenia typu je dôsledné zabezpečenie výroby (dovozu), dodávok a distribúcie náhradných dielcov a celkov pre daný typ a vyhotovenie vozidla, ako aj zabezpečenie kompletných opráv a servisných služieb najmenej na 10 rokov po dokončení jeho výroby (po dovoze). Pre dovážané jednotlivé vozidlá sa môže tento čas pri schvaľovaní technickej spôsobilosti určiť v závislosti od určeného času

životnosti vozidla. Hromadnou výrobou sa rozumie výroba viacerých ako 5 vozidiel dovedna rovnakého typu a vyhotovenia.

(2) Na schválenie technickej spôsobilosti typu vozidla sa vyžaduje schválenie vozidla alebo jeho výstroja a súčastí podľa predpisov o homologizácii (overovaní zhodností)[7]) z hľadísk ustanovených v druhej a tretej časti tejto vyhlášky; schvaľovanie vykonáva Federálne ministerstvo dopravy, potrebné skúšky vykonávajú a protokoly o nich vystavujú organizácie,[8]) ktoré tým poverí Federálne ministerstvo dopravy po prerokovaní s ich nadriadeným ústredným orgánom. Ak predpisy uvedené v prvej vete neustanovia spôsob skúšania typu vozidla, jeho výstroja a súčastí, skúšky sa vykonávajú podľa jednotných podmienok ustanovených Federálnym ministerstvom dopravy. Ak osobitný predpis[7]) neustanovuje povinnosť overovať, či sa v priebehu sériovej výroby typu vozidla, jeho výstroja a súčastí plnia podmienky schválenej homologizácie, musia tak urobiť príslušné organizácie[8]) najmenej raz za rok, a to na náklady výrobcu (dovozcu).

(3) Výrobca alebo dovozca je povinný k žiadosti o schválenie technickej spôsobilosti typu vozidla predložiť najmä

a) celkový technický opis vozidla s typovým listom,

b) výkres s uvedením vonkajších a vnútorných rozmerov, pohotovostnej a celkovej hmotnosti a jej rozdelenia na jednotlivé nápravy,

c) výkres vonkajšieho a vnútorného osvetlenia včítane vyznačenia uhlov geometrickej viditeľnosti, typov svietidiel a ich charakteristiky,

d) výkres s uvedením uhlov výhľadu vodiča,

e) schému vedenia vozidla s uvedením geometrie a ovládacej sily,

f) schému brzdových zariadení s uvedením činnosti a ovládacej sily,

g) schému elektrickej inštalácie včítane uvedenia typu zariadení alebo prístrojov,

h) charakteristiku odporúčaných pneumatík a ich hustenie a charakteristiku ráfikov s potvrdením výrobcov (§ 25 ods. 2),

i) zoznam vybavenia a výstroja vozidla,

j) návod na obsluhu a údržbu, údaj o počte prejdených kilometrov do jednotlivých druhov opráv vozidla, čas (počet prejdených kilometrov), v ktorom sa pri predpísanom nastavení motora a palivovej sústavy neprekročia prípustné emisie škodlivín, zoznam náhradných dielcov a dielenskú príručku (prípadne ďalšiu obchodno-technickú dokumentáciu dodávanú s vozidlom),

k) protokoly o skúške vozidla a jeho častí a homologizačné protokoly,

l) technické údaje pre kontrolu a nastavenie vozidla a jeho častí (diagnostické údaje) včítane osobitných upozornení pre potrebu staníc technickej kontroly,

m) vyhlásenie o tom, že vozidlo spĺňa podmienky ustanovené touto vyhláškou, alebo zoznam požadovaných výnimiek so zdôvodnením.

(4) Príslušný orgán republiky môže predpísať predloženie ďalšej technickej dokumentácie, najmä podrobných výkresov a výpočtov, stanoviska orgánu hygienickej služby, protipožiarnej ochrany a pod., uložiť vykonanie úplných prevádzkových skúšok typu vozidla, prípadne ďalších skúšok a ustanoviť podmienky pre tieto skúšky.

(5) Výrobca alebo dovozca je povinný na požiadanie požičať príslušnému orgánu republiky na primeraný čas vozidlo, ktorého typ má byť alebo je schválený, na overenie v premávke včítane súpravy dielcov na zabezpečenie dobrého technického stavu a prevádzkyschopnosti v priebehu skúšok.

(6) Príslušný orgán republiky pri schválení technickej spôsobilosti typu vozidla so súhlasom Federálneho ministerstva vnútra určí, či vozidlo bude vzhľadom na svoju konštrukciu a jazdné vlastnosti evidované a vybavené štátnou poznávacou značkou alebo či sa pripúšťa do prevádzky bez štátnej poznávacej značky. Ak to vyžaduje konštrukcia alebo predpokladaný spôsob používania vozidla, určí ďalšie, prípadne osobitné podmienky prevádzky. Pre typ, ktorého technickú spôsobilosť schváli, vystaví „Osvedčenie o technickej spôsobilosti typu vozidla“ a „Základný technický opis schváleného typu vozidla“ s obmedzenou platnosťou, ktorý je pre výrobcu alebo dovozcu podkladom na vyplnenie technického preukazu pre vozidlo, ktoré bude evidované a vybavené štátnou poznávacou značkou, alebo technického osvedčenia pre vozidlo, ktoré nebude vybavené štátnou poznávacou značkou.

(7) Skúšky typu vozidla podľa odsekov 4 a 5 sa vykonávajú na náklady výrobcu, prípadne dovozcu vozidla.

(8) Výrobca je povinný predložiť pred zavedením do výroby príslušnému orgánu republiky na schválenie každú zmenu, ktorú hodlá urobiť na type už schválenom a ktorá by sa odlišovala od údajov v podkladoch požadovaných v odseku 3 alebo údajov v „Základnom technickom opise schváleného typu vozidla“. Dovozca je povinný predložiť tieto zmeny na schválenie ešte pred dovozom upravených vozidiel.

(9) Schválenie technickej spôsobilosti typu vozidla platí pre všetky vyrobené alebo dovezené vozidlá, ktoré svojím vyhotovením a vystrojením plne zodpovedajú schválenému typu.

(10) Schválenie technickej spôsobilosti typov nie je potrebné pre vozidlá vyrobené alebo dovezené pred 1. 7. 1972, ktorých najvyššia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 15 $km.h^{-1}$; toto ustanovenie sa nevzťahuje na kolesové a pásové traktory.

§ 4
Schvaľovanie technickej spôsobilosti výstroja a súčastí vozidiel

(1) Technickú spôsobilosť výstroja a súčastí dôležitých pre bezpečnosť cestnej premávky, ktoré sa hromadne vyrábajú alebo sa dovážajú prostredníctvom dovozcu, schvaľuje príslušný orgán republiky na základe predložených vzoriek a príslušnej dokumentácie. Pri výstroji a súčastiach, ktoré sa schvaľujú podľa predpisov o homologizácii, schváli príslušný orgán republiky iba ich použitie na type vozidla.

(2) Pre schválenie typov hasiacich prístrojov (§ 78) platia osobitné predpisy.[9])

§ 5

(1) Ak sa po schválení technickej spôsobilosti typu vozidla, prípadne jeho výstroja a súčastí zistia konštrukčné alebo výrobné závady, príslušný orgán republiky výrobcovi alebo dovozcovi uloží ich odstrániť a určí na to primeranú lehotu. Za tým účelom môže uložiť vykonanie prevádzkových skúšok, prípadne požičanie vozidla na ich vykonanie. Podľa závažnosti závad môže tiež výrobcovi alebo dovozcovi zakázať uvádzať vozidlá do prevádzky už uvedených. Náklady spojené s odstránením závad a vykonaním prevádzkových skúšok uhrádza výrobca, prípadne dovozca.

(2) Príslušné orgány republík môžu u výrobcu, dovozcu, v predajnej organizácii, prípadne v opravovni kedykoľvek overiť, či vozidlá, ich súčasti a výstroj zodpovedajú schválenému typu a či sa dodržiavajú podmienky určené pri schválení technickej spôsobilosti. Federálne ministerstvo dopravy sleduje, ako sa vo výrobe i v dovoze uplatňujú, dodržiavajú a osvedčujú ustanovenia tejto vyhlášky. Výrobcovia, dovozcovia, predajné organizácie a opravovne sú povinné týmto orgánom kontrolu umožniť.

(3) V záujme jednotnej technickej politiky v doprave Federálne ministerstvo dopravy zabezpečuje vzájomnú súčinnosť a koordináciu príslušných orgánov republík. Využíva na to podklady poskytované príslušnými orgánmi republík. Využíva na to podklady poskytované príslušnými orgánmi republík, najmä kópie opatrení vydaných v súvislosti so schvaľovaním technickej spôsobilosti typov vozidiel, súčastí a výstroja a v súvislosti s udeľovaním súhlasu na hromadné stavby a prestavby vozidiel.

§ 6
Stavba jednotlivého vozidla[10])

(1) Súhlas na stavbu jednotlivého vozidla sa udelí, len ak stavané vozidlo je odlišné od vozidiel hromadne vyrábaných alebo dovážaných prostredníctvom dovozcu a ak ide

a) o špeciálne vozidlo určené na plnenie dôležitých špeciálnych prepravných úloh alebo na odstránenie hygienicky závadných namáhavých alebo nebezpečných ručných prác pri nakládke a vykládke,

b) o športové vozidlo a motoristická organizácia žiadosť odporučí; stavba športového vozidla sa však nepovolí, ak je z priloženej dokumentácie zrejmé, že úpravy, ktorými sa bude vozidlo odlišovať od vozidiel hromadne vyrábaných alebo dovážaných prostredníctvom dovozcu, sú takého druhu, že zamýšľaný cieľ možno výhodnejšie dosiahnuť úpravou vozidla,

c) o stavbu vozidla s novými konštrukčnými prvkami; za nové konštrukčné prvky nemožno pokladať také úpravy a zmeny, ktoré možno vykonať a vyskúšať na hromadne vyrábaných vozidlách alebo ktoré sa vyskytujú na vozidlách zahraničnej výroby,

d) o stavbu vozidla (vozíka) pre telesne postihnuté osoby, ktorých telesný stav neumožňuje použiť vozidlo hromadne vyrábané alebo dovážané prostredníctvom dovozcu,

e) o stavbu elektromobilu, ak žiadateľ predloží vyjadrenie Zväzu pre spoluprácu s armádou.

(2) Súhlas na stavbu jednotlivého prípojného vozidla sa udelí, len ak ide o prípojné vozidlo

a) k ťažnému vozidlu kategórie M1, ak sa na stavbu použili základné dielce (napr. úplné nápravy, prípadne hlavy kolies, kolesá, brzdové mechanizmy) používané pri niektorom schválenom motorovom alebo prípojnom vozidle,

b) k ťažnému vozidlu kategórie M1 stavané podľa dokumentácie, ktorá bola schválená na účely jednotlivých stavieb určitých vyhotovení týchto prípojných vozidiel,

c) k vozidlu kategórie N, ak stavané vozidlo je odlišné od vozidiel hromadne vyrábaných alebo dovážaných prostredníctvom dovozcu.

(3) Hromadnou stavbou sa rozumie stavba viacerých než 5 vozidiel rovnakého vyhotovenia u jedného prevádzkovateľa alebo podľa jednotnej dokumentácie.

§ 7
Prestavba jednotlivého vozidla[11])

(1) Súhlas na prestavbu jednotlivého vozidla sa neudelí, ak ide

a) o prestavbu vozidla na autobus s výnimkou špeciálnych vozidiel s autobusovým podvozkom alebo s autobusovou karosériou,

b) o prestavbu na vozidlo zhodné s iným súčasne vyrábaným (dovážaným) schváleným typom s výnimkou prestavby nákladného automobilu na špeciálny,

c) o zmenu paliva na pohon motora,

d) o prestavbu vozidla na elektromobil bez stanoviska Zväzu pre spoluprácu s armádou.

(2) Zmena druhu paliva na pohon motora sa nepovažuje za prestavbu, ak túto zmenu pri tom istom type vozidla umožňuje výrobca.

(3) Hromadnou prestavbou sa rozumie prestavba viacerých ako 5 vozidiel rovnakého vyhotovenia u jedného prevádzkovateľa alebo podľa jednotnej dokumentácie.

§ 8
Údržba vozidiel

Socialistické organizácie sú povinné starať sa o to, aby sa vozidlá, ktoré prevádzkujú, udržiavali v dobrom technickom aj vzhľadovom stave; pritom postupujú podľa návodu na obsluhu a údržbu, ktorý sú výrobcovia i dovozcovia povinní dodať ku každému vozidlu, a podľa osobitných predpisov.[12])

§ 9
Schvaľovanie technickej spôsobilosti trolejbusov a električiek

Schvaľovanie technickej spôsobilosti typov trolejbusov a električiek sa spravuje predpismi platnými pre dráhové vozidlá.[13])

§ 10
Kategórie vozidiel

(1) Vozidlá sa na účely tejto vyhlášky delia na tieto kategórie:

a) cestné motorové vozidlá, ktoré majú dve kolesá alebo majú tri kolesá a ich celková hmotnosť neprevyšuje 1 t (kategória L),

b) cestné motorové vozidlá určené na dopravu osôb, ktoré majú tri kolesá a ich celková hmotnosť prevyšuje 1 t alebo majú najmenej štyri kolesá (kategória M),

c) cestné motorové vozidlá určené na dopravu vecí, ktoré majú tri kolesá a ich celková hmotnosť prevyšuje 1 t alebo majú najmenej štyri kolesá (kategória N),

d) prípojné vozidlá (kategória O),

e) zvláštne vozidlá uvedené v tretej časti,

f) vozidlá uvedené vo štvrtej časti.

(2) Do kategórie L patria motorové vozidlá

a) s dvoma kolesami, pedálmi a objemom valcov nepresahujúcim 50 cm^3 (kategória L1 - mopedy),

b) s troma kolesami a objemom valcov nepresahujúcim 50 cm^3 (kategória L2),

c) s dvoma kolesami a pevnými stúpačkami (kategória L3 - skútre a motocykle),

d) s troma kolesami umiestnenými nesúmerne oproti pozdĺžnej strednej rovine vozidla a s objemom valcov presahujúcim 50 cm^3 (kategória L4),

e) s troma kolesami umiestnenými súmerne oproti pozdĺžnej strednej rovine vozidla a s objemom valcov presahujúcim 50 cm^3 (kategória L5).

(3) Do kategórie M patria motorové vozidlá,

a) ktoré sú určené na dopravu len sediacich osôb v počte najviac deväť včítane vodiča a s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t (kategória M1 - osobné automobily); do tejto kategórie sa zahŕňajú aj vozidlá,
- ktoré boli konštruované predovšetkým na dopravu osôb, ale môžu byť za sedadlom vodiča upravené na prepravu vecí,

- ktoré boli konštruované predovšetkým na dopravu vecí, ale môžu byť za sedadlom vodiča ľahko upravené[14]) na dopravu viacerých ako troch osôb,
- ktoré môžu byť upravené ako obytné,

b) ktoré majú viac ako deväť miest na sedenie včítane vodiča a celkovú hmotnosť neprevyšujúcu 5 t (kategória M2 - autobusy),

c) ktoré majú viac ako deväť miest na sedenie včítane vodiča a celkovú hmotnosť prevyšujúcu 5 t (kategória M3 - autobusy).

(4) Do kategórie N patria nákladné automobily

a) s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t (kategória N1),

b) s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t, ale neprevyšujúcou 12 t (kategória N2),

c) s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 12 t (kategória N3).

(5) Prípojné vozidlá sa zaraďujú do kategórie O a delia sa na

a) jednonápravové prívesy s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 0,75 t (kategória O1),

b) prípojné vozidlá s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t, pokiaľ nepatria do kategórie O1, (kategória O2),

c) prípojné vozidlá s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 t, ale neprevyšujúcou 10 t (kategória O3),

d) prípojné vozidlá s celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 10t (kategória O4).

DRUHÁ ČASŤ
Podmienky konštrukcie a vyhotovenia vozidiel

§ 11
Rozmery vozidiel a jazdných súprav

(1) Najväčšie prípustné rozmery vozidiel a jazdných súprav (ďalej len „súprava“) včítane nákladu sú:

a)	celková šírka	2,50 m,
	- prípojného vozidla za osobný automobil	2,30 m,
	- prívesného vozíka za jednostopové motorové vozidlo	1,00 m,
	- samochodných poľnohospodárskych a lesných strojov a pojazdných pracovných strojov	3,00 m,
	- električiek	2,65 m;
b)	celková výška (včítane zberačov električiek a trolejbusov v najnižšej pracovnej polohe)	4,00 m,
	- prípojného vozidla za osobný automobil nie väčšia ako 1,8 násobok rozchodu jeho kolies, najviac však	3,00 m;
c)	celková dĺžka	
	- jednotlivého vozidla (sólo) s výnimkou návesu	12,00 m,
	- kĺbového autobusu a trolejbusu	18,00 m,
	- súpravy motorového vozidla s návesom	15,50 m,
	- súpravy motorového vozidla s jedným prívesom	18,00 m,
	- súpravy motorového vozidla s dvoma prívesmi alebo s návesom a jedným prívesom	22,00 m,
	- prípojného vozidla za osobný automobil (včítane oja)	8,00 m,
	- električky (sólo) včítane spriahadiel	18,00 m,
	- súpravy električiek a kĺbovej električky včítane spriahadiel	40,00 m;
d)	dĺžka prívesného vozíka za jednostopové motorové vozidlo nesmie byť väčšia ako dĺžka ťažného vozidla, najviac však smie byť	2,50 m;
e)	dĺžka previsu pri autobusoch a trolejbusoch nesmie byť väčšia ako 1/3 celkovej dĺžky, najviac však smie byť	3,50 m.

(2) Pevné časti vozidla - s výnimkou vozidiel so skriňovou karosériou a autobusov - nesmú prekročiť obrys ložnej miery ustanovený osobitnými predpismi pre prepravu po železnici.[15])

(3) Najväčšiu šírku vozidla smú presahovať dopredu i dozadu sklopné alebo ľahko poddajné časti spätných zrkadiel, pneumatiky v blízkosti styku s vozovkou, reťaze a im podobné zariadenia namontované na kolesách vozidla; bočné smerové svietidlá nesmú najväčšiu šírku vozidla presahovať viac ako o niekoľko málo centimetrov.

(4) Vozidlá a súpravy - s výnimkou električiek a ich súprav - smú pri prechádzaní kruhovej zákruty s priemerom 360°, s vonkajším polomerom 12 m obrysom zaberať najviac 6,7 m šírky vozovky; pri nájazde z priamej jazdy do uvedenej zákruty nesmie žiadna časť vozidla alebo súpravy presahovať viac ako o 0,8 m, pri kĺbových autobusoch, kĺbových trolejbusoch a súpravách trolejbusov so špeciálnym spojovacím zariadením viac ako o 1,2 m dotyčnicu vonkajšieho kruhu zákruty. Hodnota vonkajších stopových priemerov zatáčania jednotlivého vozidla pri zatáčaní doľava alebo doprava smie byť najviac 20 m.[16])

(5) Pre používanie vozidiel na pozemných komunikáciách, ktoré včítane nákladu presahujú ustanovené rozmery, platia osobitné predpisy.[17])

(6) Ustanovenie odseku 4 neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1. 7. 1972.

§ 12
Vyznačenie obrysov vozidiel a ich súprav

(1) Nákladné automobily a autobusy kapotového alebo polokapotového vyhotovenia s celkovou hmotnosťou najmenej 5,5 t musia mať vpredu v zornom poli vodiča zariadenie (tykadlá) na vyznačenie najväčšej šírky vozidla alebo súpravy. Toto zariadenie musí byť aspoň v smere jazdy vozidla ľahko poddajné alebo poddajne upevnené na vozidle.[18]) Ustanovenie tohto odseku neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1. 7. 1972.

(2) Vozidlá, ktorých šírka je väčšia ako 2,50 m, prípadne 2,65 m pri električkách, samochodné poľnohospodárske a lesné stroje (§ 69), pojazdné pracovné stroje (§ 70) a pracovné stroje a špeciálne automobily vykonávajúce prácu za jazdy alebo za státia v jazdnej dráhe [§ 52 ods. 1 písm. d)] musia byť na predných a zadných čelných plochách čo najbližšie k dolným a bočným obrysom vozidla označené červenými a bielymi pruhmi rovnako širokými, smerujúcimi od pozdĺžnej strednej roviny vozidla pod uhlom 45° nadol. Šírka farebného pruhu musí byť 70 až 80 mm. Minimálna plocha tohto označenia musí byť 0,10 m^2, pričom táto plocha musí mať tvar pravouholníka s dĺžkou strany najmenej 250 mm. V prípadoch, keď konštrukcia vozidla nedovoľuje vyznačenie výstražných farebných pruhov na pevnej časti vozidla, možno označenie urobiť na odnímateľných štítkoch, ktoré musia byť pri preprave na pozemných komunikáciách na vozidle pripevnené.

(3) Voľný koniec antény, ktorá je dlhšia ako 1,40 m - s výnimkou výsuvných antén - musí byť pripevnený k vozidlu tak, aby anténa nepresahovala pôdorysný obrys vozidla. Nosiče batožiny a lyží, reklamné tabule, smerové tabuľky, označenie vozidiel taxislužby a iné príslušenstvá vozidiel musia byť spoľahlivo prichytené k vozidlu, nesmú - s výnimkou prichytenia - presahovať pôdorysný obrys strechy vozidla a nesmú mať žiadne hroty ani ostré hrany; vonkajšie časti včítane pripevňovacích častí musia mať polomer zakrivenia najmenej 2,5 mm. Nosiče batožiny a lyží musia umožňovať spoľahlivé upevnenie prepravovaných predmetov.

§ 13
Hmotnosť pripadajúca na nápravu, celkovú hmotnosť vozidla[19]) a hmotnosť pripadajúca na kladku pri pásovom vozidle

(1) Hmotnosť vozidla - s výnimkou vozidiel uvedených v § 69 a 70 - nesená kolesami jednotlivých náprav a vyplývajúca z okamžitej hmotnosti vozidla musí byť rovnomerne rozložená. Pri vozidlách v prevádzke sa pripúšťa nerovnomernosť rozloženia hmotnosti vozidla na kolesá jednotlivých náprav medzi pravou a ľavou polovicou, pokiaľ to dovoľuje konštrukcia pneumatiky, najviac však 15 % hmotnosti pripadajúcej na nápravu. Hmotnosť pripadajúca na jednotlivé riadené nápravy motorového vozidla (včítane kĺbového autobusu) - merané pri státí na vodorovnej vozovke - nesmie poklesnúť pod 20 % a pri ostatných autobusoch pod 25 % okamžitej hmotnosti vozidla. Pre poľnohospodárske a lesné traktory platí ustanovenie § 67 ods. 4.

(2) Hmotnosť pripadajúca na nápravu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel vybavených kolesami s pneumatikami nesmie prekročiť

a) pri jednoduchej náprave 10 t a plošné merné zaťaženie tvrdej vozovky na ploche styku s pneumatikou hodnotu 1000 kPa,

b) pri jednoduchej hnacej náprave 11 t a plošné merné zaťaženie tvrdej vozovky na ploche styku s pneumatikou hodnotu 800 kPa,

c) pri dvojnáprave s čiastkovým rázvorom

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

pritom však hmotnosť pripadajúca na jednu nápravu nesmie prekročiť 10 t,

d)	pri trojnáprave s rázvorom krajných náprav nepresahujúcim 2,3 m	22 t,
	nepresahujúcim 2,8 m	24 t.

Pri jednoduchej náprave, na ktorú pripadá hmotnosť menšia ako 10 t, nesmie byť ekvivalent plošného merného zaťaženia väčší, ako je uvedené v písmene a). Dvojnápravou sa rozumejú dve za sebou umiestnené jednoduché nápravy, ktorých stredy sú pri prípustnej hmotnosti od seba vzdialené (čiastkový rázvor) aspoň 1 m, najviac však 2 m; ak čiastkový rázvor dvojnápravy je menší ako 1 m, považuje sa za jednoduchú nápravu. Trojnápravou sa rozumejú tri za sebou umiestnené jednoduché nápravy, ktorých odpruženie má vzájomnú väzbu.

(3) Celková hmotnosť smie byť najviac:

a) pri motorových vozidlách s dvoma nápravami	16 t,
b) pri motorových vozidlách s dvoma nápravami, pri ktorých na hnaciu nápravu pripadá hmotnosť 11 t, za podmienky ustanovenej v odseku 2 písm. b)	17 t,
c) pri prívesoch s dvoma nápravami	20 t,
d) pri motorových vozidlách a prívesoch s troma nápravami	24 t,
e) pri motorových vozidlách a prívesoch so štyrmi a viacerými nápravami	32 t,
f) pri kĺbových autobusoch	28 t,
g) pri súpravách	48 t,
h) pri pásových vozidlách	18 t.

(4) Ak vozidlo má kolesá, ktoré nie sú vybavené pneumatikami (napr. plné gumové obruče alebo obruče pružnosťou im rovnocenné), hmotnosť vozidla pripadajúca na jednu nápravu nesmie byť väčšia ako 4 t.

(5) Pre používanie vozidiel a súprav, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje prípustnú celkovú hmotnosť ustanovenú v odseku 3 alebo pri ktorých hmotnosť pripadajúca na nápravu presahuje hmotnosť uvedenú v odseku 2, platia osobitné predpisy.[20])

(6) Pri vozidlách pohybujúcich sa sčasti alebo úplne na gumových pásoch nesmie hmotnosť pripadajúca na jednu vodiacu kladku na rovnej vozovke prekročiť 1,5 t. Pri vozidlách s celkovou hmotnosťou vyššou ako 8 t musia byť vodiace kladky umiestnené tak, aby pri stojacom vozidle hmotnosť pripadajúca na vodiacu kladku zdvihnutú o 60 mm nebola vyššia ako dvojnásobok hmotnosti prípustnej pre vodiacu kladku na rovnej vozovke.

(7) Pásové vozidlo smie pôsobiť svojou hmotnosťou na vozovku medzi prvou a poslednou vodiacou kladkou najviac 4 t na 1 m vozovky. Ak je hmotnosť rozdelená na dva za sebou idúce páry pásov alebo na jednu nápravu a jeden pár pásov a ak vzdialenosť medzi stredmi prednej a zadnej dosadacej plochy je aspoň 3 m, môže dosahovať 6 t na 1 m vozovky.

(8) Zapojenie vozidiel a prevádzka súprav sú dovolené len za týchto podmienok:

- okamžitá hmotnosť prívesu alebo návesu, prípadne dvoch prívesov alebo návesu s prívesom je pri súpravách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou do 25 $km.h^{-1}$ najviac 2,5 násobok okamžitej hmotnosti ťahača; celková hmotnosť jednonápravového prívesu[21]) smie však byť najviac trojnásobok celkovej hmotnosti ťažného vozidla,
- okamžitá hmotnosť prívesu alebo návesu, prípadne dvoch prívesov alebo návesu s prívesom je pri súpravách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou väčšou ako 25 $km.h^{-1}$ najviac 1,4 násobok okamžitej hmotnosti ťahača,
- prostredné vozidlo súpravy musí mať vyššiu alebo rovnakú okamžitú hmotnosť ako posledné vozidlo súpravy,
- náklad v jednotlivých vozidlách súpravy musí byť rovnomerne rozložený a riadne zabezpečený,
- vozidlá kategórie O1, ktoré nie sú vybavené zariadením na prevádzkové brzdenie, môžu sa zapájať iba za vozidlá, ktorých pohotovostná hmotnosť je najmenej dvojnásobkom okamžitej hmotnosti pripájaného vozidla, pokiaľ pri schválení technickej spôsobilosti ťažného vozidla nebolo ustanovené inak.

Brzdy vozidiel

§ 14

(1) Ak nie je ďalej ustanovené inak, musí byť každé vozidlo vybavené najmenej dvoma od seba nezávislými brzdovými zariadeniami, z ktorých jedno umožňuje dostatočne jemné odstupňovateľné ovládanie pohybu vozidla a jeho účinné a spoľahlivé zastavenie (prevádzkové brzdenie), druhé zabezpečuje udržanie stojaceho vozidla (parkovacie brzdenie). Brzdové zariadenie na vozidlách kategórie M a N musia byť také, aby v prípade poruchy sústavy prevádzkového brzdenia umožňovali zastaviť vozidlo núdzovým brzdením. Vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia z hľadiska brzdenia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[22]) a musia byť podľa nich schválené.

(2) Sústava prevádzkového brzdenia musí umožniť ovládanie pohybu vozidla a jeho spoľahlivé, rýchle a účinné zastavenie pri akejkoľvek rýchlosti a pri každej okamžitej hmotnosti a na všetkých svahoch (v stúpaní aj klesaní), ktoré pri prevádzke vozidla prichádzajú do úvahy. Účinok prevádzkového brzdenia musí byť odstupňovateľný.[23]) Vodič musí mať možnosť ovládať mechanizmus prevádzkového brzdenia bez zmeny polohy trupu zo svojho sedadla bez toho, že by sňal obe ruky z riadenia vozidla.[24])

(3) Núdzové brzdenie musí umožniť zastaviť vozidlo pri poruche prevádzkového brzdenia. Musí byť odstupňovateľné a musí pôsobiť najmenej na jedno koleso z každej strany vozidla pozdĺž jeho pozdĺžnej strednej roviny. Vodič musí mať možnosť ovládať núdzové brzdenie zo svojho sedadla bez zmeny polohy trupu, pričom musí ovládať riadenie vozidla najmenej jednou rukou.

(4) Parkovacie brzdenie musí umožniť udržať stojace vozidlo alebo súpravu alebo prípojné vozidlo odpojené od ťažného vozidla na svahu (v stúpaní aj klesaní) i za neprítomnosti vodiča. Činné elementy vlastného brzdového mechanizmu parkovacieho brzdenia musia sa pritom udržiavať v zabrzdenej polohe výhradne mechanickými časťami. Brzdenie musí pôsobiť najmenej na jedno koleso z každej strany vozidla pozdĺž jeho pozdĺžnej strednej roviny. Vodič musí mať možnosť ovládať parkovacie brzdenie zo svojho sedadla bez zmeny polohy trupu, pri prípojných vozidlách musí byť umožnené ovládanie z pravej strany alebo zo zadnej časti vozidla osobou stojacou na zemi. Pri prívesoch určených na dopravu osôb musí byť ovládanie parkovacieho brzdenia vnútri vozidla.

(5) Na nájazdové brzdenie sa využívajú sily, ktoré vyvoláva priblíženie prívesu k ťažnému vozidlu.

(6) Odľahčovacie brzdenie musí umožniť obmedziť rýchlosť vozidla alebo ju udržať pri schádzaní zo svahu bez toho, že sa použije prevádzkové, núdzové alebo parkovacie brzdenie motorového vozidla. jeho úlohou nie je zastaviť vozidlo. Vodič musí mať možnosť ovládať toto brzdenie zo svojho sedadla bez zmeny polohy trupu, pričom musí ovládať riadenie vozidla najmenej jednou rukou.

(7) Priebežné brzdenie je brzdenie vozidiel spojených do jazdnej súpravy, pri ktorom

a) brzdové zariadenie má jediný ovládací mechanizmus, ktorým môže vodič jediným pohybom zo svojho miesta odstupňovateľne riadiť brzdenie súpravy,

b) energiu, ktorou sa brzdí súprava, dodáva jeden a ten istý zdroj, ktorým môže byť aj svalová sila vodiča,

c) je zabezpečené súčasné alebo primerane časove odstupňované brzdenie jednotlivých vozidiel nezávisle od ich vzájomného umiestnenia v súprave.

(8) Polopriebežné brzdenie je brzdenie vozidiel spojených do jazdnej súpravy, pri ktorom

a) brzdové zariadenie má jediný ovládací mechanizmus, ktorým môže vodič jediným pohybom zo svojho miesta odstupňovateľne riadiť brzdenie súpravy,

b) energiu, ktorou sa brzdí súprava, dodávajú dva rôzne zdroje, z ktorých jedným môže byť svalová sila vodiča,

c) je zabezpečené súčasné alebo primerane časove odstupňované brzdenie jednotlivých vozidiel nezávisle od ich vzájomného umiestnenia v súprave.

(9) Samočinné brzdenie je brzdenie, ktoré musí automaticky zastaviť prípojné vozidlo (vozidlá) pri oddelení vozidiel, ktoré boli spriahnuté do jazdnej súpravy, včítane pretrhnutia spájacieho zariadenia bez toho, že by ostatná časť jazdnej súpravy prestala byť brzdená.

(10) Predpísaný brzdný účinok sa musí dosiahnuť bez blokovania kolies a bez toho, že by vozidlo vybočovalo zo smeru jazdy. Účinok prevádzkového brzdenia musí pôsobiť na kolesá tej istej nápravy súmerne proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla. Pri vozidlách kategórie M, N, O3 a O4 musí byť účinok prevádzkového brzdenia rozdelený na jednotlivé nápravy v medziach predpísaných z hľadiska bezpečnosti pri akejkoľvek okamžitej hmotnosti vozidla a za rozličných adhéznych podmienok.

(11) Mechanické časti brzdového zariadenia, najmä pedál a jeho prichytenie, hlavné valce a ich piesty (pre kvapalinové sústavy), brzdič (pre vzduchotlakové sústavy), spojenie medzi pedálom a hlavným valcom alebo brzdičom, brzdové valce a ich piesty (pre kvapalinové a vzduchotlakové sústavy) a kľúče brzdového mechanizmu s pákami kľúčov musia byť dostatočne dimenzované, ľahko prístupné pre údržbu a musia dávať najmenej také záruky bezpečnosti, aké sa požadujú na ostatných podstatných častiach vozidla (napríklad na mechanizme riadenia); za týchto podmienok sa mechanické časti brzdového zariadenia považujú za neporušiteľné. Pokiaľ by porucha jedinej z týchto častí znemožnila brzdenie vozidla s účinkom predpísaným pre núdzové brzdenie, musí byť táto časť z kovu alebo z materiálu ekvivalentných vlastností a nesmie sa podstatnejšie deformovať pri normálnej činnosti brzdovej sústavy.

(12) Vôľa bŕzd, ktorá vznikla ich opotrebením, sa musí dať ľahko vymedziť ručne alebo spoľahlivým samočinným zariadením; okrem toho ovládací mechanizmus, prevod a vlastné brzdy musia vykazovať takú rezervu zdvihu, aby po zohriatí bŕzd alebo pri určitom opotrebení brzdového obloženia zodpovedajúcom hodnote nastavenia predpísanej výrobcom vozidla bol zabezpečený brzdný účinok bez toho, že by ich bolo treba ihneď nastaviť. Pri vozidlách s celkovou hmotnosťou najmenej 5,5 t musí byť kontrola hrúbky brzdového obloženia možná bez demontáže brzdových bubnov a celých štítov.

(13) Vzduchotlakové alebo zmiešané brzdové systémy vozidiel v súpravách sa musia na zabezpečenie vzájomnej zameniteľnosti v súpravách spojiť vzduchotlakovým dvojhadicovým spájacím systémom s predpísanými spojkovými hlavicami.[25]) Hadice musia byť opletené mäkkým pozinkovaným drôtom alebo musia byť vyhotovené vo dvoch rôznofarebných vrstvách a musia sa vyradiť, ak sú také poškodené, že je prerušená súvislosť opletenia alebo odkrytá spodná vrstva. Prípustné sú hadice z jednofarebných plastických materiálov určených na tento účel (napr. v tvare skrutkovice).

(14) Bez súhlasu výrobcu vozidla sa na vozidlách v prevádzke nesmú robiť zásahy do brzdových systémov včítane prípadného odoberania energie pre vedľajšie spotrebiče. V žiadnom prípade nesmú ostatné spotrebiče pre svoju činnosť odoberať energiu z okruhov pružinovej brzdy a ďalej nesmú odoberať energiu ani z ostatných častí brzdového systému tak, aby hladina energie v ňom poklesla pod predpísanú hodnotu.

(15) Na dostatočnom počte zásobníkov energie vzduchotlakových a vzduchovo-kvapalinových bŕzd musí byť zariadenie na vypúšťanie kondenzátu. Vypúšťacie zariadenie musí byť na najnižšom mieste zásobníkov a musí smerovať dolu k vozovke. Pokiaľ zariadenie nie je automatické, musí byť vyhotovené tak, aby vypúšťaný kondenzát nepostriekal obsluhu. Pri autobusoch a osobných autobusových prívesoch musí byť toto zariadenie, pokiaľ nie je automatické, konštruované tak, aby bolo ľahko ovládateľné z boku vozidla alebo z miesta vodiča bez akéhokoľvek náradia.

(16) Brzdové sústavy musia byť tesné. Vzduchotlakové brzdové sústavy musia byť vybavené prípojkami[26]) na kontrolné meranie tlaku v sústave. Prípojky musia byť ľahko prístupné.

§ 15
Brzdy vozidiel kategórie M a N

(1) Pri vozidlách kategórie M a N môžu mať sústavy, ktoré zabezpečujú prevádzkové, núdzové a parkovacie, prípadne odľahčovacie brzdenie, spoločné časti, pričom musia mať najmenej dva od seba nezávislé ovládacie mechanizmy. Ovládacie mechanizmy prevádzkového a parkovacieho brzdenia musia byť vždy nezávislé.

(2) Pokiaľ sa účinok predpísaný pre prevádzkové brzdenie dosiahne iba energiou zo zásobníka vodičom len riadenou, musia byť na vozidle najmenej dva od seba nezávislé zásobníky energie a zodpovedajúci počet od seba nezávislých prevodov brzdového zariadenia.

(3) V prípade poruchy časti brzdových zariadení s výnimkou častí, ktoré sa pokladajú za neporušiteľné, musí byť sústava núdzového brzdenia alebo neporušená časť sústavy prevádzkového brzdenia schopná zastaviť vozidlo s účinkom predpísaným pre núdzové brzdenie, pričom sila na ovládacom mechanizme nesmie prekročiť predpísanú medznú hodnotu (§ 21). V prípade poruchy časti brzdového zariadenia musí byť zabezpečené doplňanie energie do neporušených častí, pokiaľ je to potrebné na dosiahnutie účinku predpísaného pre núdzové brzdenie.

(4) Sústava prevádzkového brzdenia, či už je kombinovaná so sústavou núdzového brzdenia, alebo nie, musí byť vyhotovená tak, aby pri poruche v časti jej prevodu bola brzdená ešte časť kolies pri pôsobení na ovládací mechanizmus prevádzkového brzdenia. Zostávajúci brzdný účinok musí pritom dosahovať najmenej 30% účinku predpísaného pre prevádzkové brzdenie. Porucha v časti hydraulického alebo pneumatického prevodu brzdového zariadenia musí byť signalizovaná vodičovi.

(5) Pri vozidlách určených na ťahanie prípojných vozidiel, ktorých brzdy ovláda vodič motorového vozidla, sa musí zabezpečiť, aby sa motorové vozidlo mohlo zabrzdiť ešte s účinkom predpísaným pre núdzové brzdenie, ak brzdy prípojného vozidla zlyhajú alebo sa spojenie medzi

vozidlami preruší. Ak do činnosti vstupuje núdzové brzdenie motorového vozidla, musí sa odstupňovateľne brzdiť aj prípojné vozidlo kategórie O3 a O4.

(6) Motorové vozidlá s brzdami s hydraulickým prevodom a motorové vozidlá s brzdovými sústavami uvádzanými do činnosti energiou zo zásobníka musia byť vybavené výstražným zariadením. Poruchu niektorej časti hydraulického prevodu signalizuje optické výstražné zariadenie, ktoré vstupuje do činnosti najneskoršie pri stláčaní brzdového pedálu. Je prípustné, aby namiesto tejto požiadavky optické zariadenie signalizovalo, že hladina v nádržke brzdovej kvapaliny klesla pod predpísanú hodnotu. Pri sústavách uvádzaných do činnosti energiou zo zásobníka musí optické alebo akustické výstražné zariadenie signalizovať, že hladina energie v ktorejkoľvek časti sústavy klesla pod predpísanú hodnotu. Optické výstražné zariadenie musí byť umiestnené v zornom poli vodiča a musí vydávať signálne svetlo červenej farby viditeľné aj za denného svetla; musí byť vyhotovené tak, aby vodič mohol ľahko skontrolovať, či žiarovka signálneho svetla je schopná prevádzky. Akustický signál musí jednoznačne a výrazne zmeniť spektrum vnútorného hluku vo vozidle na mieste vodiča pri inak najvyššej hladine tohto hluku.

§ 16
Brzdy prípojných vozidiel

(1) Prípojné vozidlá kategórie O1, pokiaľ musia byť vybavené sústavou prevádzkového brzdenia (§ 13 ods. 8), môžu mať túto sústavu priebežného, polopriebežného alebo nájazdového typu. Prípojné vozidlá kategórie O2 musia mať sústavu prevádzkového brzdenia, a to priebežného, polopriebežného alebo nájazdového typu. Prípojné vozidlá kategórie O3 a O4 musia mať sústavu prevádzkového brzdenia priebežného alebo polopriebežného typu. Nájazdové brzdenie nie je prípustné pre návesy a prípojné vozidlá kategórie O3 a O4.

(2) Prípojné vozidlá, ktoré majú sústavu prevádzkového brzdenia, musia mať aj sústavu, ktorá zabezpečuje parkovacie brzdenie.

(3) Brzdové sústavy priebežného a polopriebežného typu musia byť vybavené zariadením, ktoré za jazdy zabezpečuje samočinné zastavenie prípojných vozidiel v prípade ich odpojenia alebo odtrhnutia od motorového vozidla.

(4) Prípojné vozidlá kategórie O3 a O4 musia mať takú sústavu prevádzkového brzdenia, aby v prípade poruchy v jej prevode bolo ešte možné brzdiť časť kolies s účinkom rovnajúcim sa najmenej 30% účinku predpísaného pre prevádzkové brzdenie. Do neporušenej časti sa musí aj naďalej dodávať energia na brzdenie.

§ 17
Brzdy vozidiel kategórie L

(1) Vozidlá kategórie L musia mať dve navzájom nezávislé brzdové sústavy s nezávislými ovládacími mechanizmami. Najmenej jedna z brzdových sústav musí pôsobiť na brzdné plochy pripojené ku kolesám priamo alebo časťami dostatočne robustnej konštrukcie. Pri vozidlách kategórie L1 až L4 musí jedna z brzdových sústav pôsobiť na predné koleso alebo kolesá. každá brzdová sústava na vozidlách kategórie L5 musí uvádzať do činnosti brzdy všetkých kolies.

(2) Vozidlá kategórie L5 musia mať zariadenie na parkovacie brzdenie, pričom tomuto účelu môže slúžiť jedna z brzdových sústav uvedených v odseku 1.

§ 18
Účinok bŕzd

(1) V rozsahu od pohotovostnej do celkovej hmotnosti vozidla brzdy musia byť vždy schopné zastaviť vozidlo najmenej na vzdialenosť[27]) uvedenú v týchto tabuľkách bez toho, že by sa prekročila najvyššia prípustná ovládacia sila (§ 21).

a) Vozidlá kategórie L

Brzdenie brzdou	Hmotnosť vozidla	Vzorec	Menovitá začiatočnárýchlosť (V_o) v km.h^{-1}	Najdlhšia menovitá brzdná dráha (s) v m
L_1				
zadnou	vodič	$s \leq V^2_0/55$	40	29,1
zadnou	vodič a spolujazdec	$s \leq V^2_0/75$	40	21,3
zadnou a prednou súčasne	vodič	$s \leq V^2_0/110$	40	14,6
L_2				
prednou a zadnou súčasne	postupne vodič až celková hmotnosť vozidla	$s \leq V^2_0/110$	40	14,6 (súmerné vozidlo)
prednou a zadnou súčasne	postupne vodič až celková hmotnosť vozidla	$s \leq V^2_0/100$	40	16,0 (súmerné vozidlo)
osobitne prednou a zadnou	postupne vodič až celková hmotnosť vozidla	$s \leq V^2_0/45$	40	35,5
L_3				
prednou	vodič	$s \leq V^2_0/100$	40	16,0
zadnou	vodič	$s \leq V^2_0/80$	40	20,0
prednou a zadnou súčasne	vodič	$s \leq V^2_0/130$	60	27,7
zadnou	vodič a spolujazdec	$s \leq V^2_0/95$	40	16,8
L_4				
prednou a zadnou súčasne	postupne vodič až celková hmotnosť vozidla	$s \leq V^2_0/120$	60	30,0
L_5				
prednou a zadnou súčasne	postupne vodič až celková hmotnosť vozidla	$s \leq V^2_0/120$	60	30,0
osobitne prednou a zadnou	postupne vodič až celková hmotnosť vozidla	$s \leq V^2_0/50$	40	32,0

b) vozidlá kategórie M

Brzdenie brzdou	Vzorec	Menovitá začiatočná rýchlosť (V_o) v km.h^{-1}	Najdlhšia menovitá brzdná dráha (s) v m
M_1			
prevádzkovou	$s \leq 0,1\ V_o + (V^2_0/150)$	80	50,7
núdzovou	$s \leq 0,1\ V_o + 2 (V^2_0/150)$	80	93,4
M_2 a M_3			
prevádzkovou	$s \leq 0,15\ V_o + (V^2_0/130)$	60	36,7
núdzovou	$s \leq 0,15\ V_o + 2\ (V^2_0/130)$	60	64,4

c) Vozidlá kategórie N

Brzdenie brzdou	Vzorec	Menovitá začiatočná rýchlosť (V_o) v km.h^{-1}	Najdlhšia menovitá brzdná dráha (s) v m
N_1			
prevádzkovou	$s \leq 0,15\ V_o + (V^2_0/115)$	70	53,1
núdzovou	$s \leq 0,15\ V_o + 2 (V^2_0/115)$	70	95,7
N_2			
prevádzkovou	$s \leq 0,15\ V_o + (V^2_0/115)$	50	29,2
núdzovou	$s \leq 0,15\ V_o + 2 (V^2_0/115)$	50	51,0
N_3			
prevádzkovou	$s \leq 0,15\ V_o + (V^2_0/115)$	40	19,9
núdzovou	$s \leq 0,15\ V_o + 2 (V^2_0/115)$	40	33,8

d) Vozidlá kategórie O

Prevádzkové brzdenie

aa) priebežné alebo polopriebežné

súčet brzdových síl na obvode brzdených kolies sa musí rovnať najmenej 45% sily tiaže vozidla naloženého na celkovú hmotnosť,

bb) nájazdové

pri suvnej sile v spoji vozidiel nepresahujúcej 6% súčtu najväčších síl, ktorými pôsobia kolesá prívesu na vozovku; súčet brzdových účinkov na obvode kolies musí byť najmenej 45% sily tiaže vozidla naloženého na celkovú hmotnosť.

(2) Súprava , v ktorej je aspoň jedno vozidlo určené na hromadnú dopravu osôb, musí spĺňať podmienky ustanovené pre vozidlá kategórie M2 a M3.

(3) Súpravy zložené z motocykla a prívesného vozíka musia spĺňať podmienky ustanovené pre ťažné vozidlo.

(4) Parkovacie brzdenie musí byť schopné spoľahlivo zabrániť pretáčaniu kolies vozidla pri jeho celkovej hmotnosti na svahu (v stúpaní aj klesaní):

a) pri vozidlách kategórie L - najmenej 16%,

b) pri vozidlách kategórie M1 - najmenej 18%,

c) pri vozidlách kategórie M2, M3 a N bez použitia vypojiteľného pohonu náprav - najmenej 18% pri jednotlivom vozidle a najmenej 12% pri súpravách,

d) pri vozidlách kategórie O odpojených od ťažného vozidla - najmenej 18%.
Pritom sa nesmie prekročiť najvyššia prípustná ovládacia sila (§ 21).

§ 19
Motor a výkon motora

(1) Motor musí byť pre každý typ vozidla konštruovaný tak, aby pri výkone potrebnom na dosiahnutie predpísaných jazdných vlastností vozidla alebo súpravy bol jeho chod v celom pracovnom režime rovnomerný, pokojný a aby zabezpečoval hospodárnu prevádzku; motor musí byť schválený.[28])

(2) Motor, jeho dielce a príslušenstvo musia byť konštrukčne vyhotovené a zostavené tak,

a) aby bol umožnený ľahký prístup ku všetkým miestam bežnej obsluhy a údržby,

b) aby demontáž príslušenstva a jednotlivých dielcov pre bežné opravy bola ľahká bez demontáže motora z vozidla.

(3) Motory vozidiel kategórií M, N a L5 musia byť konštruované a vyhotovené tak, aby sa bez pomoci cudzieho zdroja energie ľahko, spoľahlivo a v čo najkratšom čase uviedli do chodu po státí vozidla trvajúcom najmenej 14 hodín, pri teplote oleja, elektrolytu akumulátorov (§ 41 ods. 3) a nasávaného vzduchu - 15 °C za podmienok a postupov určených výrobcom vozidla a za použitia výrobcom predpísaných prevádzkových materiálov bežnej obchodnej akosti a bežne dosiahnuteľných na tuzemskom trhu.

(4) Výkon motora vozidiel musí byť najmenej 4,4 kW na 1 t celkovej hmotnosti jednotlivého vozidla alebo súpravy. Pri vozidlách kategórie M a N, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1973 - s výnimkou vozidiel špeciálnych alebo so sklápacou karosériou - musí byť výkon motora[29]) najmenej 5,15 kW na 1 t celkovej hmotnosti jednotlivého vozidla alebo súpravy; výkon motora vozidiel určených na medzinárodnú dopravu musí byť najmenej 5,9 kW na 1 t celkovej hmotnosti jednotlivého vozidla alebo súpravy; výkon motora ťažkých cestných ťahačov[30]) musí byť najmenej 2,2 kW na 1 t celkovej hmotnosti súpravy.

(5) Motory vozidiel kategórie L1 nesmú mať objem valcov väčší ako 50 cm^3.[31])

(6) Motory vozidiel kategórie L1 musia byť na ľahko prístupnom mieste označené znakom pozostávajúcim z písmen CM a číslic vyjadrujúcich zdvihový objem valcov. Označenie musí byť ľahko čitateľné, nesnímateľné a odliate alebo vyrazené (napríklad CM - 48 cm^3).[32])

(7) Ustanovenia tohto paragrafu s výnimkou odseku 5 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

(8) Ustanovenia odsekov 3 až 6 sa netýkajú vozidiel poháňaných elektrickou energiou.

§ 20
Riadenie vozidiel

(1) Motorové a prípojné vozidlá s výnimkou vozidiel kategórie L musia z hľadiska riadenia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[33]) a musia byť podľa nich schválené. Riadenie musí byť konštruované tak, aby bola stále zaručená ľahká, rýchla a bezpečná ovládateľnosť vozidla.[34]) Mechanizmus riaditeľnej nápravy (náprav) a geometria riadenia musia byť konštruované a vyhotovené tak, aby nevznikali kmity (schimmy) a nárazy v riadení. Skrutkové spoje musia byť bezpečne zaistené.

(2) Motorové vozidlá s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou väčšou ako 25 km.h $^{-1}$ - s výnimkou vozidiel kategórie L - musia mať riadenie konštruované tak, aby sa riadené kolesá po prejdení zákruty samočinne vracali do priameho smeru alebo aby na vrátenie kolies do priameho smeru bola potrebná podstatne menšia sila ako na pohyb do zákruty. Táto podmienka neplatí pre vozidlá so strojovým riadením.

(3) Riadiaci mechanizmus motorových vozidiel pri nastavení kolies do priameho smeru nesmie mať mechanickú vôľu na volante väčšiu ako 36° pri vozidlách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 25 km.h $^{-1}$, väčšiu ako 27° pri vozidlách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 100 km.h^{-1} a väčšiu ako 18° pri vozidlách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou prevyšujúcou 100 km.h $^{-1}$.[35]) Tolerancia axiálnej vôle pri vozidlách kategórie L s kormidlom sa musí udržiavať podľa predpisu výrobcu.

(4) Riadenie motorových vozidiel, pokiaľ nie je vybavené posilňovacím zariadením, musí byť konštruované tak, aby počet otáčok volanta nepresiahol 5 z polohy zodpovedajúcej vychýleniu vnútorného riadeného kolesa vozidla o 35° sprava do rovnakej polohy vľavo alebo z jednej krajnej polohy do druhej, pokiaľ sa nedosiahne uhol vychýlenia riadeného kolesa 35°. Krajné vychýlenie riadiacich kolies musí byť obmedzené dorazmi.

(5) Motorové vozidlá, pri ktorých hmotnosť pripadajúca na riadenú nápravu (nápravy) je najmenej 3,5 t musia mať riadenie vybavené posilňovacím zariadením. Pri zlyhaní tohto zariadenia musí byť možné viesť vozidlo (súpravu) svalovou silou vodiča, aj keď so značne vyššou ovládacou silou (§ 21).

(6) Vozidlá kategórie M1 a N1, s výnimkou bezkapotových a polokapotových vyhotovení, pri ktorých viac ako polovica dĺžky motora je za najprednejším bodom základne čelného skla alebo pri ktorých náboj volanta je v prednej štvrtine dĺžky vozidla - musia z hľadiska ochrany vodiča proti mechanizmu riadenia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[36]) a musia byť podľa nich schválené.

(7) Vozidlá určené na premávku na pozemných komunikáciách nesmú byť vybavené strojovým riadením. Samochodné pracovné stroje a samochodné poľnohospodárske a lesné stroje vybavené kolesami s pneumatikami, na ktorých je jazda po pozemných komunikáciách povolená len na prejdenie z miesta stanovišťa na pracovisko a späť, môžu byť vybavené strojovým riadením, ak

a) v prípade poruchy špeciálneho zariadenia (zdroja energie) je zabezpečené ovládanie vozidla najmenej dvakrát z priameho smeru do plného pravého a ľavého krajného vychýlenia riadiacich kolies,

b) porucha špeciálneho zariadenia je opticky alebo akusticky signalizovaná vodičovi,

c) potrubie (hadica) odoláva štvornásobku najvyššieho prevádzkového tlaku udávaného výrobcom,

d) hadice sú označené údajom o najvyššom prevádzkovom tlaku s dátumom výroby.

V technických podmienkach stroja musí byť uvedený časový rozvrh kontrol riadenia a výmeny hadíc.

(8) Ustanovenia tohto paragrafu neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972. Prvá veta odseku 1 neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

§ 21
Ovládacie a kontrolné zariadenia

(1) Zariadenia, ktoré slúžia na ovládanie motorového vozidla za jazdy, a ostatné zariadenia obsluhované vodičom za jazdy musia byť vo všetkých vozidlách umiestnené v operačnom dosahu vodiča[37]) tak, aby ich vodič mohol ľahko a bez nebezpečenstva zámeny aj potme zo svojho miesta ovládať bez toho, že by musel meniť polohu trupu a odvracať pozornosť od jazdnej dráhy.

Ide najmä o
- riadenie,
- prevádzkové, núdzové, parkovacie a odľahčovacie brzdenie,
- zariadenie na zvukovú signalizáciu,
- akceleračné zariadenie (plynový pedál, rukoväť),
- zaraďovanie,
- vypínanie a zapínanie spojky,
- zapaľovanie,
- spúšťacie a zastavovacie zariadenie motora (včítane žeravenia),
- sýtič, prípadne pridávač (pokiaľ je ručný), ak je umiestnený v kabíne vodiča,
- obrysové, diaľkové, stretávacie a smerové svetlá, výstražné svetlá a svetlá do hmly,
- svetelné výstražné zariadenie,
- vnútorné spätné zrkadlo,
- vonkajšie spätné zrkadlo aspoň na ľavej strane vozidla, pokiaľ je ovládané zvnútra vozidla,
- systém stierania a postrekovania čelného, prípadne zadného skla a svetlometov,
- systém kúrenia a vetrania, zapínania, vypínania a regulácie,
- systém odhmlievania a odmrazovania skiel,
- clona proti slnku pri vodičovi,
- systém ovládania bočných okien na strane vodiča,
- zapaľovač cigariet pre vodiča,
- otváranie a zatváranie dvier vodiča automobilu,
- rozhlasový prístroj a prehrávač kaziet (nevzťahuje sa na diaľkové autobusy s viacčlennou obsluhou vozidla),
- popolníček pre vodiča,
- osvetlenie interiéru vozidla.

V osobnom automobile nesmie žiadne z uvedených zariadení svojím umiestnením a tvarovým vyhotovením brániť vodičovi premiestniť sa zo svojho sedadla s cieľom vystúpiť z vozidla na opačnej strane, než sedí.

(2) Pedále brzdy, spojky a akcelerácie musia byť vyhotovené tak, aby noha z nich pri ich ovládaní neskĺzala a nadmerne sa neunavovala. Pedál akcelerácie musí byť umiestnený tak, aby pri jeho ovládaní bola päta nohy podopretá.

(3) Motorové vozidlo musí mať ovládače zariadení obsluhovaných za jazdy vodičom a oznamovače označené symbolmi ustanovenými osobitnými predpismi[38]) a podľa nich schválenými.

(4) Vozidlá vybavené automatickými prevodovkami musia mať polohy voliča označené písmenovým alebo číselným kódom (ďalej len „symbol“). Výrobca (dovozca) musí v návode na obsluhu vozidla určiť význam symbolov. Z použitých symbolov musí vždy znamenať P -

parkovanie, R - spätný chod, N - neutrál.[39]) Voliče automatických prevodoviek automobilov musia spĺňať tieto podmienky:

a) ak je volič v polohe N, musí byť možný beh motora a jeho spúšťanie spúšťačom,

b) pri polohe voliča pre jazdu dopredu a dozadu musí byť vylúčené spúšťanie motora spúšťačom,

c) ak je volič pákový, pod volantom a upevnený na stĺpik riadenia, musí byť pohyb páky z polohy N do polohy pre jazdu dopredu v smere pohybu hodinových ručičiek (zľava doprava),

d) ak je v postupnom zaraďovaní pákového voliča zahrnutá aj poloha P pre parkovanie s mechanickým blokovaním, musí byť táto poloha na konci zaraďovania za polohou pre jazdu dozadu označenou písmenom R.

(5) Vozidlo vybavené automatickou prevodovkou, ktorá má viac ako jeden rýchlostný stupeň pre jazdu dopredu, musí mať pri polohe páky označenej L, prípadne 1 a 2 zabezpečený väčší účinok brzdenia motorom.

(6) Pri automobiloch musí mať vodič vo svojom zornom poli trvale vyznačenú postupnosť zaraďovania; poloha zaraďovacej páky pre jazdu dozadu musí byť označená vždy písmenom R.

(7) Vozidlá musia byť vybavené kontrolnými prístrojmi buď stupnicovými, ktoré ukazujú vzrastajúce hodnoty stupníc rovnakým smerom (doprava alebo nahor,[40]) alebo bezstupnicovými. Hodnoty stupníc musia byť vyznačené zreteľnými symbolmi (písmenami, číslicami, znakmi, farebnými poľami alebo ich vzájomnými kombináciami), vyhotovenými výraznými kontrastnými farbami; zásady pre čitateľnosť číslicových údajov platia aj pre bezstupnicové tlačidlové kontrolné prístroje.

(8) Najvyššie prípustné sily (N = newton) na ovládacom mechanizme spojky nesmú presahovať pri vozidlách kategórie M1 - 150 N, pri vozidlách kategórie L - 80 N a pri ostatných vozidlách - 200 N.

(9) Ustanovenia odsekov 1, 2, 5, 6, 7 a 8 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972; ustanovenia odseku 3 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

§ 22
Výhľad z miesta vodiča a spätné zrkadlá

(1) Každé motorové vozidlo musí byť konštruované a vybavené tak, aby bola za všetkých prevádzkových a poveternostných podmienok zabezpečená najväčšia možná viditeľnosť z miesta vodiča všetkými smermi. Vozidlá kategórie M musia z hľadiska výhľadu z miesta vodiča spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[41]) a musia byť podľa nich schválené. Podmienky ustanovené osobitným predpisom pre výhľad z miesta vodiča autobusu platia primerane aj pre vozidlá kategórie N, trolejbusy a električky. Ak pri vozidlách bezkapotového vyhotovenia nie je splnená podmienka výhľadu dolu tesne pred vozidlo, musí byť vozidlo vybavené najmenej jedným zrkadlom, ktoré zabezpečí viditeľnosť priesečnice dolnej roviny vozidla s rovinou vozovky v celej šírke vozidla. Pokiaľ konštrukcia samochodného pracovného stroja s pracovným zariadením umiestneným v prednej časti stroja v prepravnej polohe neumožňuje výhľad z miesta vodiča, musí byť výhľad umožnený pomocou zrkadiel tak, aby bola zaistená bezpečná premávka vozidla.

(2) Na zasklené plochy vozidiel možno pripevňovať len priehľadné farebné fólie, ktoré nemenia ani nepohlcujú farbu predmetov, návestných svetiel a svetelných signálov a sú schválené podľa § 4. V zornom poli vodiča nesmú byť umiestnené žiadne predmety (napr. okrasné a spomienkové), ktoré by obmedzovali výhľad vodiča, s výnimkou schválených označení určených na umiestnenie na sklo vozidla.

(3) Každé motorové vozidlo musí byť vybavené spätnými zrkadlami na sledovanie vozovky za vozidlom a vedľa vozidla, a to

a) jednostopové motorové vozidlá najmenej jedným spätným zrkadlom na ľavej strane vozidla,

b) vozidlá kategórie L2, L5 a M1 jedným vnútorným spätným zrkadlom a najmenej jedným vonkajším spätným zrkadlom na ľavej strane vozidla; vozidlá kategórie L2 a L5 vo vyhotovení s karosériou a vozidlá kategórie M1 vyrobené alebo dovezené po 1.1.1986 musia mať ďalšie vonkajšie spätné zrkadlo na pravej strane vozidla,

c) vozidlá kategórie M2, M3 a N vyrobené alebo dovezené po1.7.1984 najmenej jedným vonkajším spätným zrkadlom na každej strane vozidla,

d) zvláštne motorové vozidlá uvedené v tretej časti najmenej jedným vonkajším spätným zrkadlom na ľavej strane vozidla.

(4) Spätné zrkadlá musia

a) byť ploché, opticky pokojné, neskresľujúce a so zníženou odraznosťou,

b) mať farebnú reprodukciu obrazu takú, aby sa dali jasne rozlišovať dopravné svetelné signály,

c) mať povrch účinnej plochy odolný proti odieraniu a narúšaniu vplyvom čistenia.

Ak by ploché zrkadlo bolo svojou veľkosťou neúmerné v pomere k vnútornému priestoru vozidla alebo by nadmerne presahovalo vonkajší celkový obrys vozidla, môžu sa použiť sféricky vypuklé spätné zrkadlá.

(5) Konštrukcia a vyhotovenie zrkadiel pri súpravách musia zabezpečiť vodičovi ťažného vozidla rovnakú viditeľnosť ako pri jednotlivom vozidle bez ohľadu na šírku prípojných vozidiel; pri určení viditeľnosti sa vychádza z najzadnejších vonkajších okrajov najširšieho vozidla súpravy.

(6) Spätné zrkadlá musia byť na vozidle, prípadne vo vozidle umiestnené tak,
- aby čo najmenej bránili vo výhľade z miesta vodiča,
- aby vodič videl do vonkajších spätných zrkadiel buď bočnými oknami, alebo plochou čelného skla očisťovanou stieračmi,
- aby sa pri premávke čo najmenej znečisťovali.

(7) Spätné zrkadlá určené pre vozidlá kategórie M a N musia z hľadiska vlastností a vyhotovenia umiestnenia na vozidle spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[42]) a musia byť podľa nich schválené. Podmienky ustanovené týmito predpismi primerane platia aj pre vozidlá kategórie L. Pri použití zrkadiel sféricky vypuklých nesmie byť pri vozidlách kategórie L polomer zakrivenia menší ako 1000 mm a väčší ako 1200 mm.

(8) Hodnota koeficientu odraznosti nesmie byť

a) pri jednopolohovom spätnom zrkadle menšia ako 40%,

b) pri dvojpolohovom spätnom zrkadle (denná a nočná poloha) menšia ako 40% v dennej polohe a menšia ako 4% v nočnej polohe.

(9) Vozidlá kategórie M2 a M3 a vozidlá kategórie N určené na diaľkovú a medzinárodnú dopravu musia byť vybavené spätnými zrkadlami s vykurovacím zariadením.

(10) Ustanovenie odseku 1 s výnimkou prvej vety a ustanovenie odseku 7 neplatia pre spätné zrkadlá a vozidlá, ktorých technická spôsobilosť je schválená pred 1.10.1984. Ustanovenie odseku 9 neplatí pre vozidlá vyrobené alebo dovezené pred 1.10.1986.

§ 23
Zariadenia na spätnú jazdu a zabezpečenie vozidiel proti samovoľnému pohybu

(1) Každé motorové vozidlo - s výnimkou trojkolesových motorových vozidiel s kolesami súmerne umiestnenými proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla, ktorých celková hmotnosť neprevyšuje 400 kg, a jednostopových motorových vozidiel - musí byť vybavené zariadením na spätnú jazdu(cúvanie), ktoré je ovládateľné z miesta vodiča.

(2) Motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t a prípojné vozidlá s celkovou hmotnosťou väčšou ako 750 kg musia byť vybavené najmenej jedným zakladacím klinom. Motorové a prípojné vozidlá s troma a viacerými nápravami, jednonápravové prívesy s celkovou hmotnosťou väčšou ako 750 kg a návesy musia byť vybavené najmenej dvoma zakladacími klinmi. Tieto kliny musia byť schopné účinne zabezpečiť vozidlo proti samovoľnému pohybu, musia byť obsluhe ľahko prístupné a bezpečne uchopiteľné.

(3) Ustanovenie odseku 1 neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972. Ustanovenie odseku 2 sa nevzťahuje na poľnohospodárske a lesné traktory, pásové vozidlá a pojazdné pracovné stroje, ktoré možno zabezpečiť proti samovoľnému pohybu vlastnou súčasťou stroja.

§ 24
Kryty kolies a protisklzové reťaze

(1) Vozidlá s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou väčšou ako 20 km.h $^{-1}$ musia mať všetky kolesá vybavené účinnými krytmi (blatníkmi, podbehmi) a aspoň na kolesách poslednej nápravy aj účinnými lapačmi nečistôt, ktoré v dostatočnej miere zabránia rozstreku nečistôt dozadu za idúcim vozidlom.

(2) Blatníky, podbehy a lapače nečistôt vozidiel uvedených v odseku 1 musia prekrývať šírku behúňa pneumatiky a vonkajšie bočné okraje blatníkov musia byť zaoblené; na predných riadených kolesách prívesu sa môže za tieto kryty považovať nadstavba (karoséria prívesu); pri dvoch a viacerých nápravách idúcich bezprostredne za sebou postačí spoločný kryt kolies. Pri vozidlách so sklápacou karosériou postačí, ak sú zadnými krytmi vybavené kolesá poslednej nápravy na ich zadnej strane.

(3) Kryty kolies a lapače nečistôt musia spĺňať tieto ďalšie podmienky:

a) pri pohotovostnej hmotnosti automobilov, prívesov a návesov musia kryty kolies - s výnimkou zadných blatníkov vozidiel so sklápacou karosériou. zakrývať kolesá tak, aby predná aj zadná hrana krytu kolesa bola najvyššie 150 mm nad vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolesa,

b) zadný kryt na zadnej strane vozidiel so sklápacou karosériou musí byť svojou hornou hranou najmenej tak vysoko, ako je najvyšší bod pneumatiky pri celkovej hmotnosti vozidla, a spodnou hranou tak nízko, aby bola vždy nižšie, ako je stred kolesa vozidla pri jeho pohotovostnej hmotnosti,

c) pri pohotovostnej hmotnosti jednostopového vozidla a jeho prípojného vozidla musia byť kryty kolies vyhotovené tak, aby predná hrana bola pred zvislou rovinou prechádzajúcou stredom kolesa a zadná hrana najviac 150 mm nad vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolesa,

d) pri pohotovostnej hmotnosti poľnohospodárskeho a lesného traktora, ktorý je určený aj na premávku na pozemných komunikáciách, musia kryty kolies zakrývať kolesá tak, aby predná hrana prednej nápravy bola pred zvislou rovinou prechádzajúcou stredom kolesa a aby zadná

hrana prednej nápravy bola najviac jednu štvrtinu výšky kolies nad vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolies,

e) lapače nečistôt musia mať spodnú hranu tak nízko, aby rovina preložená teoretickým bodom styku pneumatiky pri celkovej hmotnosti vozidla a spodnou hranou lapača zvierala s rovinou vozovky uhol najviac 15° , pri jednostopových motorových vozidlách a pri poľnohospodárskych a lesných traktoroch najviac 25°.

(4) Pri vozidlách kategórie M1 musí byť možné namontovať protisklzové reťaze na kolesá hnacej nápravy. Pri vozidlách kategórie M2, M3 a N musí byť možné namontovať protisklzovú reťaz na kolesá zadnej hnacej nápravy (náprav); v prípade použitia protisklzovej reťaze v dvojmontáži musí byť zaručená taká konštrukcia vozidla a reťaze, aby nedochádzalo pri jeho použití k preťažovaniu vonkajších pneumatík v dvojmontáži. Priestor medzi kolesami a podbehmi, karosériou, rámom vozidla a pod. musí byť taký veľký, aby pri celkovej hmotnosti vozidla bola dostatočná vôľa medzi pevnými časťami vozidla a kolesami s protisklzovými reťazami.

(5) Protisklzové reťaze sa musia dodávať s osvedčením o schválení, s návodom na montáž a s uvedením rozmerov pneumatík, na ktoré sa môžu montovať.

(6) Ustanovenia odseku 2, odseku 3 písm. a) až d) a odseku 4 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 25
Kolesá, pneumatiky a plné gumové obruče

(1) Kolesá vozidiel musia byť vybavené pneumatikami[43]) - pokiaľ pri schvaľovaní technickej spôsobilosti typu nie je určené inak - a im zodpovedajúcimi ráfikmi. Pneumatiky sa musia pre každý typ vozidla voliť tak, aby ich konštrukcia, vyhotovenie, rozmery a hustenie zodpovedali podmienkam prevádzky, najmä celkovej hmotnosti vozidla (hmotnostiam pripadajúcim na nápravy) a jeho najvyššej konštrukčnej rýchlosti a pritom dosahovali čo najväčšiu životnosť a hospodárnosť prevádzky vozidla. Na celom obvode a v celej šírke behúňa musia byť pneumatiky vybavené profilovými drážkami alebo zárezmi. Pneumatiky pre vozidlá kategórie M1 a ich prípojné vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1976 a pneumatiky pre vozidlá kategórie M2, M3 a N a ich prípojné vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[44]) a musia byť podľa nich schválené.

(2) Na vozidle - pokiaľ pri schválení technickej spôsobilosti typu nie je určené inak - sa smú používať iba pneumatiky určené pre daný typ vozidla výrobcom vozidla a výrobcom pneumatík. Nosnosť pneumatík nesmie byť nižšia, ako je hmotnosť vozidla pripadajúca na koleso (nápravu) vozidla pri celkovej hmotnosti vozidla. Ako náhradné vozidlo s pneumatikou sa smie použiť pre núdzové dôjdenie koleso s pneumatikou inej alebo osobitnej konštrukcie určenej na tento účel výrobcom vozidla a výrobcom pneumatiky.

(3) Na vozidle nesmú byť - s výnimkou núdzového dôjdenia[45]) - na tej istej náprave súčasne pneumatiky rôznych konštrukcií;[46]) v prípade použitia rôznych konštrukcií pneumatík na vozidle musia byť

- radiálne pneumatiky na zadnej a pneumatiky diagonálne alebo zmiešanej konštrukcie (BIAS.BELTED) na prednej náprave,
- pneumatiky zmiešanej konštrukcie (BIAS.BELTED) na zadnej a diagonálne pneumatiky na prednej náprave,
- pneumatiky s označením ALL STEEL na zadnej a pneumatiky s označením STEEL na prednej náprave,
- pneumatiky s označením ALL STEEL a STEEL nesmú byť kombinované s pneumatikami iných konštrukcií.

Pneumatiky rôznych konštrukcií nesmú byť na nápravách dvojnápravy - s výnimkou núdzového dôjdenia. Na tej istej náprave (nápravách dvojnápravy) smú byť - s výnimkou núdzového dôjdenia - iba pneumatiky rovnakého typu dezénu.[47]) Od 1.1.1986 sa smú na tej istej náprave vozidla používať iba zhodné pneumatiky.[48])

(4) Pneumatiky musia byť vždy riadne nahustené na tlak predpísaný výrobcom pneumatík v spolupráci s výrobcom vozidla. pri dvojitej montáži kolies musia byť na hustenie vnútornej pneumatiky ventily usporiadané a kolesá vyhotovené tak, aby sa tlak vzduchu v pneumatike dal kedykoľvek ľahko upraviť alebo merať, a to zo strany vonkajšieho kolesa, bez montáže kolies alebo inej ťažkej manipulácie. Náhradné pneumatiky musia byť nahustené najmenej na tlak zodpovedajúci najväčšiemu husteniu pneumatík na vozidle.

(5) Plášte pneumatík nesmú mať na svojom vonkajšom obvode (oblasť koruny, ramena, boku a pätky plášťa) trhliny alebo poškodenia, ktoré obnažujú kordovú kostru alebo ju narúšajú. Činná plocha plášťa pneumatiky v prevádzke musí mať po celom obvode a celej šírke vrchného behúňa jasne viditeľný dezén s hĺbkou dezénových drážok alebo zárezov najmenej 1 mm.

(6) Vzájomný rozdiel vonkajších priemerov jednotlivých nezaťažených pneumatík vo dvojitej montáži nesmie byť väčší ako 2% vonkajšieho priemeru.

(7) Pneumatiky sa môžu protektorovať len so súhlasom výrobcu pneumatík a protektorovaná pneumatika sa smie zaradiť iba do svojej pôvodnej alebo nižšej rýchlostnej kategórie. Podmienky protektorovania pneumatík ustanovujú osobitné predpisy.[49])

(8) Drážky dezénu plášťov pneumatík určených pre vozidlá kategórie M2, M3, N a ich prípojné vozidlá, označených výrobcom[50]) sa smú dodatočne prehĺbiť len spôsobom predpísaným výrobcom pneumatík. Prehlbovanie drážok dezénu plášťov pneumatík osobných automobilov je zakázané.

(9) Používanie pneumatík s protisklzovými hrotmi je pre všetky vozidlá - s výnimkou vozidiel záchrannej služby - zakázané; tento zákaz platí aj pre vozidlá v medzinárodnej premávke.

(10) Špeciálne vozidlá s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou do 20 $km.h^{-1}$ môžu byť výnimočne vybavené plnými gumovými obručami; hmotnosť vozidla pripadajúca na 10 mm šírky základnej plochy obruče nesmie prekročiť 100 kg a pri vozidlách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou do 8 $km.h^{-1}$ 125 kg.

(11) Každá pneumatika musí byť dodaná s návodom na obsluhu, ktorý musí obsahovať aspoň údaje o maximálnej rýchlosti, hustení, spôsobe montáže a type vozidla, pre ktorý je určená.

§ 26
Perovanie vozidiel

(1) Každé vozidlo - s výnimkou zvláštnych motorových vozidiel uvedených v tretej časti s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 40 $km.h^{-1}$ - musí byť dostatočne odpružené s prípadným použitím tlmičov perovania a stabilizátorov. Perovanie a jeho tlmenie sa musí voliť tak, aby vozidlo vykazovalo čo najmenej dynamické sily do vozovky a karosérie; zároveň sa musí zabezpečiť čo najmenší uhol nakláňania (kolísania) vozidla.

(2) Sanitné automobily musia byť odpružené tak, aby vykazovali čo najnižšie dosiahnuteľné zrýchlenie karosérie vo všetkých smeroch.

(3) Ustanovenia tohto paragrafu neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

Karoséria vozidiel a kabína vodiča

§ 27

(1) Karoséria vozidiel a kabína vodiča musia byť konštruované tak, aby zaisťovali čo najväčšiu mieru bezpečnosti, tak pri nárazoch, ako aj pri prevrátení vozidla. Vozidlá kategórie M1 a odo dňa, ktorý určí Federálne ministerstvo dopravy, kategórie N musia z tohto hľadiska spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi.[51]) Podmienky ustanovené v týchto predpisoch primerane platia aj pre vozidlá kategórie M2 a M3.

(2) Karoséria vozidiel kategórie M a kabína vodiča musia byť utesnené proti vnikaniu prachu, vody (tak z prúdu vody s tlakom najmenej 150 kPa, ako aj z mierneho oplachovania pri státí vozidla), výfukových plynov a iných nečistôt. S hnacími aj hnanými mechanizmami vozidla, prípadne s podvozkom musia byť spojené tak, aby sa hluk a vibrácia od svojich zdrojov prenášali do karosérie, kabíny vodiča a na ovládacie mechanizmy vozidla v čo najmenšej miere. Hodnoty vibrácií nesmú presiahnuť hodnoty uvedené v osobitných predpisoch.[52])

(3) Motorový priestor a priestor s akýmkoľvek iným zdrojom tepla (napr. nezávislé kúrenie, výfukové potrubie) musí byť oddelený od priestoru pre cestujúcich a na náklad buď pevnou stenou ktorá tvorí neoddeliteľnú súčasť karosérie, alebo vlekom, ktorý je s konštrukciou karosérie spoľahlivo spojené. Steny a veká, ktoré oddeľujú priestor motora od priestoru pre cestujúcich a na náklad, musia byť konštruované a vyhotovené tak, aby nemohlo dôjsť k ich nasiaknutiu palivom, mastivom ani prostriedkami na umývanie a aby ich horľavosť neprekročila 125 $mm.min.^{-1}$.[53]) Na stenách ani v priestore motora nesmie byť olej, palivo ani iné horľavé materiály. Ustanovenie tohto odseku sa nevzťahuje na jednostopové motorové vozidlá a na ložné priestory automobilov, v ktorých je dostatočná vzdialenosť medzi drevenou dlážkou ložného priestoru a motorom.

(4) Ak sú v dlážke vozidiel otvory pre prístup na obsluhu a údržbu podvozkových a hnacích mechanizmov, musia byť ich kryty upravené tak, aby sa vylúčil akýkoľvek nežiadúci zásah cez ne zvonku do vnútra karosérie.

(5) Ustanovenia odsekov 2 a 3 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 28

(1) Vnútrajšok vozidla určený pre vodiča a cestujúcich musí byť usporiadaný tak, aby nemohlo dôjsť k poraneniu osôb pri obvyklej manipulácii s vozidlom a aby prípadné poranenia pri neočakávanom prudkom zastavení alebo náraze boli vhodným vybavením a vyhotovením obmedzené na najmenšiu mieru. Vozidlá kategórie M1 musia z tohto hľadiska spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[54]) a musia byť podľa nich schválené. Podmienky ustanovené v týchto predpisoch primerane platia aj pre ostatné motorové vozidlá. Horľavosť materiálov použitých v interiéri vozidla nesmie byť väčšia ako 101,5 $mm.min.^{-1}$. Splnenie tohto limitu sa overuje podľa osobitných predpisov.[53])

(2) Vonkajší povrch vozidiel kategórie M, N a O nesmie mať špicaté alebo ostré výčnelky smerujúce von (okrem spojovacieho zariadenia na zadnej časti vozidla a spriahadla električiek), ktoré by svojím tvarom, rozmermi alebo tvrdosťou zväčšovali nebezpečenstvo poranenia osôb, na ktoré by karoséria narazila alebo ktoré by sa po karosérii v prípade kolízie posúvali. Časti smerujúce von, ktoré by mohli zachytiť ostatných účastníkov cestnej premávky, musia byť vybavené ochrannými lištami alebo podobným zariadením tvoriacim dostatočný nábeh alebo vedenie približne rovnobežné s pozdĺžnou strednou rovinou vozidla. Používanie krídlových matíc nábojov kolies a ich okrasných napodobenín nie je dovolené.

(3) Vozidlá kategórie M1, N a O musia z hľadiska vonkajších výčnelkov spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[55]) a musia byť podľa nich schválené. Podmienky ustanovené v predpisoch pre kabínu vozidiel kategórie N primerane platia aj pre vozidlá kategórie M2 a M3.

(4) Ustanovenie odseku 1 neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972. Ustanovenie odseku 3 neplatí pre vozidlá kategórie M1, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, a pre vozidlá kategórie N,O,M2 a M3, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

§ 29

(1) Kabína vodiča musí mať vnútornú svetlú šírku[56])[57]) najmenej

jednomiestna	750 mm,
dvojmiestna	1250 mm,
trojmiestna	1700 mm,
trojmiestna a dvojmiestna s lôžkom (lôžkami)	1900 mm.

(2) Pri vozidlách kategórie N a O s valníkovou, skriňovou alebo sklápacou karosériou musí byť odistenie a zaistenie, otváranie a zatváranie bočníc, zadných čiel alebo dvier a ich sklápanie umožnené takým konštrukčným vyhotovením kovania, závesov a záverov, aby akákoľvek ručná (svalová) manipulácia bola ľahká, bez nadmernej fyzickej námahy a pokiaľ možno bez iných pomôcok. Pri vozidlách so sklápacou karosériou môže byť otváranie a zatváranie zadného čela alebo bočníc, prípadne zadného čela a bočníc automatické alebo ovládané z miesta vodiča. Sklápacia karoséria musí byť konštrukčne vybavená tak, aby bola zabezpečená proti samovoľnému pohybu. Bočnice musia byť konštrukčne vyhotovené tak, aby boli zabezpečené proti samovoľnému otváraniu a odolné proti bočným deformáciám spôsobujúcim zmenu vonkajšieho obrysu vozidla. Pri ručnej manipulácii so zadným čelom a s bočnicami nesmie ovládacia sila (svalová) presahovať 245 N.

(3) Ložné plochy vozidiel kategórie N a O s pevnou (nesklápacou) karosériou musia byť konštruované tak, aby spĺňali požiadavky na loženie normovaných škatúľ, debien, paliet a kontajnerov, pričom výška ložnej plochy karosérie nad vozovkou musí byť čo najmenšia.

(4) Každé vozidlo určené alebo použité na prepravu stĺpov alebo tyčového materiálu (rúr, klád, tyčí a pod.) s výnimkou doskového alebo hranovaného reziva, ktorý posunom pri náhlom prudkom zabrzdení alebo náraze môže ohroziť bezpečnosť osôb v kabíne vodiča, musí byť konštruované alebo vybavené tak, aby samo alebo jeho ochranné zariadenie zodpovedalo týmto podmienkam:

a) musí udržať rovnomerne rozloženú silu 7850 N z každej začatej tony nákladu vozidla,

b) zabrániť aspoň v rozsahu celej šírky a celej výšky kabíny vodiča posunu nákladu vozidla.

Pri preprave tyčového alebo rúrkového železného materiálu je dovolené použiť na vnútornej strane čela vozidla alebo ochranného zariadenia žliabkované železné dosky 5 mm hrubé.

(5) Pri vozidlách so sklápacou karosériou s celkovou hmotnosťou najmenej 8,5 t musí byť ochranným zariadením chránený priestor medzi kabínou vodiča a korbou; pri vozidlách určených na prácu pod bagrom a na nakladanie balvanov, kamenia a pod. musí byť chránená aj kabína vodiča.

(6) Ustanovenia odsekov 2, 3 a 5 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 30

(1) Minibusy musia z hľadiska konštrukcie, vyhotovenia a vybavenia s výnimkou samoobslužného otvárania dvier spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom[58]) a musia byť podľa neho schválené. Obdobne sa postupuje pri autobusoch.[59]) Tieto predpisy sa primerane vzťahujú na osobné autobusové prívesy.

(2) V autobusoch (vozidlách kategórie M2 a M3) a v osobných autobusových prívesoch sa ustanovuje minimálna plocha rovnej dlážky na jedno miesto

a) na státie 0,125 m2 v mestských autobusoch a trolejbusoch,
0,150 m2 v medzimestských autobusoch,

b) na sedenie 0,315 m2 vo všetkých autobusoch a osobných autobusových prívesoch.

Predpísaná plocha pre jednu osobu má tvar pravouhlého štvoruholníka, pri ktorom pomer kratšej strany k dlhšej nie je väčší ako 1:1,2; miesta na sedenie môžu byť nad podbehmi kolies. Na dobre viditeľnom mieste vnútri vozidla musí byť vyznačený počet miest na sedenie a na státie.

(3) V mestských a medzimestských autobusoch vyrobených po 1.1.1985 musí byť možnosť ľahko vytvoriť priestor na bezpečnú prepravu detského kočíka alebo invalidného vozíka (v neskladacom vyhotovení) včítane vhodného zariadenia zabraňujúceho ich samovoľnému pohybu.

(4) Každý minibus, autobus a osobný autobusový príves musí mať podľa obsaditeľnosti núdzové východy, a to najmenej
- tri pri obsaditeľnosti od 9 do 16 osôb (okrem vodiča) (minibus),

- štyri pri obsaditeľnosti od 17 do 22 osôb (okrem vodiča),

- päť pri obsaditeľnosti od 23 do 35 osôb (okrem vodiča),

- šesť pri obsaditeľnosti nad 35 osôb (okrem vodiča).

Núdzové východy musia byť rozmiestnené tak, aby - okrem prípadných dvier v zadnej stene vozidla - bol na každom boku vozidla v podstate rovnaký počet núdzových východov. Na pravom boku vozidla môže byť o jeden núdzový východ menej, ak už je núdzový východ v zadnej stene vozidla. Každý núdzový východ musí byť vybavený zreteľným nápisom „Núdzový východ“, umiestneným na mieste dobre viditeľnom vnútri i vonku; pri každom ovládači núdzového východu musí byť stručný a jasný návod na otvorenie. Pri kĺbovom autobuse sa jeho časti posudzujú ako samostatné vozidlo.

(5) Medzimestský autobus môže byť vybavený strešným nosičom nákladov, ktorý musí mať na všetkých stranách bezpečné zábradlie vysoké najmenej 0,25 m. Na strešný nosič nákladov musí byť bezpečný prístup zo zadnej časti alebo z pravej strany vozidla.

(6) Ustanovenia odsekov 2 a 4 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, a odseku 1 pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

§ 31
Sedadlá a lôžka vozidiel

(1) Sedadlo vodiča motorových vozidiel musí byť konštruované tak, aby sa vodič pri jazde najmenej psychicky a fyzicky unavoval;[60]) obdobne to platí aj pre sedadlá cestujúcich. Každé sedadlo vozidiel kategórie M1 - včítane zariadenia na jeho prichytenie k vozidlu - musí spĺňať

podmienky ustanovené osobitnými predpismi[61]) a musí byť podľa nich schválené. Podmienky ustanovené týmito predpismi sa primerane vzťahujú aj na sedadlá ostatných motorových vozidiel.

(2) Sedadlo vodiča musí mať šírku činných plôch najmenej 450 mm a jeho sedacia plocha musí mať hĺbku najmenej 400 mm. Sedadlá cestujúcich musia mať šírku a hĺbku činných plôch sedacej plochy pre 1 osobu najmenej 400 mm. Ustanovenie tohto odseku neplatí pre športové modifikácie osobných automobilov, jednostopové motorové vozidlá a ich modifikácie.

(3) Sedadlo vodiča pri vozidlách s celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t musí byť samostatné a podľa miery odpruženia vozidla ako celku aj samostatne odpružené s nastaviteľnou tuhosťou podľa hmotnosti vodiča. Sedadlo musí byť nastaviteľné v pozdĺžnom smere v rozmedzí najmenej 100 mm, vo zvislej rovine musí byť nastaviteľné v rozmedzí najmenej 80 mm s výnimkou sedadiel, ktorých posuv v pozdĺžnom smere je väčší ako 100 mm, a musí byť zabezpečené dosiahnutie najpriaznivejších uhlov telesných častí vodiča. Pri vozidlách s užitočnou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,4 t - s výnimkou jednostopových vozidiel a ich modifikácií - pokiaľ nie je zabezpečená nastaviteľnosť sedadla vodiča vo zvislom smere, musí byť sedadlo vodiča samostatné a nastaviteľné v pozdĺžnom smere aspoň v rozmedzí 150 milimetrov.

(4) Sklon operadla vodiča a sedadla vedľa sediacich spolujazdcov musí byť s ohľadom na najpriaznivejšiu fyziologickú polohu sediacej osoby konštruovaný a vyhotovený alebo nastaviteľný - od 1.1.1986 konštruovaný, vyhotovený a nastaviteľný smerom dozadu od vertikály

a) pri vozidlách kategórie M1 v rozmedzí 19 °C až 25 °C,

b) pri vozidlách kategórie M2, M3 a N v rozmedzí 14 °C až 25 °C.

Pri nastavovaní uvedeného rozmedzia uhla sklonu operadla nesmie byť uhol medzi sedacou plochou a operadlom sedadla menší ako 95 °C. Sedacia plocha sedadla musí byť na dosiahnutie potrebnej stability sedenia sklonená dozadu pod uhlom najmenej 2 °C od horizontály.[62])

(5) Sklopné sedadlá a sklopné operadlá sedadiel musia byť vybavené automaticky blokovaným prídržným mechanizmom konštruovaným tak, aby zamedzil uvoľnenie operadla alebo sedadla pri oneskorení 20 gn v smere pozdĺžnej osi vozidla. Rovnako musí byť konštruované ovládacie zariadenie tohto mechanizmu a musí byť ľahko prístupné osobe sediacej na sedadle alebo osobe sediacej za sedadlom. Pri zaťažení vodorovnou silou pôsobiacou v smere pozdĺžnej osi vozidla v ťažisku operadla alebo celého sedadla smerom dopredu a rovnajúcou sa dvadsaťnásobku celkovej hmotnosti operadla nesmie sa zabezpečovacie zariadenie uvoľniť alebo zlyhať.

(6) Vozidlá kategórie M1 musia z hľadiska vzťahu medzi sedadlom, volantom a nožnými pedálmi spĺňať podmienky, ustanovené osobitnými predpismi[63]) a musia byť podľa nich schválené. Pedále na prevádzkové brzdenie a spojky vozidiel kategórie M2, M3 a N musia byť umiestnené tak,

- aby medzi nimi prechádzala pozdĺžna stredná zvislá rovina sedadla, vzdialenosti stredov nášľapných plôch týchto pedálov od uvedenej roviny neprekročili 180 mm a súčet vzdialeností spomenutých stredov od uvedenej roviny 320 mm,
- aby medzi vnútornou časťou karosérie alebo kabíny vodiča priliehajúcou k spojkovému pedálu a odvrátenou hranou nášľapnej plochy tohto pedála bol aspoň v rozsahu plného zdvihu pedála a najmenej 100 mm nad ním voľný priestor široký najmenej 130 mm,
- aby medzi vnútornou časťou karosérie alebo kabíny vodiča priliehajúcou k brzdovému a akceleračnému pedálu (napr. kryt motora, prevodovky) a k nej privrátenou hranou nášľapnej plochy brzdového pedála bol aspoň v rozsahu plného zdvihu pedála a najmenej 100 mm nad ním voľný priestor široký najmenej 140 mm,
- aby medzi susednými hranami nášľapných plôch pedálov spojky a brzdy nebola vzdialenosť menšia ako 50 mm, pedálov brzdy a akcelerácie menšia ako 60 mm a pedálov spojky a akcelerácie menšia ako 150 mm.

Pri vozidlách kategórie M a N musí byť dostatočný priestor na odpočinok voľnej ľavej nohy vodiča sediaceho na sedadle v uvoľnenej polohe.

(7) Vnútrajšok kabíny vodiča alebo karosérie vozidla musí byť konštruovaný takto:

a) vzdialenosť medzi bodom H[57]) a stropom meraná v pozdĺžnej strednej zvislej rovine sedadla na priamke idúcej týmto bodom a sklonenej o 8 °C od vertikály smerom dozadu musí byť najmenej 1000 mm pri vodičských kabínach pri najnižšej polohe sedadla nastaviteľného čo do výšky a súčasne v zadnej krajnej polohe určenej výrobcom na sedenie a najmenej 820 mm pri vozidlách kategórie M1 s výnimkou ich športových modifikácií,

b) okolo volanta musí byť voľný priestor široký najmenej 100 mm, merané v rovine venca volanta,

c) vo výške lakťov vodiča[64]) musí byť voľný ovládací priestor vodiča široký najmenej 640 mm symetricky proti sedadlu vodiča, a to v celom rozsahu polôh sedadla určených výrobcom na sedenie,

d) minimálna vzdialenosť povrchu zaťaženého operadla sedadla od venca volanta musí byť pri vozidlách kategórie M1 najmenej 380 mm a pri vozidlách ostatných kategórií 350 milimetrov,[65])

e) spodný okraj volanta musí byť vzdialený od povrchu nezaťaženej sedacej plochy sedadla pri všetkých polohách nastavenia sedadla pri vozidlách kategórie M1 najmenej 120 mm a pri vozidlách ostatných kategórií - s výnimkou sedacích plôch sedadiel, ktorých konštrukcia a odpruženie umožňuje ľahko sa posadiť na sedadlo a odísť z neho - najmenej 180 mm,

f) rukoväť zaraďovacej páky prevodovky nesmie byť svojím horným okrajom v jednotlivých pracovných polohách nižšie ako povrch vodičovho sedadla zaťaženého figurínou s hmotnosťou 75 kg a nastaveného do najvyššej a krajnej zadnej polohy určenej výrobcom na sedenie,

g) okolo rukoväti ovládacích pák (páky prevodových mechanizmov, uzáveru diferenciálu, parkovacej, núdzovej a odľahčovacej brzdy) vo všetkých pracovných polohách musí byť voľný priestor najmenej 70 mm; toto ustanovenie sa nevzťahuje na ovládače vzduchových a hydraulických rozvádzačov a pri vozidlách kategórie M1 na rukoväte ovládacích pák za podmienky, že je umožnené ich rýchlo a bezpečne uchopiť.

(8) Sedadlá vodiča a cestujúcich môžu byť vybavené hlavovými opierkami, ktoré môžu byť buď pevnou, prípadne výsuvnou súčasťou sedadiel, alebo súčasťou doplnkového vybavenia sedadla. Sedadlá cestujúcich v diaľkových autobusoch musia mať buď operadlá v integrovanom vyhotovení s opierkou hlavy, alebo musia byť vybavené opierkami hlavy. Od 1.1.1986 musí byť operadlo sedadla vodiča a spolujazdca pri vozidlách určených na medzinárodnú kamiónovú dopravu a pri diaľkových autobusoch buď vo vyhotovení integrovaného operadla s opierkou hlavy, alebo vybavené opierkou hlavy. Odo dňa, ktorý určí Federálne ministerstvo dopravy, musia byť vo vozidlách kategórie M1 opierky hláv (integrované operadlá s opierkami hláv) aspoň na predných miestach na sedenie. Opierky musia byť konštruované a vyhotovené tak, aby bolo účinne znížené nebezpečenstvo poranenia hlavy a krčných stavcov pri pôsobení zotrvačných síl v smere pozdĺžnej roviny vozidla. Opierky musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[66]) a musia byť podľa nich schválené.

(9) Sedadlá vozidiel, za ktorými sa nachádzajú ďalšie miesta na sedenie, musia byť vyhotovené najmä v hornej časti operadla tak, aby nemohli zvýšiť nebezpečenstvo alebo vážnosť zranenia cestujúcich; tieto sedadlá vozidiel kategórie m1 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[67]) a musia byť podľa nich schválené.

(10) V autobusoch a osobných autobusových prívesoch vyrobených (dovezených) po 1.1.1985 musia sedadlá vyhradené telesne postihnutým osobám spĺňať tieto podmienky:
- pred každým z týchto sedadiel musí byť voľný priestor najmenej 600 mm v smere sedenia,
- v prípade umiestnenia sedadiel proti sebe musí byť tento priestor najmenej 1200 mm.

(11) čalúnenie a poťahové materiály použité v interiéri vozidla musia byť na ploche styku s telom človeka hygienicky nezávadné a priedušné.

Priedušnosť týchto materiálov vodnou parou musí byť

- na sedadlách vozidiel kategórie M1 najmenej 120 $g.m\text{-}2.h^{-1}$,
- na sedadlách vodičov a ostatných členov osádky vozidiel kategórie M2, M3 a N najmenej 150 $g.m\text{-}2.h^{-1}$,
- na sedadlách cestujúcich vo vozidlách vo vozidlách kategórie M2 a M3 - s výnimkou mestských a medzimestských autobusov - najmenej 120 $g.m\text{-}1.h^{-1}$; splnenie týchto limitov sa overuje podľa osobitných predpisov.[68])

Čalúnenie a poťahové materiály musia odolávať bežným dezinfekčným prostriedkom, krátkodobo aj palivám a mastivám. Poťahy sedadiel a ich operadiel priamo vystavených poveternostným vplyvom musia byť vyhotovené z materiálov, ktoré nesajú vodu.

(12) Pevné lôžka v kabíne vodiča vozidiel kategórie N a vo vozidlách kategórie M2 a M3 nesmú mať menšie rozmery ako 550x1900 mm a svetlá výška nad nezaťaženým lôžkom nesmie byť menšia ako 550 mm. Lôžko musí byť vybavené zábranou proti možnému vypadnutiu ležiacej osoby.

(13) Ustanovenia tohto paragrafu neplatia pre zvláštne motorové vozidlá uvedené v tretej časti a pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972. Ustanovenia odsekov 7,7 a 11 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

§ 32
Dlážka a bočnice karosérií vozidiel

(1) Bočnice, dlážky a dlážkové krytiny, pokiaľ sú z dreva alebo iného horľavého materiálu, musia byť v miestach, ktoré môžu byť vystavené vysokým teplotám pri poruche funkčných častí vozidla (nezávislého kúrenia, pneumatík a pod.) chránené ohňovzdorným materiálom. Materiál bočníc, dlážok a dlážkových krytín musí tiež krátkodobo vzdorovať palivám, mastivám, vode a bežným dezinfekčným prostriedkom.

(2) Veká v dlážke aj bočniciach musia dobre priliehať a pohyblivé mechanizmy[69]) prechádzajúce dlážkou musia byť riadne utesnené proti vnikaniu prachu, nečistôt a hluku; musia byť upravené podľa § 27 ods. 4.

(3) Dlážky a bočnice karosérií vozidiel a ich prípadné krytiny, poťahy a rohože musia byť riešené tak, aby sa dali ľahko čistiť. Dlážky karosérií vozidiel kategórie M2 a M3 musia byť potiahnuté vhodnou krytinou alebo rohožou zabraňujúcou pošmyknutiu. Priechody pri kĺbových autobusoch musia byť vyhotovené tak, aby po nich mohli cestujúci za jazdy bezpečne prechádzať a na nich stáť.

(4) Drevené dlážky a bočnice karosérií vozidiel musia byť zhotovené bez škár. Dlážky vozidiel so sklápacou karosériou, ak karoséria nie je celokovová, musia byť oplechované.

§ 33
Dvere, dverné závesy a uzávery

(1) Dvere vozidiel musia byť pri zavretí zaistené tak, aby sa za jazdy samovoľne neotvorili, ani aby nemohli byť neúmyselne otvorené. Pri bočných jednokrídlových dverách musia byť dverné závesy vpredu v smere jazdy; táto podmienky sa nevzťahuje na automobily, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1960, a na zvláštne motorové vozidlá uvedené v tretej časti, pri ktorých je kabína vodiča alebo obsluhy z každej strany najmenej o 200 mm užšia, ako je najväčšia šírka vlastného vozidla. Systémy dverných závesov a uzáverov bočných dvier osobných

automobilov musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[70]) a musia byť podľa nich schválené.

(2) Zavreté dvere vozidiel nesmú byť príčinou zvyšného hluku pri jazde; dvere, dverné závesy a uzávery musia byť vyhotovené tak, aby pri ich zatváraní nevznikali rušivé zvuky.

(3) Dvere určené na nastupovanie do priestoru a vystupovanie z priestoru pre vodiča alebo cestujúcich musia mať zaistenie proti otvoreniu s dvoma jasne rozlíšiteľnými polohami ovládateľné zvnútra vozidla. Toto ustanovenie neplatí pre núdzové dverné východy vozidiel kategórie M2 a M3 a pre dvere týchto vozidiel, ktoré sa diaľkovo ovládajú z miesta vodiča a ktoré musia mať automatické zaistenie proti otvoreniu.

(4) Vstupné dvere k miestam vodiča a cestujúcich musia mať svetlú šírku nástupného priestoru najmenej 650 mm;[71]) toto ustanovenie neplatí pre športové modifikácie vozidiel kategórie M1 a pre zvláštne motorové vozidlá uvedené v tretej časti. Pri bezkapotových automobiloch musí mať dverný otvor na úrovni dlážky svetlú šírku najmenej 250 mm. V autobusoch a osobných autobusových prívesoch musia byť z vonkajšej strany vozidla na dobre viditeľnom mieste označené dvere určené na nástup telesne postihnutých osôb k sedadlám im vyhradeným (§ 31 ods. 10) a dvere určené na nástup osôb s invalidnými vozíkmi a detskými kočíkmi do priestoru im vyhradeného (§ 30 ods. 3).

(5) Delené dvere autobusov a osobných autobusových prívesov musia byť riešené tak, aby cestujúci pri nastupovaní alebo vystupovaní neprišli do styku s ich vonkajšou stenou; pokiaľ sú pridržiavacie tyče na uľahčenie vystupovania a nastupovania pripevnené na dverách, musia byť na ich vnútornej stene. Pri autobusoch a osobných autobusových prívesoch vyrobených (dovezených) po 1.1.1985 nesmú byť pridržiavacie tyče umiestnené ďalej ako 200 mm od roviny vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla v mieste 1000 mm nad povrchom vozovky.

(6) Ak sa dvere autobusov a osobných autobusových prívesov diaľkovo ovládaných z miesta vodiča, musí zariadenie na diaľkové ovládanie dvier spoľahlivo pracovať aj za nepriaznivých poveternostných podmienok a za teplôt až - 15 °C. V prípade potreby musí byť možné dvere otvoriť aj ručne, pokiaľ nie sú zaistené. Ak sú dvere v pohybe, musí byť možné zastaviť ich silou 147 N.

(7) Diaľkovo ovládané dvere autobusov a osobných autobusových prívesov musia mať škáru medzi uzavieracími dielmi takú, aby pri privretí nemohlo dôjsť k poraneniu prstov ruky cestujúceho a aby súčasne bola zaručená potrebná tesnosť.

(8) Stav otvorenia alebo zavretia dvier pri autobusoch a osobných autobusových prívesoch musí vodičovi spoľahlivo oznámiť zreteľné optické znamenie. Toto ustanovenie neplatí pre vozidlá, ktoré sú vybavené zariadením zamedzujúcim rozjazd vozidla pri otvorených dverách.

(9) Pri skriňových karosériách nesmú zadné a bočné dvere v celkom otvorenom stave presahovať obrys vozidla viac ako o vlastnú hrúbku dvier v mieste ich prichytenia.

(10) Ustanovenia odseku 1 poslednej vety a odsekov 3, 4, 6 a 9 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 34
Zariadenie na nastupovanie a vystupovanie

(1) Do kabíny vodiča a do karosérie vozidiel kategórie M musí byť umožnený pohodlný a bezpečný nástup a výstup z nich. Najnižší nástupný a výstupný schodík priestoru miesta vodiča a spolujazdca pri vozidlách kategórie N nesmie byť pri nezaťaženom vozidle vyššie ako 650 mm nad vozovkou; pri vozidlách, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1973, s výnimkou vozidiel terénnych a so sklápacou karosériou nesmie byť vyššie ako 500 mm nad vozovkou.

Schodíky musia byť vyhotovené tak, aby v čo najväčšej miere zabraňovali skĺznutiu pri nastupovaní a vystupovaní.[72])

(2) Držadlá na uľahčenie nastupovania vystupovanie pri vozidlách kategórie N musia byť umiestnené tak, aby ich spodný okraj nebol vyššie ako 1650 mm nad povrchom vozovky.

(3) Pri trolejbusoch a ostatných vozidlách s elektrickým pohonom musia byť nástupné a výstupné schodíky a držadlá električky odizolované od skrine karosérie.

(4) Vozidlá kategórie N a ich prípojné vozidlá - s výnimkou vozidiel so sklápacou karosériou - musia mať zariadenie na bezpečný vstup na ložnú plochu alebo do ložného priestoru a výstup z nich,[72]) ak výška ich dlážky nad vozovkou prevyšuje 650 mm pri pohotovostnej hmotnosti vozidla.

(5) vstupné dvere vozidiel kategórie N a O so skriňovou karosériou musia byť vybavené pevným alebo snímateľným zariadením na bezpečný a pohodlný vstup a výstup.

(6) Ak je autobus vybavený rebríkom na výstup na strechu a zostup z nej, musí byť rebrík na pravom boku alebo na zadnej časti autobusu; ak je rebrík umiestnený na boku autobusu, musí byť odnímací.

(7) Ustanovenie odseku 2 sa nevzťahuje na vozidlá uvedené do prevádzky pred 1.1.1985.

§ 35
Nádrž na palivá

(1) Nádrž na kvapalné palivá musí byť tesná a musí odolávať pretlaku najmenej 30 kPa; musí vzdorovať vonkajšej i vnútornej korózii a spoľahlivo odolávať namáhaniam vznikajúcim za všetkých prevádzkových podmienok vozidla. Musí byť vyhotovená a umiestnená tak, aby z nej palivo nevytekalo pri šikmej polohe vozidla, pri jazde v zákrute alebo pri náraze, pri ktorom nedošlo k prevráteniu vozidla alebo porušeniu (roztrhnutiu) vlastnej nádrže. Mäkko prispájkované dielce na nádrži musia byť súčasne prinitované, priskrutkované alebo inak bezpečne pripevnené.

(2) Pretlak v nádrži, ktorý presahuje hodnotu prevádzkového tlaku, sa musí znižovať vhodným samočinným zariadením (otvormi, bezpečnostnými ventilmi a pod.). Plniace a odvetrávacie otvory musia byť vyvedené mimo uzavretých priestorov vozidla tak, aby sa výpary nemohli zhromažďovať v uzavretých priestoroch (napr. v batožinovom priestore). Odvzdušňovacie otvory musia byť ľahko prístupné na čistenie a nesmie nimi vnikať nečistota a pri údržbe a umývaní vozidla voda do nádrže.

(3) Vozidlá kategórie M1, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985, musia z hľadiska ochrany proti vzniku požiaru spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[73]) a musia byť podľa nich schválené. Tieto predpisy sa primerane vzťahujú aj na ostatné vozidlá a na palivové nádrže nezávislých kúrení.

(4) Plniaci otvor nádrže musí byť ľahko prístupný a dimenzovaný tak, aby bolo možné bez ťažkostí ručne plniť nádrž z nádoby s rezervným palivom. Pri plnení nádrže palivom nesmie - s výnimkou jednostopových motorových vozidiel - ani pri jej preliatí dôjsť k poliatiu horúcich častí vozidla, výfukového potrubia alebo elektrického príslušenstva. Plniaci otvor palivovej nádrže pri automobiloch musí byť vybavený zaisťovacím zariadením proti odcudzeniu alebo znehodnoteniu jej obsahu nepovolanou osobou.

(5) Plniace potrubie palivovej nádrže - s výnimkou palivových nádrží pre nezávislé kúrenie a nádrže jednostopových motorových vozidiel - musí byť vyhotovené tak, aby nedochádzalo k spätnému vystrekovaniu paliva pri rýchloplnení v čerpacej stanici pri vozidlách,

a) ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1976,

- rýchlosťou najmenej 60 $l.min^{-1}$ pri vozidlách kategórie M1 a N1,
- rýchlosťou najmenej 100 $l.min^{-1}$ pri vozidlách ostatných kategórií,

b) ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.1.1976,
- rýchlosťou najmenej 75 $l.min^{-1}$ pri vozidlách kategórie M1 a N1,
- rýchlosťou najmenej 150 $l.min^{-1}$ pri vozidlách ostatných kategórií.

(6) Palivová nádrž nesmie byť umiestnená v kabíne vodiča a obsluhy, v priestore pre cestujúcich, náklad, prípadne batožinu a v motorovom priestore. Nádrž včítane potrubia musí byť od týchto priestorov - s výnimkou priestorov na náklad pri vozidlách kategórie N, pri ktorých je dostatočná vzdialenosť medzi drevenou dlážkou ložného priestoru a palivovou nádržou - oddelená pevnou stenou z nehorľavého materiálu, ktorá tvorí neoddeliteľnú súčasť konštrukcie karosérie alebo je s touto konštrukciou pevne a vodotesne spojená. Pri vozidlách kategórie M1 nemusí byť nádrž oddelená od batožinového priestoru pevnou stenou za predpokladu, že pri poruche nádrže (po náraze a pod.) nemôže palivo vytiecť do batožinového priestoru.

(7) Pri motorových vozidlách kategórie M a N musí byť v palivovej nádrži núdzová zásoba paliva, ktorá umožní prejsť najmenej 50 km vozidlám kategórie M1 a 100 km vozidlám kategórie M2, M3 a N. Vozidlá kategórie M a N musia byť vybavené palivomerom a núdzovú zásobu paliva musí vodičovi jednoznačne a zreteľne signalizovať optické svetelné zariadenie umiestnené v zornom poli vodiča. Rôznofarebné vyhotovenia ukazovateľa palivomeru sa nepovažuje za optické svetelné zariadenie. Ustanovenie tohto odseku neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

(8) Palivová nádrž jednostopových vozidiel musí mať také zariadenie na núdzovú zásobu paliva, ktoré umožní prejsť najmenej 30 km. Po spotrebovaní hlavnej zásoby paliva musí túto núdzovú zásobu paliva jednoznačne a zreteľne vodičovi signalizovať aspoň usporiadanie prepúšťacích kohútov.

(9) Nádoby na rezervné palivo musia byť vyhotovené tak, aby palivo pri nijakej polohe nádoby nemohlo vytekať. Nádoby vo vozidle musia byť umiestnené tak, aby nepresahovali alebo netvorili obrys vozidla a aby boli od rovín vymedzujúcich najväčšiu šírku vozidla vzdialené najmenej 150 mm a od roviny vymedzujúcej dĺžku vozidla vpredu alebo vzadu najmenej 250 mm.

(10) Ustanovenia tohto paragrafu neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 36
Palivové potrubie

(1) Celistvosť a tesnosť palivového potrubia nesmie byť porušiteľná vibráciami, krutovým alebo ohybovým namáhaním prenášaným z vozidla v normálnych prevádzkových podmienkach; potrubie musí byť zároveň chránené pred mechanickým poškodením. Rúrkové spoje musia byť skrutkované alebo spájkované na tvrdo; prípustné sú aj presuvné spoje s pružnými, palivu vzdorujúcimi hadicami z ťažko horľavých materiálov zabezpečujúcich tesnosť pri všetkých prevádzkových teplotách.

(2) Palivové potrubie a všetky mechanizmy, ktorými prechádza palivo, musia byť chránené pred nadmerným teplom; je neprípustné, aby palivo z potrubia, prípadne zo zariadení namontovaných v jeho obvode odkvapkávalo a odparovalo sa na horúce časti vozidla, výfukové potrubie a elektrické zariadenie vozidla.

(3) Motorové vozidlá - s výnimkou motorových vozidiel uvedených v tretej časti, pri ktorých sa palivo dostáva z nádrže ku karburátoru alebo vstrekovaciemu čerpadlu vlastným spádom - musia

mať v nádrži uzavieracie zariadenie na prerušenie dodávky paliva, ktoré je ľahko prístupné a ľahko obsluhovateľné z miesta vodiča.

(4) Pri vozidlách kategórie M2 a M3 nesmie byť palivové potrubie v priestore pre cestujúcich ani v priestore vodiča; palivo sa nesmie dostávať vlastným spádom alebo pretlakom z palivovej nádrže.

§ 37
Prevádzkové materiály

(1) Na pohon vozidiel a na plnenie mastiacich, chladiacich a iných podobných systémov sa smú používať iba prevádzkové materiály takých zložení, aké schválil príslušný ústredný orgán republiky z hľadiska prípustných limitov znečisťovania ovzdušia prevádzkou vozidiel. Používanie propán-butánu nie je dovolené.

(2) Palivo dodávané do spotrebnej siete a určené na pohon vozidiel:

a) s benzínovým motorom nesmie od 1.1.1987 obsahovať viac ako 0,40 g olova na 1 liter paliva,

b) s naftovým zápalným motorom nesmie od 1.1.1987 obsahovať viac ako 2 g síry na 1 kg paliva.

§ 38
Výfukový systém

(1) Každé motorové vozidlo musí byť vybavené výfukovým potrubím na odvedenie výfukových plynov do atmosféry a účinným tlmičom na tlmenie hluku vychádzajúcich plynov; tlmič výfuku musí byť trvale zapojený do výfukového potrubia.

(2) Výfukové potrubie musí byť od dlážky a iných horľavých častí vozidla oddelené a na dielce spodku vozidla alebo karosérie pripevnené tak, aby boli tieto dielce zvukovo aj tepelne od výfukového systému izolované.

(3) Ak je vozidlo vybavené výfukovou odľahčovacou brzdou, musí byť výfukové potrubie včítane tesnenia až k ovládaciemu ventilu brzdy dimenzované na príslušný tlak a teplotu. Spájacie skrutky a matice výfukového potrubia musia byť dostatočne chránené proti korózii.[74])

(4) Koncová časť výfukového potrubia musí byť smerovaná hore nad vozidlo alebo dozadu rovnobežne s pozdĺžnou strednou rovinou vozidla alebo dozadu vľavo pod uhlom až 45 °C na túto rovinu. Pri ťahačoch návesov nesmie dochádzať k priamemu ofukovaniu návesu výfukovými plynmi. Koncová časť výfukového potrubia (vyústenie) nesmie presahovať - s výnimkou jednostopových motorových vozidiel - inú pevnú časť zadného a bočného obrysu vozidla. Os vyústenia koncovej časti výfukového potrubia - s výnimkou potrubia smerovaného hore nad vozidlo - musí byť rovnobežná s vodorovnou rovinou alebo odklonená od nej tak, aby predĺžená os potrubia vo vzdialenosti 1 m od ústia bola najviac 200 mm nad rovinou vozovky, na ktorej stojí vozidlo s pohotovostnou hmotnosťou. Vyústenie výfukového potrubia musí byť vedené tak, aby sa čo najviac obmedzilo vnikanie výfukových plynov do vnútra karosérie a aby výfukové plyny neznehodnocovali náklad.

(5) Pokiaľ je výfukové potrubie vozidiel vyvedené zvislo nahor, musí byť jeho vyústenie v ľavej polovici vozidla a najmenej 100 mm nad strechou kabíny vodiča alebo karosérie.

(6) Ustanovenie odseku 4 neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 39
Emisia škodlivín vo výfukových plynoch

(1) Vozidlá zo zážihovými benzínovými motormi bez ohľadu na druh ich pracovného cyklu - s výnimkou motocyklov a mopedov (jednostopových motorových vozidiel) vyrobených alebo dovezených pred 1.1. 1985 a ostatných motorových vozidiel, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972 - musia z hľadiska emisií škodlivín výfukových plynov spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[75]) a musia byť podľa nich schválené. Konštrukcia a vyhotovenie motora musí byť také, aby sa zabránilo úniku plynov z kľukovej skrine do ovzdušia.

(2) Vozidlá so zápalnými naftovými motormi vyrobené alebo dovezené po 1.1.1976 musia z hľadiska emisií škodlivín výfukových plynov spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[76]) a musia byť podľa nich schválené. Vozidlá so zápalnými naftovými motormi kategórie M2, M3, N2 a N3 vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia okrem toho spĺňať ďalšie podmienky ustanovené osobitnými predpismi[77]) a musia byť podľa nich schválené. Vstrekovacie súpravy zápalných naftových motorov sa musia plombovať proti neoprávneným úpravám nastavenia.

(3) Opacita výfukových plynov (dymivosť) vozidiel so zápalnými naftovými motormi sa v prevádzke zisťuje metódou voľnej akcelerácie podľa osobitných predpisov.[78])

(4) Na mechanizmoch motora nesmú prevádzkovatelia vozidla robiť také zásahy, ktoré by zvyšovali emisie škodlivín vo výfukových plynoch.

(5) Pri vozidlách so zážihovými benzínovými motormi, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972 - s výnimkou jednostopových motorových vozidiel - nesmie v prevádzke po zábehu[79]) objemový obsah kysličníka uhoľnatého vo výfukových plynoch pri voľnobehu prekročiť 4,5%.[80])

(6) Ustanovenia tohto paragrafu sa vzťahujú aj na motory používané na prevádzku osobitných zariadení trvale alebo prechodne pripojených na vozidlo.

§ 40
Hluk vozidiel

(1) Vozidlá, ich motory, diely a všetky mechanizmy, v ktorých dochádza k pohybu častí, vetracie a vykurovacie zariadenie, nasávacie a výfukové potrubie s tlmičmi, výfuková odľahčovacia brzda, brzdové zariadenia, spojenie nadstavby s konštrukciou vozidla a vnútorné vybavenie vozidla musia byť konštruované a vyhotovené tak, aby hluk vo vozidle i vonku bol čo najmenší.

(2) Z hľadiska hladiny vonkajšieho hluku musia vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[81]) a musia byť podľa nich schválené. Hladina vonkajšieho hluku vozidiel po generálnej oprave nesmie byť vyššia, ako bola pri schválení technickej spôsobilosti vozidla. Hodnoty najvyšších prípustných hladín vonkajšieho hluku vozidiel sú uvedené v prílohe č. 2, ktorá je súčasťou tejto vyhlášky.

(3) Pri vozidlách uvádzaných do prevádzky po 31.12.1982 sa zapisuje do technického preukazu vozidla referenčná hodnota hladiny vonkajšieho hluku výfukového systému zistená skúšobňou vykonávajúcou homologizačné skúšky vozidiel z hľadiska hluku. Pri vozidlách uvedených do prevádzky do 31.12.1982 musí výfukový systém spĺňať tieto referenčné hodnoty hladiny vonkajšieho hluku v dB(A):

schválenie technickej spôsobilosti			
kategória	pred r. 1972	od 1.1.1972 do 31.12.1975	od 1.1.1976 do 31.12.1982
Vozidlá kategórie L			
do 50 cm^3	105	103	103
nad 50 do 125 cm^3	107	105	105
nad 125 do 500 cm^3	109	107	107
nad 500cm^3	110	108	108
Vozidlá kategórie M			
do 9 miest[82])	102	100	98
nad 9 miest do 3,5 t[83])	112	110	108
nad 3,5 t[83])	118	114	112
Vozidlá kategórie N			
do 3,5 t[83])	112	110	108
nad 3,5 t[83])	116	114	112

Referenčná hodnota hladiny vonkajšieho hluku sa nesmie za prevádzky vozidla prekročiť. Spôsob a zisťovanie referenčnej hodnoty hladiny vonkajšieho hluku výfukového systému vozidiel v prevádzke ustanovuje osobitný predpis.[84])

(4) Z hľadiska hladiny vnútorného hluku musia vozidlá kategórie M a N spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom[85]) a musia byť podľa neho schválené.

(5) Pre zvláštne motorové vozidlá uvedené v tretej časti sa použijú podľa ich celkovej hmotnosti ustanovenia osobitného predpisu[81]) platné pre vozidlá kategórie N.

(6) Výrobca vozidiel je povinný umožniť organizácii poverenej vykonávaním homologizačných skúšok, aby najmenej raz do roka vykonala kontrolné meranie hluku pri najmenej šiestich náhodne vybraných vozidlách každého hromadne vyrábaného typu. Rovnakú povinnosť má dovozca vozidiel každého hromadne dovážaného typu (t. j. viac ako 5 vozidiel toho istého typu), pokiaľ v príslušnom roku nepredloží osvedčenie o zhodnosti výroby z hľadiska hluku.

(7) V konštrukcii a vyhotovení mechanizmov vozidla sa nesmú robiť také zásahy, ktoré by zvyšovali hluk nad určené medze.

(8) Ustanovenia tohto paragrafu sa vzťahujú aj na nadstavby a motory používajú na prevádzku osobitných zariadení trvale alebo prechodne pripojených na vozidlo.

(9) Ustanovenia odsekov 6 a 8 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 41
Zdrojové súpravy elektrickej energie

(1) Akumulátor musí byť na vozidle upevnený a upravený tak, aby z neho elektrolyt nevystrekoval a aby sa jeho poloha na vozidle zachovala aj pri oneskorení alebo zrýchlení najmenej 5 gn všetkými smermi. Akumulátor musí byť umiestnený tak, aby nemohlo dôjsť k neúmyselnému skratu s vodivými dielmi vozidla, a ak nejde o bezúdržbový akumulátor, aby bol k nemu dobrý prístup a aby bola ľahká jeho montáž a demontáž.

(2) Akumulátor smie byť umiestnený len v takom priestore, kde je zaručené dostačujúce odvetrávanie. Vyústenie odvetrávania akumulátora nesmie byť vedené do priestoru pre cestujúcich, obsluhu, náklad ani do iného uzavretého priestoru vozidla ani blízkosti palivovej nádrže a jej odvetrávania.

(3) Akumulátor musí pri stave nabitia na 66% menovitej kapacity umožniť spoľahlivé spustenie motora vozidla za podmienok ustanovených v § 19 ods. 3. Toto ustanovenie sa netýka jednostopových motorových vozidiel a ich modifikácií a zvláštnych motorových vozidiel uvedených v tretej časti.

(4) Zariadenie vyrábajúce elektrickú energiu na motorovom vozidle musí mať taký výkon, aby krylo - aj na prípojných vozidlách, pokiaľ sú motorové vozidlá na ich ťahanie určené - s dostatočnou rezervou spotrebu na všetkých elektrických spotrebičoch vozidla včítane doplnkov, ktoré výrobca na prianie odberateľa montuje alebo bežne povoľuje dodatočne montovať, a pritom aby zabezpečilo riadne dobíjanie akumulátora.

(5) Ustanovenia tohto paragrafu neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 42
Elektrická inštalácia vozidla

(1) Elektrické vedenie musí byť izolované a umiestnené tak, aby sa zamedzilo poškodenie vodičov alebo vznik skratu. Izoláciu jednotlivých vodičov treba voliť podľa prostredia, druhu a spôsobu uloženia. Elektrická inštalácia sa musí urobiť podľa príslušnej technickej normy[86]) a vozidlá kategórie M1, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985, musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[73]) a musia byť podľa nich schválené.

(2) Motorové vozidlá s výnimkou jednostopových musia byť vybavené zásuvkou na prenosné elektrické svietidlo.

(3) Elektrická inštalácia na predpísané osvetlenie návesu a prívesu na ťažné vozidlo musí byť pripojená sedempólovým elektrickým vedením so sedempólovou zásuvkou a jej zodpovedajúcou vidlicou čiernej (tmavej) farby;[87]) zásuvka a vidlica na iné účely (doplnkové) musia byť na rozlíšenie bielej (svetlej) farby.[88]) Zásuvky a vidlice čo do vyhotovenia, farby a umiestnenia musia od 1.1.1985 spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[89]) a musia byť podľa nich schválené. Vozidlá s elektrickou inštaláciou 24 V určené na ťahanie prípojných vozidiel, vyrobené (dovezené) do 31.12.1990 musia byť od 1.7.1985 vybavené vhodným zariadením (prechodným dielcom) umožňujúcim vzájomné pospájanie zásuviek a vidlíc ISO 24 V so zásuvkami a vidlicami 12 V dosiaľ používaných aj pre napätie 24 V. Elektrická inštalácia medzi poľnohospodárskym a lesným traktorom a ich prípojným vozidlom môže byť pospájaná päťpólovým elektrickým vedením, ale sedempólovou zásuvkou a jej zodpovedajúcou vidlicou a schéma zapojenia jednotlivých konektorov musí byť zhodná so zapojením pri vozidlách kategórie N.

(4) Vozidlá kategórie N musia mať elektrické zariadenie vybavené ľahko prístupným odpájačom alebo najmenej jednou rýchloupínacou svorkou vodiča na akumulátore, ktorá ho umožní odpojiť od kostry vozidla bez použitia nástrojov. Vozidlá kategórie M2 a M3 musia mať elektrické zariadenie vybavené ľahko prístupným odpájačom od akumulátora.

(5) Ustanovenia odseku 1 tretej vety, odseku 2, odseku 3 poslednej vety a odseku 4 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 43
Osvetlenie vozidiel

(1) Na vozidle sa smú používať iba také svetelné zdroje a zariadenia - aj čo do počtu - ktoré sú pre druh a kategóriu vozidla predpísané alebo povolené. Svetelné zariadenia na vozidlách, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.7.1972, svetelné zariadenia vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia spĺňať podmienky určené osobitnými predpismi[90]) a musia sa podľa nich schváliť.

(2) Poloha svetelných zariadení a geometrická viditeľnosť jednotlivých svetiel pri vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.10.1985 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[91]) a musia byť podľa nich schválené.

(3) Svetelné zariadenia musia byť na vozidle umiestnené tak, aby sa ich poloha a referenčné osi samovoľne nemenili. Poloha svetelných zariadení sa určuje pri pohotovostnej hmotnosti vozidla a zaťažení sedadla vodiča hmotnosťou 75 kg. Dodatočne montované svetelné zariadenia musia byť na vozidle umiestnené tak, aby nenarúšali výhľad z miesta vodiča ani ustanovenú geometrickú viditeľnosť ostatných svetiel.

(4) Vertikálne nastavenie svetlometov so stretávacím svetlom - s výnimkou zvláštnych motorových vozidiel uvedených v tretej časti - merané pri státí v rozsahu od pohotovostnej do celkovej hmotnosti vozidla, musí zostať v rozsahu sklonov mínus 0,5% až mínus 2,5%, pričom žiadny bod osvetlenej plochy ležiacej v rovine vozovky vľavo od pozdĺžnej zvislej roviny prechádzajúcej stredom zdroja stretávacieho svetla nesmie byť ďalej ako 115 m od predného obrysu vozidla. Pri vozidlách, pri ktorých podmienka 115 m znamená zníženie hranice sklonu 0,5% o určitú hodnotu, je prípustné znížiť o rovnakú hodnotu hranicu sklonu 2,5%. Na zabezpečenie tohto rozmedzia sklonu musí sa pri vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.1.1985, pokiaľ nespĺňajú uvedený rozsah nastavenia, použiť zariadenie upravujúce sklon svetlometu vzhľadom na karosériu podľa zaťaženia, ktoré musí byť ovládateľné z miesta vodiča (ručne) alebo musí pracovať samočinne. Pre každý typ vozidla musí výrobca (dovozca) určiť základné nastavenie, ktoré musí byť najmenej v rozmedzí mínus 1% až mínus 1,5%, a od 1.10.1984 musí byť schéma správneho nastavenia stretávacích svetiel uvedená na osobitnom štítku ťažko meniteľnom alebo odstrániteľnom, umiestnenom na ľahko prístupnom mieste a v návode na obsluhu.

(5) Každá dvojica toho istého druhu vonkajšieho svetelného zariadenia musí byť na vozidle, pokiaľ nie je ustanovené inak, umiestnená súmerne proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla v rovnakej výške nad vozovkou a musí vykazovať rovnaké svetelné parametre a farebné odtiene.

(6) Všetky vonkajšie svetelné zariadenia, pokiaľ sú v činnosti, musia svietiť stálym a neprerušovaným svetelným tokom s výnimkou smerových svetiel (§ 48).

(7) Motorové vozidlá môžu byť vybavené jedným svetlometom s hľadacím svetlom bielej farby, ktorý sa nesmie uviesť do činnosti na idúcom vozidle.

(8) Všetky vonkajšie svetelné zariadenia musia vyžarovať svetlo tej farby, ktoré je pre jednotlivé druhy svetiel v príslušných ustanoveniach uvedená. Vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, môžu mať farbu svetla vyžarovaného
- svetlometmi - žltú,
- prednými ukazovateľmi smeru - bielu,
- zadnými ukazovateľmi smeru - červenú.

(9) Cestné ťahače, pokiaľ nesú náradie alebo tiahnu za sebou stroje alebo iné prípojné vozidlá, ktoré nie sú vybavené vlastným svetelným výstrojom (obrysovými, brzdovými a smerovými

svetlami), musia byť vybavené prenosnou súpravou svetelných zariadení[92]) upravenou pre ich ľahkú dočasnú montáž na nesené náradie alebo na ťahané vozidlo.

(10) Ustanovenia tohto paragrafu neplatia pre biele svetlá určené

a) na osvetlenie ložnej plochy vozidla,

b) na osvetlenie spájacieho zariadenia pre prípojné vozidlá,

c) na zadnej časti ťahačov návesov na osvetlenie návesov pri zapojení vozidiel do súprav,

d) na osvetlenie prívesného náradia na práce výlučne mimo verejnej pozemnej komunikácie.

Činnosť týchto svetiel musí pri poľnohospodárskych a lesných traktoroch, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985, signalizovať ďalšie svetelné zariadenie s neprerušovaným svetlom žltej farby v zornom poli vodiča.

§ 44
Svetlomety vozidiel

(1) Každé motorové vozidlo - s výnimkou osobitných motorových vozidiel uvedených v tretej časti - musí byť vybavené svetlometmi so stretávacími a diaľkovými svetlami. Diaľkové i stretávacie svetlá musia byť bielej farby a môžu byť zlúčené do jedného svetlometu s inými svetlami svietiacimi dopredu. Činnosť diaľkového svetla musí signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo modrej farby v zornom poli vodiča.

(2) Vozidlá kategórie M a N a motorové vozidlá širšie ako 1,3 m s troma kolesami usporiadanými súmerne proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla musia byť vybavené dvoma svetlometmi so stretávacím svetlom a dvoma svetlometmi s diaľkovým svetlom. Najvyššia súhrnná svietivosť diaľkových svetiel nesmie vyť väčšia ako 225 000 cd. Na vozidle sa môžu použiť štyri svetlomety s diaľkovým svetlom, pokiaľ súčet ich svietivosti nepresiahne túto hodnotu. Svetlomety so stretávacím svetlom musia byť umiestnené tak, aby bod činnej svietiacej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol vzdialený viac ako 400 mm od tejto roviny a aby vzájomná vzdialenosť ich najbližší bodov činnej svietiacej plochy nebola menšia ako 600 mm. Svetlomety s diaľkovým svetlom nesmú byť svojím vonkajším okrajom činnej svietiacej plochy bližšie ako vonkajší okraj činnej svietiacej plochy svetlometu so stretávacím svetlom.

(3) Jednostopové motorové vozidlá a motorové vozidlá s troma kolesami usporiadanými súmerne proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla, ktorých šírka je najviac 1,3 m, musia byť vybavené jedným svetlometom so stretávacím svetlom a jedným alebo dvoma svetlometmi s diaľkovým svetlom. Mopedy musia byť vybavené jedným svetlometom so stretávacím svetlom a môžu byť vybavené jedným svetlometom s diaľkovým svetlom.[91]) Svetlomet so stretávacím svetlom a svetlomet s diaľkovým svetlom musia byť umiestnené tak, aby ich referenčné osi boli v pozdĺžnej strednej rovine vozidla; ak je vozidlo vybavené dvoma svetlometmi s diaľkovým svetlom, musia byť umiestnené tak, aby ich referenčné osi boli v pozdĺžnej strednej rovine vozidla alebo aby boli s touto rovinou súmerné.

(4) Svetlomety so stretávacím svetlom nesmú byť svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy nižšie ako 500 mm a najvyšším bodom činnej svietiacej plochy vyššie ako 1200 mm[93]) nad rovinou vozovky.

(5) prepínanie stretávacích a diaľkových svetiel musí byť vyhotovené tak, že nesmie dôjsť k ich súčasnému vypnutiu. Diaľkové svetlá môžu byť zapnuté buď všetky súčasne, alebo vo dvojiciach. Po prepnutí zo stretávacích svetiel na diaľkové musí byť zapnutá aspoň jedna dvojica diaľkových svetiel. Stretávacie svetlá môžu svietiť súčasne s diaľkovými. Po prepnutí z diaľkových svetiel na stretávacie musia byť vypnuté všetky diaľkové svetlá.

(6) Motorové vozidlá vybavené viac ako jednou dvojicou diaľkových svetiel môžu mať jednu dvojicu diaľkových svetiel pohyblivú v závislosti od riadenia vozidla.

(7) Rozsvietiť stretávacie svetlá alebo diaľkové svetlá nesmie byť možné, ak nie sú súčasne v činnosti obrysové svetlá vozidla a osvetlenie zadnej štátnej poznávacej značky. Táto podmienky neplatí pre použitie stretávacích alebo diaľkových svetiel ako svetelného výstražného zariadenia.

(8) Ustanovenia odsekov 1, 2 a 4 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, diaľkovými svetlami musia byť tieto vozidlá vybavené, ak je najvyššia konštrukčná rýchlosť väčšia ako 40 $km.h^{-1}$.

§ 45
Obrysové a parkovacie svetlá

(1) Každé motorové vozidlo, ktoré má najmenej štyri kolesá, a každé motorové vozidlo s troma kolesami usporiadanými symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla musí byť na vyznačenie vonkajších obrysov vybavené dvoma prednými obrysovými svetlami bielej farby a dvoma zadnými obrysovými svetlami červenej farby.[94])

(2) Prípojné vozidlo, s výnimkou postranného vozíka na jednostopové motorové vozidlo, ktorého bočný obrys presahuje bočný obrys ťažného vozidla viac ako o 100 mm alebo ktorého šírka je väčšia ako 1,6 m, musí byť vybavené dvoma prednými obrysovými svetlami bielej farby a každé prípojné vozidlo, s výnimkou prípojných vozidiel za jednostopové motorové vozidlo, musí byť vybavené dvoma zadnými obrysovými svetlami červenej farby.

(3) Obrysové svetlá vozidla nesmú byť svojím najnižším bodom činnej svietiacej plochy nižšia ako 350 mm a najvyšším bodom činnej svietiacej plochy vyššie ako 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak tvar karosérie neumožňuje dodržať výšku 1500 mm, môže byť obrysové svetlo vo výške až 2100 mm nad rovinou vozovky. Bod činnej svietiacej plochy predného bieleho obrysového svetla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť pri motorovom vozidle ďalej ako 400 mm, pri prípojnom vozidle ďalej ako 150 mm od tejto roviny; pri zadnom červenom obrysovom svetle nesmie byť táto vzdialenosť väčšia ako 400 mm. Vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej svietiacej plochy predných obrysových svetiel aj zadných obrysových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm.

(4) Jednostopové motorové vozidlá s výnimkou mopedov musia byť vybavené jedným predným obrysovým svetlom bielej farby a jedným zadným obrysovým svetlom červenej farby. Mopedy musia byť vybavené jedným zadným obrysovým svetlom červenej farby a môžu byť vybavené jedným predným obrysovým svetlom bielej farby. Prívesný vozík za jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavené jedným zadným obrysovým svetlom červenej farby. Obrysové svetlá musia byť umiestnené v pozdĺžnej strednej rovine vozidla. Najnižší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.

(5) Postranný vozík na jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavený jedným bielym obrysovým svetlom svietiacim dopredu a jedným červeným obrysovým svetlom svietiacim dozadu. Bod činnej svietiacej plochy každého svetla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť ďalej ako 150 mm od tejto roviny. Najnižší bod činnej svietiacej plochy týchto svetiel nesmie byť nižšie ako 350 mm a ich najvyšší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky.

(6) Pri zapnutí musia všetky obrysové svetlá svietiť súčasne. Pri vozidlách, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1977, musí činnosť obrysových svetiel signalizovať neprerušovane svietiace kontrolné svetlo zelenej farby v zornom poli vodiča; signalizovanie kontrolným svetlom sa

nevyžaduje, ak osvetlenie prístrojovej dosky možno zapnúť aj vypnúť len súčasne s obrysovými svetlami.

(7) Pri státí a parkovaní sa na svetelné vyznačenie vonkajších vonkajších obrysov vozidla používajú parkovacie alebo obrysové svetlá. Pri motorových vozidlách, ktorých dĺžka nepresahuje 6 m a šírka 2 m - s výnimkou jednostopových - smú parkovacie svetlá svietiť iba na strane privrátenej k stredu vozovky. Jednostopové motorové vozidlá môžu mať na svetelné vyznačenie pri státí jedno parkovacie svetlo v pozdĺžnej strednej rovine vozidla, viditeľné spredu i zozadu. Parkovacie svetlo musí svietiť dopredu svetlom bielej a dozadu svetlom červenej farby. Parkovacie svetlá musia byť umiestnené podľa odseku 3, na jednostopových motorových vozidlách podľa odseku 4 a na postrannom vozíku k jednostopovému motorovému vozidlu podľa odseku 5. So samostatným parkovacím svetlom (svetlami) nemusí svietiť žiadne iné osvetľovacie zariadenie.

(8) Vozidlá kategórie M, N a O vyrobené alebo dovezené po 1.10.1985

a) so šírkou väčšou ako 2,1 m musia byť vybavené doplnkovými svietidlami s obrysovými svetlami,

b) môžu byť vybavené zdvojenými zadnými svietidlami s obrysovými, brzdovými a smerovými svetlami.

Doplnkové obrysové svetlá musia svietiť dopredu svetlom bielej, dozadu svetlom červenej farby a súčasne s obrysovými svetlami. Pri doplnkových svietidlách s obrysovými svetlami umiestnených na streche vozidla sa smie referenčná os svetelného toku svetiel odchýliť od pozdĺžnej strednej roviny vozidla najviac o 30 °C.

§ 46
Zariadenie na osvetlenie zadnej štátnej poznávacej značky a osvetlenie smerových tabuliek

(1) Každé vozidlo musí mať zariadenie na osvetlenie zadnej štátnej poznávacej značky, pokiaľ je ňou vozidlo vybavené. Zariadenie na toto osvetlenie musí byť konštruované a vyhotovené tak, aby bolo možné údaje na tabuľke prečítať zo vzdialenosti najmenej 25 m od zadného obrysu vozidla. Farba svetla tohto osvetlenia musí byť biela.

(2) Predné a postranné smerové tabuľky na autobusoch určených na verejnú dopravu musia byť osvetlené dopadajúcim alebo prechádzajúcim svetlom bielej alebo slabo žltej farby tak, aby hlavný údaj bol čitateľný spredu alebo zboku aspoň zo vzdialenosti 20 m od vozidla; svetlo nesmie oslňovať vodiča vozidla ani ostatných účastníkov premávky na pozemných komunikáciách. Osvetlenie smerových tabuliek musí mať osobitný spínač a jeho zapínanie nesmie byť viazané na ostatné svetlá osvetlením, musí byť na každom mieste ich osvetlenej plochy najmenej 2 cd.m-2.

§ 47
Brzdové svetlá

(1) Každé vozidlo, ktoré má najmenej štyri kolesá, a každé vozidlo s troma kolesami usporiadanými symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla, ktorých najvyššia konštrukčná rýchlosť je väčšia ako 20 $km.h^{-1}$, musí byť vzadu vybavené dvoma brzdovými svetlami červenej farby.

(2) Najnižší bod činnej svietiacej plochy brzdového svetla nesmie byť nižšie ako 350 mm a jeho najvyšší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť vyššie ako 1500 mm nad rovinou vozovky. Ak tvar karosérie neumožňuje dodržať výšku do 1500 mm, môže byť brzdové svetlo vo výške až 2100 mm nad rovinou vozovky. Vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej svietiacej plochy brzdových svetiel nesmie byť menšia ako 600 mm.

(3) Jednostopové motorové vozidlo s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou najmenej 50 $km.h^{-1}$ alebo s objemom valcov motora väčším ako 50 cm3 a jeho prípojné vozidlo musí byť vzadu

vybavené jedným brzdovým svetlom červenej farby. Brzdové svetlo musí byť v pozdĺžnej strednej rovine vozidla a môže byť skupinové alebo zlúčené s obrysovým svetlom. Najnižší bod činnej svietiacej plochy nesmie byť nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej svietiacej plochy vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky. Svietidlo brzdového svetla postranného vozíka musí byť umiestnené podľa § 45 ods. 5.

(4) Ak sú zariadenia predpísané pre jazdu zapojené, musia sa brzdové svetlá jednotlivého vozidla i všetkých vozidiel súpravy rozsvietiť súčasne pri pôsobení vodiča na ovládací mechanizmus prevádzkového alebo núdzového brzdenia, pokiaľ ovládací mechanizmus núdzového brzdenia je oddelený od ovládacieho mechanizmu parkovacieho brzdenia.

(5) Ustanovenie odseku 4 neplatí pre núdzové brzdenie vozidiel, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1972.

§ 48
Smerové svetlá

(1) Všetky motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá - s výnimkou jednostopových motorových vozidiel s konštrukčnou rýchlosťou nižšou ako 50 $km.h^{-1}$ a s objemom valcov motora najviac 50 cm^3 a s výnimkou vozidiel uvedených v tretej časti - musia byť vybavené smerovými svetlami vyhotovenými a umiestnenými na vozidle tak, aby vodiči aj ostatní účastníci cestnej premávky mohli bezpečne a včas postrehnúť zamýšľanú zmenu smeru jazdy vozidla. Používať vysúvacie ramená je zakázané. Mopedy môžu byť vybavené smerovými svetlami, ktoré musia spĺňať podmienky tohto paragrafu.

(2) Smerové svetlá musia byť umiestnené čo najbližšie k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla. Najnižší bod ich činnej svietiacej plochy nesmie byť nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky a najvyšší bod ich činnej svietiacej plochy nesmie byť nad rovinou vozovky vyššie ako

- 1200 mm pri jednostopových motorových vozidlách a ich postranných vozíkoch,
- 1500 mm pri ostatných vozidlách; ak vyhotovenie karosérie neumožňuje dodržať túto výšku, môže byť svetlo umiestnené až do výšky 2100 mm.

(3) Smerové svetlá musia byť usporiadané

a) pri jednostopových vozidlách
   - buď symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla po jednom na ľavej i pravej strane, pokiaľ je zabezpečená ich viditeľnosť zozadu aj z príslušnej strany; vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činných svietiacich plôch smerových svetiel nesmie byť menšia ako 560 mm,
   - alebo symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla po dvoch na ľavej i pravej strane. Tieto svetlá musia byť na každej strane vozidla umiestnené tak, aby jedno bolo v prvej tretine dĺžky vozidla a druhé čo najviac vzadu ; vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činných svietiacich plôch smerového svetla a svetlometu nesmie byť menšia ako 100 mm; vzdialenosť činnej svietiacej plochy smerového svetla od roviny vymedzujúcej vzadu najväčšiu dĺžku vozidla nesmie byť väčšia ako 200 mm; ak konštrukcia vozidla neumožňuje dodržať uvedenú vzdialenosť, smie byť táto vzdialenosť najviac 400 mm;

b) pri motorových vozidlách, ktoré majú štyri kolesá, alebo pri motorových vozidlách s troma kolesami usporiadanými symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla symetricky po troch na ľavej i pravej strane proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla, z ktorých jedno musí byť umiestnené čo najviac vpredu, druhé na boku vozidla a tretie čo najviac vzadu; bočné svietidlo musí byť umiestnené v prednej tretine dĺžky vozidla, najďalej však 1,8 m od roviny vymedzujúcej vpredu dĺžku vozidla; ak nie je zaručená geometrická viditeľnosť vplyvom vyhotovenia karosérie môže byť bočné svietidlo umiestnené až do vzdialenosti 2,5 m od roviny vymedzujúcej vpredu najväčšiu dĺžku vozidla;

c) pri prívesoch a návesoch symetricky proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla po jednom svetle na ľavej i pravej strane čo najviac vzadu.

(4) Pri všetkých motorových vozidlách s výnimkou jednostopových nesmie byť vzdialenosť medzi prednými smerovými svetlami a svetlometmi so stretávacím svetlom a predným svetlometom so svetlom do hmly menšia ako 40 mm. Menšia vzdialenosť je dovolená len vtedy, ak nie je intenzita smerového svetla v referenčnej osi menšia ako 400 cd.

(5) Smerové svetlá musia svietiť prerušovaným svetlom oranžovej farby (autožlť). Prerušovanie smerového svetla musí mať kmitočet 1,5 ± 0,5 Hz; prvý raz rozsvietiť najneskôr za 1 s po zapnutí a prvý raz zhasnúť najneskôr za 1,5 s. Trvanie svetelného toku musí byť medzi 40-80% času cyklu, aby účinok smerového svetla bol zreteľne a dostatočne vnímateľný (overuje sa pri skúšobnom napätí žiaroviek).

(6) Smerové svetlá musí byť možné uviesť do činnosti nezávisle od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla. Činnosť smerových svetiel musí byť vodičovi jasne a zreteľne opticky alebo akusticky signalizovaná. Ak uvedené kontrolné zariadenie je optické, svetlo musí byť prerušované s kmitočtom zodpovedajúcim kmitočtu smerových svetiel a musí byť zelenej farby. Akustické kontrolné zariadenie musí vyť vo vozidle umiestnené tak, aby vodičovi zaručovalo bezpečnú počuteľnosť signálov. Pri poruche funkcie niektorého svetelného zdroja sústavy smerových svetiel s výnimkou doplnkových bočných musí byť vodičovi táto porucha zreteľne signalizovaná (výraznou zmenou kmitočtu, zhasnutím, trvalým svietením bez prerušovania kontrolného optického signálu, obdobnými zmenami akustického signálu a pod.). Tieto podmienky sa vzťahujú na motorové vozidlo i jazdnú súpravu.

(7) Motorové vozidlo s výnimkou jednostopového musí byť vybavené osobitným zariadením - spínačom - umožňujúcim výstražnú funkciu všetkých smerových svetiel motorového i prípojného vozidla; smerové svetlá pritom musia svietiť za podmienok ustanovených v odsekoch 5 a 6. Výstražnú činnosť smerových svetiel musí signalizovať osobitné optické kontrolné zariadenie s prerušovaným svetlom červenej farby, ktoré môže byť v činnosti s optickým kontrolným zariadením podľa odseku 6. Týmto zariadením môže byť vybavené aj jednostopové motorové vozidlo.

(8) Ustanovenia odsekov 1 až 7 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, a pre vozidlá, ktoré nemusia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi.[90]),[91]).

§ 49
Odrazové sklá

(1) Každé motorové vozidlo s výnimkou jednostopových motorových vozidiel musí byť vybavené dvoma zadnými odrazovými sklami červenej farby netrojuholníkového tvaru a rovnakého typu, prípadne môže vyť vybavené dvoma prednými odrazovými sklami bielej farby netrojuholníkového tvaru. Pokiaľ sú tieto vozidlá vybavené zakrývateľnými svetlometmi, sú predné odrazové sklá povinné. Bod činnej plochy predného a zadného odrazového skla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku motorového vozidla nesmie byť ďalej ako 400 mm od tejto roviny.

(2) Každé prípojné vozidlo s výnimkou prívesného alebo postranného vozíka na jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavené dvoma prednými odrazovými sklami bielej farby netrojuholníkového tvaru a dvoma zadnými odrazovými sklami červenej farby tvaru rovnostranného trojuholníka s dĺžkou strany najmenej 150 mm upevnenými tak, aby jeden vrchol trojuholníka bol hore a jedna strana bola vodorovná. Bod činnej plochy zadného odrazového skla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nesmie byť ďalej ako 400 mm od tejto roviny; bod činnej plochy predného odrazového skla najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu

šírku vozidla nesmie byť pri vozidlách vyrobených alebo dovezených pred 1.1.1985 ďalej ako 400 mm, pri vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.1.1985 ďalej ako 150 mm od tejto roviny.

(3) Umiestnenie odrazových skiel musí byť také, aby najnižší bod ich činnej plochy nebol nižšie ako 350 mm a vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky; v prípade, že konštrukcia a tvar karosérie neumožňujú dodržať najväčšiu výšku 900 mm, smú byť predné odrazové sklá bielej farby svojím najnižším bodom činnej plochy najviac 1500 mm nad rovinou vozovky. Vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej plochy predných alebo zadných odrazových skiel nesmie byť menšia ako 600 mm; táto vzdialenosť sa môže zmenšiť až na 400 mm pri dvojstopových vozidlách, ktorých celková šírka je najviac 1,3 m.

(4) Vozidlá kategórie M2, M3 a N, ktorých celková dĺžka je väčšia ako 6 m, a vozidlá kategórie O musia byť vybavené na každej strane vozidla najmenej jedným bočným odrazovým sklom oranžovej farby (autožlť) netrojuholníkového tvaru umiestneným v prostrednej tretine vozidla. Odrazové sklá nesmú byť svojím najnižším bodom činnej plochy nižšie ako 350 mm a najvyšším bodom činnej plochy vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky; ak konštrukcia a tvar karosérie neumožňujú dodržať najväčšiu výšku 900 mm, smú byť odrazové sklá svojím najvyšším bodom činnej plochy najviac 1500 mm nad rovinou vozovky. Odrazové sklá nesmú byť vzdialené viac ako 3 m od roviny vymedzujúcej dĺžku vozidla vpredu (pri vozidlách kategórie O včítane oja), 1 m od roviny vymedzujúcej dĺžku vozidla vzadu a vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej plochy bočných odrazových skiel nesmie byť väčšia ako 3 m. Vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená predo dňom účinnosti tejto vyhlášky, musia byť vybavené odrazovými sklami podľa ustanovenia tohto odseku najneskôr do 1.1.1987.

(5) Jednostopové motorové vozidlá musia byť vybavené jedným zadným odrazovým sklom červenej farby netrojuholníkového tvaru umiestneným tak, aby stred odrazového skla bol v pozdĺžnej strednej rovine vozidla a jeho najnižší bod činnej plochy nebol nižšie ako 350 mm nad rovinou vozovky. Mopedy vyrobené alebo dovezené po 1.1.1986 musia byť vybavené ešte

- predným odrazovým sklom netrojuholníkového tvaru bielej farby umiestneným v pozdĺžnej strednej rovine vozidla; jeho najnižší bod činnej plochy nesmie byť nižšie ako 400 mm a najvyšší bod činnej plochy vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky,
- na každej strane jedným alebo dvoma odrazovými sklami netrojuholníkového tvaru oranžovej farby, ktoré musia byť umiestnené tak, aby ich nemohol zakryť vodič alebo spolujazdec alebo ich odev.

V prípade, že je moped vybavený pedálmi, musí byť každý pedál vybavený odrazovými sklami oranžovej farby, viditeľnými spredu i zozadu.

(6) Prívesný vozík za jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavený dvoma prednými odrazovými sklami bielej farby netrojuholníkového tvaru umiestnenými tak, aby bod činnej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 100 mm od tejto roviny, a jedným zadným odrazovým sklom červenej farby tvaru rovnostranného trojuholníka s dĺžkou strany najmenej 150 mm pripevnenými tak, aby jeden vrchol trojuholníka bol hore a jedna strana bola vodorovná, a umiestneným v pozdĺžnej strednej rovine vozidla. Najnižší bod činnej plochy odrazových skiel nesmie byť nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej plochy vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky.

(7) Postranný vozík na jednostopové motorové vozidlá musí byť vybavený jedným predným odrazovým sklom bielej farby a jedným zadným odrazovým sklom červenej farby netrojuholníkového tvaru umiestnenými tak, aby bod činnej plochy odrazových skiel najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 150 mm od tejto roviny, najnižší bod činnej plochy nižšie ako 350 mm a najvyšší bod činnej plochy vyššie ako 900 mm nad rovinou vozovky.

(8) Odrazové sklá s výnimkou predných nesmú byť umiestnené na závesoch[95]) za jazdy voľne pohyblivých. Odrazové sklá musia byť na vozidle pripevnené tak, aby ich referenčné osi boli vodorovné a pri predných a zadných odrazových sklách rovnobežné s pozdĺžnou strednou rovinou vozidla, pri bočných odrazových sklách kolmé na pozdĺžnu strednú rovinu s toleranciou vo vodorovnej i zvislej rovine ± 3 °C.

§ 50
Svetlomety a svietidlá so svetlami do hmly, spätnými svetlami a s hľadacím svetlom

(1) Vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá, a motorové vozidlá s troma kolesami usporiadanými súmerne proti pozdĺžnej strednej rovine vozidla smú byť vybavené dvoma prednými svetlometmi so svetlom bielej farby do hmly, jedným alebo dvoma zadnými svietidlami so svetlom červenej farby do hmly, jedným alebo dvoma svietidlami so spätným svetlom bielej farby a jedným svetlometom s hľadacím svetlom. Jedným alebo dvoma zadnými svietidlami so svetlom červenej farby do hmly a jedným alebo dvoma svietidlami so spätným svetlom bielej farby musia byť vybavené vozidlá kategórie M1 vyrobené alebo dovezené po 1.10.1985 a motorové vozidlá kategórie M2, M3 a N vyrobené alebo dovezené po 1.10.1986 musia byť vybavené jedným alebo dvoma zadnými svietidlami so svetlom červenej farby do hmly. V prípade použitia jedného svietidla so svetlom červenej farby do hmly musí byť toto svietidlo umiestnené v ľavej polovici vozidla. Pri motorových vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.10.1985 výrobca v návode na obsluhu určí spôsob montáže a umiestnenia predných svetlometov so svetlom do hmly.

(2) Jednostopové motorové vozidlo smie byť vybavené jedným predným svetlometom so svetlom bielej farby do hmly, jedným zadným svietidlom so svetlom červenej farby do hmly.

(3) Predné svetlomety so svetlom do hmly musia byť na vozidle umiestnené tak, aby bod ich činnej svietiacej plochy najbližší k rovine vymedzujúcej najväčšiu šírku vozidla nebol ďalej ako 400 mm od tejto roviny, najvyšší bod činnej svietiacej plochy vyššie ako najvyšší bod činnej svietiacej plochy stretávacieho svetla a najnižší bod činnej svietiacej plochy nižšie ako 250 mm nad rovinou vozovky. Pre nastavenie predných svetlometov so svetlom do hmly platí ustanovenie § 43 ods. 4. Zadné svietidlá so svetlom do hmly musia byť na vozidle umiestnené tak, aby najnižší bod ich činnej svietiacej plochy nebol nižšie ako 250 mm a najvyšší bod ich činnej svietiacej plochy vyššie ako 1000 mm nad rovinou vozovky; vzájomná vzdialenosť najbližších bodov činnej svietiacej plochy zadného svietidla so svetlom do hmly a brzdového svetla nesmie byť menšia ako 100 mm. Referenčné osi zadných svietidiel so svetlom do hmly musia byť v rovinách rovnobežných s pozdĺžnou strednou rovinou vozidla a rovinou vozovky. Svietidlo so spätným svetlom musí byť na vozidle umiestnené tak, aby najnižší bod jeho činnej svietiacej plochy nebol nižšie ako 250 mm a najvyšší bod jeho činnej svietiacej plochy vyššie ako 1200 mm nad rovinou vozovky. Na jednostopových motorových predný svetlomet so svetlom do hmly musia byť umiestnené v rovnakých výškach nad rovinou vozovky ako na ostatných vozidlách, ale v pozdĺžnej strednej rovine vozidla.

(4) Predné svetlomety so svetlami do hmly sa musia dať zapnúť alebo vypnúť nezávisle od diaľkových a stretávacích svetiel a ich činnosť musí signalizovať v zornom poli vodiča kontrolné neprerušované svetlo zelenej farby. Rozsvietenie zadných svetiel do hmly smie byť možné, iba ak svietia stretávacie svetlá alebo predné svetlá do hmly. Ich činnosť musí signalizovať v zornom poli vodiča kontrolné neprerušované svetlo oranžovej farby. Súčasne so svetlami do hmly musia svietiť obrysové svetlá a osvetlenie zadnej štátnej poznávacej značky. Svietidlo so spätným svetlom môže byť v činnosti iba pri zaradenom spätnom chode a ak sú zapojené zariadenia na jazdu.

§ 51
Svetelné výstražné zariadenie

(1) Každé motorové vozidlo s výnimkou vozidiel uvedených v tretej časti, ktorého technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985, musí byť vybavené svetelným výstražným zariadením.

(2) Zapojenie svetelného výstražného zariadenia musí byť také, aby aj pri vypnutom vonkajšom osvetlení vozidla bolo možné zapnúť diaľkové alebo stretávacie svetlá.

(3) Svetelné výstražné zariadenie musí byť vyhotovené tak, aby nemohlo byť v činnosti, pokiaľ vodič nepôsobí na jeho ovládací mechanizmus, a nesmie umožňovať ani rozsvietenie ani zhasnutie ostatného osvetlenia vozidla.

§ 52
Zvláštne výstražné svetlá

(1) Motorové a prípojné vozidlá

a) požiarnej ochrany,

b) ozbrojených síl a ozbrojených zborov, ktoré určia príslušné ministerstvá,

c) zdravotníckej a banskej záchrannej služby, poruchovej služby plynárenských zariadení,

d) pojazdné pracovné stroje a špeciálne automobily vykonávajúce prácu za jazdy alebo pri státí v jazdnej dráhe[96]) za neuzavretej cestnej premávky,

e) ktoré svojimi rozmermi alebo rozmermi svojho nákladu presahujú mieru ustanovenú v § 11, pokiaľ tak určí orgán schvaľujúci technickú spôsobilosť typu vozidla alebo jednotlivého vozidla alebo orgán, ktorý vydal povolenie na zvláštne užívanie cesty,[97])

f) pre ktoré to určí orgán, ktorému prislúcha schváliť technickú spôsobilosť typu vozidla alebo jednotlivého vozidla,

g) pre ktoré to ustanoví Federálne ministerstvo vnútra,

h) Zboru národnej bezpečnosti určené najmä ako sprievod skupiny vozidiel,

musia byť okrem predpísaného osvetlenia vybavené ešte jedným alebo dvoma zvláštnymi výstražnými svetlami, ktoré aj svojou farbou zreteľne upozorňujú všetkých účastníkov cestnej premávky na zvláštny charakter týchto vozidiel.

(2) Činnosť týchto svetiel musí byť nezávislá od ostatného vonkajšieho osvetlenia vozidla a musí byť ľahko a spoľahlivo kontrolovateľná z miesta vodiča opticky stálym neprerušovaným kontrolným svetlom žltej farby.

(3) Svetlo výstražných svietidiel musí byť neprerušované, ak svieti dopredu, alebo prerušované (majáčiky), ak svieti na všetky strany vozidla.

(4) Zvláštny charakter vozidla a jeho postavenie voči ostatným účastníkom cestnej premávky je určený farbou výstražného svetla, a to

- červenou alebo modrou pri vozidle uvedenom v odseku 1 písm. a), ktorého technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972,
- modrou pri vozidle uvedenom v odseku 1 písm. a), ktorého technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972, a pri vozidle uvedenom v odseku 1 písm. b), c) a g),
- oranžovou (autožlť) pri vozidle uvedenom v odseku 1 písm. d) až f),
- červenou a modrou pri vozidle uvedenom v odseku 1 písm. h).

(5) Efekt prerušovaného svetla sa musí dosiahnuť iným spôsobom než prerušovanou činnosťou svetelného toku zdroja (vlákna), to znamená, že zdroj svetla musí svietiť stálou intenzitou a efekt prerušovaného svetla sa dosahuje napr. rotujúcou clonkou alebo žiarovkou s vybíjacím prúdom (výbojkou, svietidlom so stacionárnymi zábleskami).

(6) Výstražné prerušované svetlo musí byť umiestnené na najvyššom mieste karosérie alebo nadstavby, a to približne v pozdĺžnej strednej rovine vozidla alebo približne symetricky po oboch stranách tejto roviny.

(7) Zvláštne výstražné prerušované svetlá musia byť na vozidle umiestnené tak, aby vždy aspoň jedno bolo priamo viditeľné z ktoréhokoľvek miesta na vodorovnej rovine 1 m nad vozovku vzdialeného 20 m od tohto svetelného zdroja.

(8) Vo vzdialenosti menšej ako 750 mm v ľubovoľnom smere od svetelného zdroja výstražného svetla nesmú byť na vozidle iné svetelné zdroje, ktoré by mohli spôsobiť vzájomnú zámenu alebo mylný výklad zvláštnych výstražných svetiel.

(9) Pri výstražných svetlách

a) kmitočet (f) prerušovania výstražného svetla musí byť 2 až 4 Hz;

b) svietivosť svetelného záblesku modrého svetla v rozmedzí vertikálnych uhlov geometrickej viditeľnosti ± 4 °C musí byť najmenej 13 cd, oranžového svetla v rozmedzí vertikálnych uhlov vertikálnych uhlov geometrickej viditeľnosti ± 8 °C musí byť najmenej 40 cd;

c) trvanie svetelného záblesku nesmie byť dlhšie ako 0,6/f.

(10) Zvláštne výstražné svetlá musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[98]) a musia byť podľa nich schválené.

§ 53
Vnútorné osvetlenie vozidiel

(1) Kabína vodiča motorových vozidiel, karosérie vozidiel kategórie M a osobných autobusových prívesov musia byť vnútri osvetlené tak, aby za zníženej viditeľnosti bol osvetlený vstup a výstup pre vodiča a spolujazdcov (cestujúcich); stanovište vodiča musí byť vybavené osvetlením
- pri vozidlách kategórie M1 najmenej 6 lx, merané 500 mm od svietidla,
- pri vozidlách kategórie M2, M3 a N najmenej 40 lx, merané aspoň na jednom mieste na obvode venca volanta.

Osvetlenie musí mať osobitný spínač, aby sa dalo zapäť aj bez vonkajšieho osvetlenia vozidla.

(2) Kontrolné prístroje na prístrojovej doske musia byť osvetlené pri zapnutí vonkajšieho osvetlenia vozidla; osvetlenie prístrojov nesmie vodiča oslňovať ani rušivo pri vedení vozidla a prístroje sa nesmú zrkadliť v čelnom skle.

(3) Vozidlá kategórie M2 a M3 a osobné autobusové prívesy musia mať dostatočné osvetlenie priestoru pre cestujúcich. osvetlenie nesmie rušivo pôsobiť na vodiča pri vedení vozidla; musí byť možné ho stlmiť z miesta vodiča bez ohľadu na ostatné svetlá na vozidle. Osvetlenie zvnútra karosérie autobusov a ich osobných prívesov - s výnimkou diaľkových autobusov, ktoré sú vybavené bodovým osvetlením nad každým sedadlom - musí mať vo výške 1 m nad dlážkou aspoň 60 lx, pri plne tlmenom osvetlení najmenej 5 lx v ktoromkoľvek priamo osvetľovanom mieste karosérie. Pri otvorení dverí musia byť vstupné a výstupné schodíky dostatočne osvetlené na bezpečný vstup a výstup a toto osvetlenie nesmie byť ovplyvňované tlmením vnútorných svetiel.

(4) Vozidlá so skriňovou karosériou musia byť vybavené vnútorným osvetlením a osvetlením vstupných a výstupných schodíkov a ich najbližšieho okolia.

(5) Ustanovenia tohto paragrafu neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 54
Zvukové výstražné zariadenia

(1) Motorové vozidlá - s výnimkou pásových vozidiel s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 8 $km.h^{-1}$ - musia mať aspoň jedno zariadenie na dostatočne hlasitú zvukovú výstrahu. Tieto motorové vozidlá, pokiaľ je ich technická spôsobilosť schválená po 1.1.1985, musia z hľadiska zvukových výstražných zariadení a ich signálov spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[99]) a musia byť podľa nich schválené. Mopedy môžu byť vybavené výstražnými zvončekmi [§ 73 ods. 1 písm. h)].

(2) každé zvukové výstražné zariadenie vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi,[100]) musí byť podľa nich schválené a na vozidle umiestnené tak, aby pri prevádzke za žiadnych podmienok nedochádzalo k jeho poškodeniu alebo zmene zvukových vlastností. Ak je zariadenie uvedené do činnosti, musí vydávať nepretržitý rovnomerný zvuk rovnakej výšky alebo v harmonickom akorde. Zariadenia, ktoré vydávajú prenikavé zvuky, rozložené akordy alebo škreky, ako píšťaly, sirény, gongy a pod., nie sú prípustné.

(3) Vozidlá uvedené v ustanovení § 52 ods. 1 písm. a), b), c), ktoré sú vybavené zvláštnymi výstražnými svetlami, musia mať okrem predpísaných zvukových výstražných zariadení ešte osobitné zariadenia vydávajúce typické zvukové znamenia, pri ktorých musí byť spodná hranica hladiny zvuku najmenej 105 dB (A).

§ 55
Stierače a postrekovače čelných a zadných skiel, odmrazovanie a odhmlievanie skiel, zariadenie na čistenie svetlometov

(1) Motorové vozidlá s kabínou vodiča alebo s uzavretou karosériou musia byť vybavené najmenej jedným samočinným stieračom a postrekovacím zariadením na čistenie vonkajšieho povrchu čelného skla s motorickým pohonom a odmrazovacím a odhmlievacím systémom. Motorové vozidlá kategórie M1, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985, musia z hľadiska vybavenia systémom čistenia a postrekovania čelných skiel a systémom odmrazovania a z hľadiska výhľadu z vozidla spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[101]) a musia byť podľa nich schválené. Tieto predpisy sa primerane vzťahujú na vozidlá ostatných kategórií a na uvedené zariadenia použité na zadné sklá vozidiel.

(2) Stierač musí byť riešený tak, aby sa jeho ramienko po vypnutí stieracieho zariadenia samočinne vracalo do základnej polohy. Stieracie ramienko sa musí dať odklopiť od povrchu skla kvôli ručnému čisteniu skla.

(3) Postrekovacie zariadenie čelného skla musí byť vyrobené z materiálov, ktoré sa nepoškodia pri zamŕzaní kvapaliny a súčasne odolávajú účinku teplôt až do 80 °C. Činnosť postrekovacieho zariadenia sa nesmie zhoršiť, ak sa použije nemrznúca zmes. Nádržka na kvapalinu musí byť vo vozidle umiestnená tak, aby pri dopĺňaní bol k nalievaciemu hrdlu ľahký prístup; táto podmienka je splnená aj v prípade, že je nádržka ľahko a bez odpájania vynímateľná. Nádržka na kvapalinu pri vozidlách kategórie M2, M3 a N musí mať objem najmenej 2,8 dm^3, pri ostatných vozidlách musí mať objem najmenej 1,4 dm^3.

(4) Motorové vozidlá, ktoré majú pred vodičom priehľadný ochranný čelný kryt takého vyhotovenia, ktoré za dažďa alebo sneženia vodičovi nedovoľuje bezpečný výhľad mimo neho, musia mať buď samočinný stierač alebo priezorový otvor (štrbinu a pod.).

(5) Motorové vozidlá môžu byť vybavené zariadením na čistenie svetlometov so stretávacím svetlom. Diaľkové autobusy a motorové vozidlá kategórie N určené na medzinárodnú dopravu, vyrobené alebo dovezené po 1.1.1986, musia byť týmto zariadením vybavené. Vozidlá a zariadenia musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[102]) a musia byť podľa nich schválené.

(6) Ustanovenia odsekov 2 a 3 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972. Pre zvláštne motorové vozidlá uvedené v tretej časti platia ustanovenia o umývacom zariadení a o odmrazovacom a odhmlievacom systéme od 1.10.1985; ustanovenie odseku 2 prvej vety sa na tieto vozidlá nevzťahuje.

§ 56
Odrušenie vozidiel

(1) Každé vozidlo musí byť konštrukčne vyhotovené, vyrobené a vybavené tak, aby rušivé vyžarovanie elektromagnetickej energie (ďalej len „rušenie“) vznikajúce pri prevádzke nepresiahlo medzné hodnoty rušenia.[103]) Vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1972, musia z hľadiska odrušenia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[104]) a musia byť podľa nich schválené.

(2) Výrobca vozidiel je povinný umožniť organizácii poverenej vykonávaním homologizačných skúšok, aby najmenej raz za rok vykonala kontrolné merania odrušenia najmenej šiestich náhodne vybraných vozidlách každého hromadne vyrábaného typu. Rovnakú povinnosť má dovozca vozidiel, pokiaľ nepredloží raz za rok osvedčenie o zhodnosti výroby z hľadiska odrušenia.

(3) Do konštrukcie a vyhotovenia mechanizmov vozidla sa nesmú robiť také zásahy a pri výmene sa originálne dielce nesmú nahrádzať takými dielcami, ktoré by zvyšovali rušenie nad ustanovenú hranicu.

§ 57
Zasklenie vozidiel a clona proti slnku

(1) Výplne okien (aj strešných) a medzistien motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel musia byť zhotovené z bezpečnostného skla;[105]) od 1.1.1985 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[106]) a musia byť podľa nich schválené. Vozidlá kategórie M1 vyrobené alebo dovezené po 1.1.1987 musia byť vybavené zariadením na elektrické vyhrievanie zadných okien.

(2) Bezpečnostné sklá z plastických materiálov sa smú použiť len na zasklenie
- vnútorných medzistien a priehradiek,
- otváracích strešných okien,
- okien skladacích dvier (napr. na autobusoch),
- okien prípojných vozidiel za osobné automobily,
- ochranných čelných krytov jednostopových vozidiel a ich modifikácií bez kabíny vodiča,
- okien obytných nadstavieb určených na rekreačné účely,

(3) Nekryté hrany zasklenia (napr. vyklápacích vetracích okienok, spúšťacích dverných okien, medzistien) musia byť dostatočne zaoblené. Vo vozidlách určených výlučne na dopravu detí musia byť tieto hrany vhodne olemované.

(4) Na autobusoch a osobných autobusových prívesoch nesmú byť núdzové dverné a okenné východy zasklené vrstveným sklom.

(5) Karosérie a kabína vodiča motorového vozidla musí mať dve clony (rolety) proti slnku, z ktorých jedna musí byť pred vodičom. Kabína vodiča poľnohospodárskych a lesných traktorov a každá jednomiestna kabína musí mať aspoň jednu clonu proti slnku.

(6) Clona proti slnku[54]) musí byť vyhotovená buď z materiálu, ktorý pohlcuje nárazovú energiu, alebo musí byť týmto materiálom úplne pokrytá; ak clona a jej držiak sú vyhotovené z tuhého materiálu, nesmú mať nebezpečné ostré hrany a ich zaoblenie nesmie mať polomer menší ako 3,5 mm.

(7) Ustanovenia odsekov 2,5 a odseku 6 prvej vety neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 58
Rýchlomery, tachografy a počítače prejdenej vzdialenosti

(1) Každé motorové vozidlo, ktorého najvyššia konštrukčná rýchlosť je väčšia ako 50 $km.h^{-1}$ a ktoré nemá tachograf s ukazovateľom rýchlosti, musí byť v zornom poli vodiča vybavené rýchlomerom s počítačom prejdenej vzdialenosti. Motorové vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia byť z tohto hľadiska schválené podľa osobitných predpisov.[107])

(2) Autobusy a nákladné automobily s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou väčšou ako 40 $km.h^{-1}$, ktoré majú celkovú hmotnosť väčšiu ako 7 t, musia byť vybavené tachografmi. Odo dňa, ktorý určí Federálne ministerstvo dopravy, sa toto ustanovenie vzťahuje aj na mestské autobusy.

(3) Počítače prejdenej vzdialenosti a tachografy namontované na vozidlách musia spĺňať tieto podmienky:

a) počítač prejdenej vzdialenosti musí spoľahlivo a zreteľne udávať vzdialenosť prejdenú vozidlom s presnosťou najmenej ± 5% z meranej hodnoty stupnice pri jazde dopredu; počítače prejdenej vzdialenosti v tachografoch musia okrem toho pri zmene smeru jazdy (dopredu - dozadu) prejdenú vzdialenosť plynule pripočítavať;

b) počítače prejdenej vzdialenosti vo vozidlách, pri ktorých podiel jazdy dopredu a dozadu je menší ako 80:20, musia byť vybavené takým zariadením, ktoré prejdenú vzdialenosť plynule pripočítava a znižuje mŕtvy chod počítača na dĺžku prejdenej vzdialenosti 1 m;

c) tachografický záznam musí svojimi priebehmi zodpovedať údajom počítača prejdenej vzdialenosti, rýchlomeru a času jazdy i státia pri spoľahlivej čitateľnosti bez pomocných prístrojov.

Ustanovenie tohto odseku neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

(4) Tachograf a rýchlomer, ako aj ich pohon sa musia dať pri vozidlách všetkých kategórií vyrobených alebo dovezených po 1.1.1986 zaplombovať. Pri vozidlách kategórie M a N v socialistickom vlastníctve musia byť plombované; to neplatí pre tachografy a rýchlomery s elektrickým pohonom.

§ 59
Vykurovací a vetrací systém

(1) Vozidlá s kabínou vodiča alebo s uzavretou karosériou musí mať zariadenie na vykurovanie a vetranie priestoru pre vodiča a cestujúcich. Vykurovací a vetrací systém nesmie konštrukciou, vyhotovením ani činnosťou ohrozovať zdravie alebo zvyšovať únavu vodiča a cestujúcich, a ak prúdenie vzduchu nemožno regulovať čo do množstva a smeru, musí zabezpečiť bezprievanový pohyb vzduchu.[108])

(2) Pri vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.1.1973 musí byť vykurovací a vetrací systém ľahko obsluhovateľný a jeho výkon regulovateľný najmenej vo dvoch stupňoch;[109]) toto ustanovenie neplatí pre ovládacie mechanizmy na individuálnu obsluhu cestujúcimi vo vozidle. Podľa osobitných predpisov[110]) sa overujú podmienky, ktoré musí spĺňať zariadenie na vykurovanie a vetranie vozidiel kategórie M a N.

(3) Na vykurovanie je zakázané používať priamo horúce potrubia výfukového systému motora. Tepelná energia výfukových plynov sa môže využiť iba prostredníctvom výmenníka tepla; v priestoroch výmenníka, v ktorých sa odovzdáva teplo vykurovaciemu vzduchu, nesmú byť žiadne uvoľniteľné spoje; hrúbka stien oceľových rúrok alebo plechov odovzdávajúcich teplo nesmie byť menšia ako 2 mm; ak sa použijú iné materiály, musia mať rovnakú odolnosť proti korózii a zodpovedajúcu najmenšiu hrúbku stien. Ak sa na vykurovanie použije chladiaci vzduch z kvapalinového systému chladenia motora, musí byť vo vedení vykurovacieho vzduchu pretlak voči motorovému priestoru a nesmú v ňom byť žiadne nezaistené spoje. Vzduch na vykurovanie a vetranie nesmie obsahovať škodlivé látky a pachy vznikajúce pri prevádzke vozidla a jeho zariadení[111]) a musí byť filtrovaný od hrubých nečistôt. Vzduch potrebný na spaľovanie vo vykurovacích zariadeniach - s výnimkou zariadení podľa odseku 4 - sa nesmie odoberať z vnútrajška vozidla, v ktorom sa prepravujú osoby včítane vodiča. Vstupné kanále prívodu vzduchu na vetranie a kúrenie musia byť umiestnené tak, aby sa s ohľadom na prevádzku ostatných vozidiel prívod vzduchu znečisteného týmito vozidlami obmedzil na najmenšiu mieru.

(4) Vykurovacie zariadenia na tuhé palivá sa povoľujú iba pri nákladných automobiloch so skriňovou karosériou a pri ich prívesoch a návesoch so skriňovou karosériou určených za pracoviská alebo ubytovne; tieto zariadenia a dymové rúrky musia byť nehorľavo odizolované.

(5) Vykurovací systém musí teplo rozdeľovať rovnomerne po celom priestore pre cestujúcich za týchto podmienok

a) pri všetkých automobiloch - s výnimkou mestských autobusov - musí vykurovací systém za jazdy zabezpečovať v uzavretom vykurovacom priestore karosérie[112]) pri okolitej teplote -15 °C výslednú teplotu najmenej +18 °C; pri vozidlách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou väčšou ako 80 $km.h^{-1}$ musí byť táto výsledná teplota zabezpečená za jazdy rýchlosťou zodpovedajúcou 80% najvyššej konštrukčnej rýchlosti, nie však menšou ako 80 $km.h^{-1}$ a nie väčšou ako 140 $km.h^{-1}$;

b) pri mestských autobusoch musí vykurovací systém za jazdy zabezpečovať v uzavretom vykurovacom priestore karosérie[112]) pri okolitej teplote -15 °C výslednú teplotu najmenej +14 °C; na schodoch sa za mrazivého počasia nesmie tvoriť námraza;

c) povrchová teplota v bezprostredne prístupných miestach a výstupoch rozvádzacích kanálov nesmie prekročiť +40 °C. Najvyšší prípustný vzájomný rozdiel teplôt medzi jednotlivými miestami na sedenie alebo státie je 6 °C, pri autobusoch a osobných autobusových prívesoch s výnimkou mestských autobusov, kde sa rozdiel nelimituje, 8 °C. Výsledná teplota v miestach hláv môže byť až o 9 °C nižšia, prípadne až o 3 °C vyššia ako v miestach chodidiel; táto podmienka nemusí byť splnená pri mestských autobusoch a nevzťahuje sa na prídavné kúrenia, ktoré majú regulovateľný výstup alebo odklon prúdenia vzduchu.

(6) Vykurovací a vetrací systém priestoru karosérie musí byť:

a) pri osobných automobiloch, v priestore kabíny vodiča nákladných automobilov a cestných ťahačov pretlakový a musí pri uzavretých oknách a dverách zabezpečovať najmenej 35 m^3 vzduchu za 1 hodinu na každé miesto na sedenie za jazdy i pri státí vozidla;

b) pri autobusoch a osobných automobilových prívesoch pretlakový a v priestore pre cestujúcich pri uzavretých oknách a dverách musí zabezpečovať najmenej dvadsaťnásobnú výmenu vzduchu za 1 hodinu pri státí vozidla (vo vzťahu k objemu vetraného priestoru) a najmenej 35

m^3 vzduchu za 1 hodinu pri medzimestských a diaľkových autobusoch bez klimatizačného zariadenia a najmenej 25 m^3 vzduchu za 1 hodinu pri medzimestských a diaľkových autobusoch s klimatizačným zariadením na každú sediacu osobu za jazdy vozidla rýchlosťou zodpovedajúcou 80% najvyššej konštrukčnej rýchlosti vozidla.
Pri mestských autobusoch nemusí byť vykurovací a vetrací systém pretlakový.

(7) Pokiaľ sa na vykurovanie vozidla použije nezávislé kúrenie, t. j. systém, ktorý vyrába teplo na vykurovanie samostatne vlastným palivom, musí - s výnimkou zariadení podľa odseku 4 - vyhovovať týmto požiadavkám:

a) zariadenie musí byť poistené proti prehriatiu (tepelnou poistkou),

b) spaľovacia komora a výmenník tepla sa musia vyskúšať pod dvojnásobným prevádzkovým tlakom, najmenej však pri pretlaku 50 kPa (skúška na tesnosť),

c) pri teplovzdušných systémoch musí byť spoľahlivým spôsobom vylúčené prenikanie spalín plynov do vzduchu na vykurovanie,

d) v spalinách nesmie byť obsah CO väčší ako 0,2 objemového percenta, merané pri výstupe zo zariadenia,

e) nespálené palivo sa musí bezpečne odviesť zo spaľovacieho priestoru a pri zhasnutí plameňa v spaľovacej komore sa musí automaticky zastaviť dodávka paliva,

f) nezávislé vykurovacie zariadenie sa musí inštalovať tak, aby sa za akýchkoľvek podmienok (jazdných i atmosferických), teda aj pri státí vozidla zamedzilo prenikaniu spalín tohto zariadenia do vnútorného priestoru karosérie.

(8) Ustanovenia odsekov 1,3, 5 až 7 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, ustanovenie odseku 2 neplatí pre vozidlá vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1973.

§ 60
Zariadenia proti neoprávnenému použitiu vozidla

(1) Motorové vozidlá a prípojné vozidlá so skriňovou karosériou musia mať zaistenie dvier, ako aj viek batožinového a - s výnimkou poľnohospodárskych a lesných traktorov - motorového priestoru proti neoprávnenému otvoreniu zvonku; pritom najmenej jedny dvere musia byť zvonku uzamykateľné. Ustanovenie tohto odseku sa nevzťahuje na vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1973, a na samochodné poľnohospodárske a lesné stroje a pojazdné pracovné stroje.

(2) Motorové vozidlá musia byť vybavené okrem zaistenia podľa odseku 1 ešte dostatočne účinným zaisťovacím zariadením konštruovaným a vyhotoveným tak, aby zabránilo neoprávnene ich použiť. Z tohto hľadiska musia vozidlá kategórie M a N spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[113]) a musia byť podľa nich schválené. Ustanovenie tohto odseku platí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1973, a pre zvláštne motorové vozidlá uvedené v tretej časti, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.1.1978.

(3) Vozidlá kategórie L musia mať zaisťovacie zariadenie pôsobiace na jeden z týchto mechanizmov:
- riadenie,
- prevodovku,
- riadiacu páku alebo ovládanie zaraďovania prevodov,
- zariadenie zabraňujúce behu motora,
- spice alebo ramená kolies.

zaisťovacie zariadenie pôsobiace na riadenie sa nesmie porušiť pri pôsobení momentom najmenej 300 Nm.[114]) Ustanovenie tohto odseku sa nevzťahuje na vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

§ 61
Zariadenie na spájanie vozidiel

(1) Vozidlá, ktoré sú určené na spájanie so súpravy, musia byť vybavené spájacím zariadením, ktoré musí byť prevádzkovo bezpečné, ľahko a rýchlo ovládateľné. Spájacie zariadenie musí prípojné vozidlo zaisťovať proti samovoľnému uvoľneniu dvojitou mechanickou poistkou a musí pôsobiť samočinne alebo polosamočinne (druhá poistka pôsobí až po ručnom ovládaní); zariadenie pôsobiace samočinne však musí mať mechanické dvojité zaistenie a zaistenú polohu zreteľne viditeľnú. Nesamočinným zariadením môžu byť vybavené iba jednostopové motorové vozidlá, vozidlá kategórie M1 a N1 na ťahanie jednonápravového prípojného vozidla kategórie O1 a O2 a ťažné vozidlá určené na spájanie s jednonápravovým prívesom s celkovou hmotnosťou do 3,5 t. Spájacím zariadením nesmú byť vybavené jednonápravové prívesy a prívesy s nájazdovou brzdou.

(2) Spájacie zariadenie musí byť vyhotovené

a) pri jednostopových motorových vozidlách na ťahanie jednokolesových prívesov s krížovým kĺbom,

b) pri vozidlách kategórie M1 a N1 na ťahanie jednonápravového prípojného vozidla kategórie O1 a O2 s guľou ISO 50, pričom najväčšie prípustné statické zaťaženie od prívesu na guľu nesmie byť väčšie ako 980 N vo zvislom smere; celý spoj, t. j. guľa ťažného a záves prípojného vozidla, musí byť schválený,[115])

c) pri ostatných vozidlách na ťahanie prívesov systémom vacový čap - oko; pri vozidlách, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, pri špeciálnych terénnych vozidlách a pri zvláštnych vozidlách uvedených v tretej časti je prípustný aj systém hák - oko, ak má ťahaný príves zodpovedajúce oko oja.

(3) Spájacie zariadenie na ťahanie prívesu musí umožniť pohyb jeho oja najmenej

-	vo zvislej rovine	± 20°,
-	vo vodorovnej rovine	± 75°,
	pri poľnohospodárskych a lesných traktoroch	± 60°,
-	okolo pozdĺžnej osi závesného zariadenia	± 25°,
	pri poľnohospodárskych a lesných traktoroch	± 20°.

(4) Vozidlá kategórie N3 určené na ťahanie prípojných vozidiel kategórie O4, ktoré sú určené na medzinárodnú dopravu, musia byť vybavené schváleným[116]) zariadením systému valcový čap - oko s priemerom 50 mm; použiť systém valcový čap - oko s priemerom 50 mm nie je dovolené pri iných vozidlách novouvádzaných do prevádzky. Záves ťažného vozidla musí byť odpružený, celý spoj, t.j. záves - oje, smie vykazovať iba kmity veľmi nízkej amplitúdy.

(5) Spájacie zariadenie motorových vozidiel systému valcový čap - oko, s výnimkou vozidiel s karosériou vyklápacou len dozadu, smie mať os valcového čapu od zadného obrysu vozidla (smerom k jeho čelu) vzdialenú najviac 300 mm.

(6) Vozidlá, s výnimkou jednostopových, ktoré sú určené na ťahanie prívesov, musia byť okrem hlavného spájacieho zariadenia vybavené aj závesmi na poistné spájacie zariadenie (laná, reťaze), a to

a) vozidlá s guľovým závesom podľa odseku 2 písm. b) určené na ťahanie prívesov s hmotnosťou väčšou ako 350 kg závesmi na krížové alebo vidlicové zavesenie podľa § 64 ods. 4,

b) ostatné vozidlá, pokiaľ nie sú vybavené schváleným spájacím zariadením, závesmi na krížové zavesenie.

Poľnohospodárske a lesné traktory musia byť vybavené závesmi na poistné spájacie zariadenie odo dňa, ktorý určí Federálne ministerstvo dopravy.

(7) Oko oja, s výnimkou prípojných vozidiel k zvláštnym motorovým vozidlám uvedeným v tretej časti, musí byť pripevnené na oje tak, že jeho otáčanie okolo pozdĺžnej osi oja je vylúčené. Oká ojí prívesov za automobily uvedené v odseku 4 musia byť schválené.[116])

(8) Prívesy, s výnimkou prívesov za jednostopové motorové vozidlá, musia byť vybavené poistným spájacím zariadením (lanami, reťazami), ktoré pri poruche hlavného spoja a nasledujúcom prerušení spojenia brzdovej a elektrickej sústavy musia medzi ťažným vozidlom a prívesom zabezpečiť ešte čiastočnú riaditeľnosť prívesu, prípadne zabrániť padnutiu oja na vozovku. Prívesy za poľnohospodárske a lesné traktory musia byť vybavené poistným spájacím zariadením podľa predchádzajúcej vety odo dňa, ktorý určí Federálne ministerstvo dopravy. Ustanovenie tohto odseku neplatí pre vozidlá jazdnej súpravy vybavené schváleným spájacím zariadením.[116])

(9) Dvoj- a viacnápravové prívesy musia mať oje vyvážené tak, aby sa po odpojení nemohlo dotknúť vozovky, na ktorej príves stojí alebo po ktorej ide, a aby sa príves s ťažným vozidlom mohol spájať s najmenšou možnou námahou. Oko oja týchto prívesov musí byť približne v rovnakej výške nad vozovkou, ako je záves ťažného vozidla, alebo oje musí byť na túto výšku nastaviteľné.

(10) V prípade, že sila na ručné dvíhanie oja návesov a jednonápravových prívesov s celkovou hmotnosťou väčšou ako 100 kg presahuje 245 N, musí mať náves, prípadne príves prednú previsnutú časť pred nápravou alebo oje vybavené podperným zariadením, ktoré

a) zabráni prevráteniu vozidla pri odpojení od ťažného vozidla v rozsahu prevádzkových zaťažení aj pri nerovnomernom rozdelení nákladu a pri ložných manipuláciách pripustených v návode na obsluhu vozidla,

b) umožní, že prípojné vozidlo sa môže v podopretom stave samočinne alebo - pri závesoch s guľou - s najmenšou námahou zapojiť do spájacieho zariadenia ťažného vozidla.

(11) Oje dvoj- a viacnápravových prívesov s točnicovým riadením musí byť také dlhé, aby vzdialenosť medzi osou oka oja a osou točnice bola najmenej o 1,2 m väčšia, ako je obrysový polomer prednej časti karosérie opísaný z osi točnice.

(12) Ťahače návesov musia mať pre spájací čap návesu buď polosamočinnú, alebo samočinnú točnicu zodpovedajúcu najvyššiemu povolenému zaťaženiu ťahača. Točnica musí umožniť vzájomné vychýlenie ťahača a návesu

- vo vodorovnej rovine v rozsahu ± 90°, t.j. celkom 180°,
- vo zvislej pozdĺžnej rovine najmenej ± 8°,
- v priečnej zvislej rovine najviac = 3 stupne.

Ovládanie točnice musí byť umiestnené v pravej polovici ťahača, pokiaľ sa točnica neovláda z miesta vodiča. Ťahače musia byť na previsnutej časti za točnicou vybavené nájazdovými ližinami, ktoré umožňujú bezpečné zapojenie návesu bez dvíhania aj pri čiastočnom poklese návesu.

(13) Točnice ťahačov na ťahanie návesov s celkovou hmotnosťou väčšou ako 10 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí byť schválená[116]) a musí mať spájací systém uspôsobený na prichytenie spájacieho čapu návesu s priemerom 50,8 mm.

(14) Točnica ťahačov na ťahanie návesov s celkovou hmotnosťou väčšou ako 15 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí byť schválená aj čo do umiestnenia,[116]) ktoré musí spĺňať najmä tieto požiadavky:

a) svojou hornou plochou musí byť vyššie ako 1,25 m v stave zaťaženia návesom a nižšie ako 1,47 m v stave bez zaťaženia návesom,

b) časti ťahača nad rovinou točnice a pred zvislou osou otáčania spájacieho čapu v točnici musia byť mimo rotačného kužeľa, ktorého os je totožná s osou otáčania spájacieho čapu v točnici, ktorého vrchol s polovičným vrcholovým uhlom 6 stupňov je pod rovinou točnice a ktorého polomer prieseku s rovinou točnice je 2,09 m,

c) časti ťahača pod rovinou točnice za zvislou osou otáčania spájacieho čapu v točnici musia byť vnútri rotačného zhruba valcového telesa, ktorého os je totožná s osou spájacieho čapu a má polomer najviac 2,2 m.

(15) Spájací čap návesu musí zodpovedať najväčšiemu povolenému zaťaženiu návesom.

(16) Spájací čap návesu s celkovou hmotnosťou väčšou ako 10 t a na zvislé zaťaženie najviac 20 t musí byť schválený[116]) a musí mať priemer činnej časti 50,8 mm.[117])

(17) Spájací čap návesu s celkovou hmotnosťou väčšou ako 15 t a na zvislé zaťaženie na spájací čap najviac 20 t musí byť schválený aj čo do umiestnenia,[116]) ktoré musí spĺňať najmä tieto požiadavky:

a) aj najvzdialenejšie časti návesu, s výnimkou pružných spojov brzdových a elektrických systémov, pred zvislou osou čapu a nad myslenou rovinou točnice musia ležať vnútri valcového telesa s polomerom 2,04 m, ktorého os je totožná so zvislou osou čapu,

b) spodné časti návesu - tzv. labutí krk - za zvislou osou čapu a pod myslenou rovinou točnice musia byť mimo rotačného zhruba valcového telesa s polomerom najmenej 2,3 m, ktorého os je totožná so zvislou osou čapu.

(18) Motorové vozidlá s pohotovostnou hmotnosťou väčšou ako 400 kg musia byť vpredu a od 1.1.1985 aj vzadu konštrukčne upravené a vyhotovené tak, aby ich mohli - na tyči alebo lane - vliecť iné vozidlá (uvoľnenie, odtiahnutie); motorové vozidlá s celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t musí byť možné vliecť na tyči. Pri pojazdných pracovných strojoch, napr. s čelne umiestneným náradím a pod., možno také zariadenie umiestniť vzadu.

(19) Tyče alebo laná na vlečenie vozidiel uvedených v odseku 18 musia byť zreteľne viditeľné; tyče musia byť vybavené po celej dĺžke priečnymi červeno-bielymi pruhmi šírky 75 mm, laná červenou zástavkou alebo štítkom rozmeru najmenej 200 mm x 200 mm. 118)

(20) Ustanovenia odseku 1 druhej až piatej vety, odseku 2 písm. a) a b), odseku 4, odseku 7 druhej vety a odsekov 10 až 14 a 16 až 18 neplatia pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972; ustanovenie odseku 2 písm. b) však platí aj pre tieto vozidlá, ak sa za ne pripojí jednonápravový príves uvedený do prevádzky po 1.1.1976.

§ 62
Nárazníky automobilov, prípojných vozidiel a zariadenie proti vklineniu malých vozidiel pod veľké vozidlá

(1) Automobily s celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 t musia byť vybavené predným a zadným nárazníkom, pokiaľ karoséria nie je vyhotovená tak, že preberá funkciu nárazníkov.

(2) Nárazník nesmie mať ostré okraje alebo výstupky, ktoré môžu zraniť chodcov; povrch nárazníka, ktorý sa najčastejšie dostáva do styku s iným vozidlom (príp. kly), musí byť pokrytý

gumou alebo iným mäkkým materiálom. Bočné voľné konce nárazníka musia byť zahnuté čo najbližšie ku karosérii vozidla smerom k jeho pozdĺžnej osi tak, aby sa vylúčilo nebezpečenstvo zakvačenia (zaseknutia, zachytenia) s iným vozidlom, chodcom alebo cyklistom a pod. Tvrdé vonkajšie hrany nárazníka alebo klov, pokiaľ nie sú zakryté gumou alebo iným mäkkým materiálom, musia byť zaoblené s polomerom najmenej 5 mm.

(3) Nárazník v celej šírke rozchodu kolies a pri zaťažení vozidla v rozsahu od pohotovostnej do celkovej hmotnosti vozidla musí byť svojimi hornými okrajmi - alebo, ak je opatrený zvislými klami, hornými okrajmi klov - vyššie ako 420 mm a dolnými okrajmi nesmie byť vyššie ako 390 mm nad rovinou vozovky. V týchto rozmedziach musí byť povrch nárazníka najčastejšie sa dostávajúci do styku s iným vozidlom alebo inou prekážkou súvislý a rovný alebo zaoblený s polomerom najmenej 500 mm, merané vo zvislej rovine rezu. Ustanovenie tohto odseku sa nevzťahuje na veľmi nízke športové modifikácie automobilov.

(4) Vozidlá kategórie M1 vyrobené alebo dovezené po 1.1.1986 musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[119]) a musia byť podľa nich schválené. Podmienky ustanovené týmito predpismi sa primerane vzťahujú aj na vozidlá kategórie N1.

(5) Pri vozidlách uvedených v odseku 4 musia byť nárazník a jeho držiaky včítane upevnenia konštruované tak, aby zo stránky pevnosti vyhoveli pri odtlačení vozidla s približne rovnakou hmotnosťou nezabrzdeného, s nezaradeným rýchlostným stupňom na vodorovnej rovine bez poškodenia vozidiel v rozmedzí zrýchlenia od 1 $m.s^{-1}$ do 2 $m.s^{-2}$.

(6) Automobily s celkovou hmotnosťou väčšou ako 3,5 t musia byť vybavené vpredu i vzadu, prípojné vozidlá vzadu nárazníkmi, ktoré obmedzia nebezpečenstvo úrazu osôb pri čelnom alebo zadnom strete s malým vozidlom (ďalej len „zariadenie proti vklineniu“). Tieto automobily a prípojné vozidlá musia z hľadiska zariadení proti vklineniu umiestnených na zadnej časti vozidla spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom[120]) a musia byť podľa neho schválené.

(7) Zariadením proti vklineniu nemusia byť vybavené vozidlá s právom prednostnej jazdy,[121]) ťahače návesov, rozpojiteľné prípojné vozidlá a vozidlá určené a konštruované na špeciálne účely, pri ktorých montáž zariadenia proti vklineniu malých vozidiel nie je zlúčiteľná s určením vozidla.

(8) Ustanovenie odseku 5 neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

§ 63
Bezpečnostné pásy a ich kotvové úchytky

(1) Vozidlá kategórie M1

a) uvedené do prevádzky pred 1.1.1969 musia byť na predných sedadlách vybavené bezpečnostnými pásmi, len ak sú vybavené predpísanými kotvovými úchytkami,

b) uvedené do prevádzky po 1.1.1969 musia byť na predných miestach na sedenie vybavené bezpečnostnými pásmi a príslušnými kotvovými úchytkami v karosérii; bezpečnostné pásy musia byť pri vozidlách vyrobených alebo dovezených po 1.10.1986, s výnimkou vyhotovenia „Štandard“, samonavíjacie,

c) vyrobené alebo dovezené po 1.1.1976 musia byť vybavené predpísanými kotvovými úchytkami v karosérii aj na zadných sedadlách,

d) vyrobené alebo dovezené po 1.10.1986 musia byť vybavené bezpečnostnými pásmi aj na zadných sedadlách,

e) dosiaľ neevidované a jazdiace pod dočasnou štátnou poznávacou značkou nemusia byť bezpečnostnými pásmi vybavené.

(2) Predný rad sedadiel a sedadlá vyhradené telesne postihnutým osobám v diaľkových autobusoch musia byť od 1.1.1985 vybavené bezpečnostnými pásmi.

(3) Bezpečnostné pásy a ich kotvové úchytky v karosérii musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[123]) a musia byť podľa nich schválené.

(4) Bezpečnostné pásy musia mať trojbodové uchytenie; s dvojbodovým uchytením[123]) nie sú prípustné iba

a) pre vozidlá so sklápacou, zhŕňacou alebo odnímateľnou strechou,

b) pre prostredné sedadlá; pre tieto sedadlá je prípustný len brušný pás,

c) pre osobitné vozidlá uvedené v tretej časti.

(5) Osobné automobily môžu byť vybavené zadržiavacími systémami pre deti do 12 rokov (bezpečnostnými pásmi, sedačkami atď). Tieto systémy vyrobené alebo dovezené po nadobudnutí účinnosti tejto vyhlášky musia spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[124]) a musia byť podľa nich schválené.

§ 64
Prívesy za osobné automobily

(1) Celková hmotnosť prívesu nesmie byť väčšia ako 80% pohotovostnej hmotnosti ťažného osobného automobilu a smie byť najviac 1800 kg.

(2) Pokiaľ príslušný orgán republiky pri schvaľovaní technickej spôsobilosti typu prívesu neustanoví inak, nesmie byť najvyššia rýchlosť prívesu väčšia ako 80 $km.h^{-1}$. Prívesy sa nesmú používať na prepravu osôb.

(3) Obytné prívesy za osobné automobily (caravany) hromadne vyrábané alebo hromadne dovážané, s výnimkou obytných prívesov, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985, musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi a musia byť podľa nich schválené.[125]) Predpisy pre obytné prívesy[125]) primerane platia aj pre ostatné prívesy za osobné automobily s výnimkou prívesov, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985.

(4) Prívesy, ktorých celková hmotnosť prevyšuje 350 kg, musia byť takisto vybavené poistným závesným zariadením, ktorým sa pripájajú k ťažnému vozidlu krížovo alebo vidlicovo, pričom vrchol vidlice smie byť iba na ťažnom vozidle.

§ 65
Jednostopové motorové vozidlá

(1) Jednostopové motorové vozidlo musí byť vybavené stojančekom alebo iným zariadením, umožňujúcim bezpečne ho postaviť. Vozidlá, ktorých technická spôsobilosť je schválená po 1.1.1985 a ktorých pohotovostná hmotnosť je väčšia ako 150 kg, musia byť vybavené ešte pohotovostným stojančekom.

(2) Primárna reťaz, a ak sa použije aj sekundárna reťaz, musí mať bezpečnostný kryt.

(3) Ochranné kryty (kryt pred vodičom, kryt kolien a pod.) nesmú presahovať najväčšiu šírku vozidla meranú cez kormidlo, znižovať manévrovaciu schopnosť a ovládanie vozidla, znižovať výhľad, ani byť príčinou zranenia vodiča.

(4) Medzi ovládacími mechanizmami vozidla a pevnými časťami vozidla musí byť v smere obvyklého prístupu k týmto mechanizmom a ich pohybu dostatočne veľký, najmenej 70 mm široký voľný priestor; pri pedáloch sa táto hodnota posudzuje od stredu nášľapných plôch na obe strany.

(5) Všetky ovládacie mechanizmy vozidla, ktoré môžu pri dopravnej nehode zväčšiť vážnosť poranenia tak vodiča, ako osôb stretnuvších sa s vozidlom, musia byť zakončené tak, aby bolo možné vpísať do tejto časti guľu s priemerom najmenej 19 mm. Ustanovenie tohto odseku neplatí pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

(6) Pokiaľ bolo pri schválení technickej spôsobilosti typu jednostopového motorového vozidla dovolené prepravovať na vozidle spolujazdca, musí byť vozidlo vybavené ďalším sedadlom umiestneným za sedlom vodiča alebo dvojsedlom; v tom prípade musia byť na oboch stranách vozidla na jeho pevných častiach namontované opierky pre nohy spolujazdca. Sedlo musí byť upevnené bezpečne a pevne a musí byť zodpovedajúcim spôsobom odpružené.

§ 66
Prípojné vozidlá jednostopových motorových vozidiel

(1) Postranné vozíky sú určené na prepravu buď jednej dospelej osoby, alebo nákladu; postranné vozíky sa smú pripojiť iba k jednostopovému motorovému vozidlu, ktorého objem valcov motora je najmenej 170 cm3 a ktorého konštrukcia toto pripojenie umožňuje.

(2) Celková hmotnosť postranného vozíka nesmie byť väčšia ako 60% celkovej hmotnosti jednostopového motorového vozidla.

(3) Rázvor medzi kolesom postranného vozíka a predným kolesom jednostopového motorového vozidla nesmie byť väčší ako rázvor kolies ťažného vozidla.

(4) Prívesný vozík za jednostopové motorové vozidlo je určený iba na prepravu nákladov; smie byť pripojený k jednostopovému motorovému vozidlu, ktorého konštrukcia pripojenie umožňuje.

(5) Celková hmotnosť prívesného vozíka nesmie byť väčšia ako 50% pohotovostnej hmotnosti jednostopového motorového vozidla; prívesný vozík nemusí byť vybavený brzdou.

(6) Vzdialenosť nápravy alebo osi kolies prívesného vozíka od osi zadného kolesa ťažného vozidla nesmie byť väčšia, ako je rázvor kolies ťažného vozidla.

(7) Za jednostopové motorové vozidlo s postranným vozíkom možno pripájať ešte prívesný vozík za podmienok, že objem valcov motora jednostopového motorového vozidla je väčší ako 450 cm3 a koleso postranného vozíka je týmto motorom poháňané.

TRETIA ČASŤ
Ďalšie podmienky konštrukcie a vyhotovenia zvláštnych vozidiel

§ 67
Poľnohospodárske a lesné kolesové traktory

(1) Poľnohospodárske a lesné kolesové traktory (ďalej len „traktory“) sú dvojnápravové, pneumatikami vybavené stroje, ktoré sú určené na posúvanie, nesenie a pohon pracovného zariadenia alebo náradia, na vykonávanie rozličných prác hlavne ťažnou silou a na ťahanie prípojných vozidiel, ktorých najvyššia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 25 $km.h^{-1}$.[126]) Ustanovenia platné pre traktory primerane platia aj pre pásové traktory určené na jednaké práce; pre ich používanie na pozemných komunikáciách platí ustanovenie § 2 ods. 2.

(2) Pre traktory platia ustanovenia druhej časti, pokiaľ z nich nevyplýva inak, s odchýlkami ustanovenými v odsekoch 3 až 12.

(3) Traktor môže byť vybavený sedadlami pre spolujazdcov (prípadne ďalšiu obsluhu okrem vodiča) za týchto podmienok:

a) sedadlá pre spolujazdcov môžu byť najviac dve,

b) ak sú tieto sedadlá umiestnené na blatníkoch (krytoch kolies), smie byť na jednom blatníku iba jedno sedadlo,

c) každé sedadlo pre spolujazdca musí byť na traktor spoľahlivo pripevnené, musí mať operadlo najmenej s jednou lakťovou opierkou alebo rúčkou na držanie a zodpovedajúcu opierku pre nohy,

d) sedadlo pre spolujazdca musí mať šírku najmenej 400 mm a hĺbku najmenej 300 mm,

e) žiadne sedadlo pre spolujazdca včítane opierky pre nohy nesmie presahovať vonkajší obrys traktora, s výnimkou traktorov s celkovou šírkou najviac 1,4 m, pri ktorých sedadlo spolujazdca smie presahovať obrys najviac o 50 mm na každej strane vozidla.

(4) V rozsahu od pohotovostnej až po celkovú hmotnosť traktora nesmie byť hmotnosť pripadajúca na riadenú nápravu - merané pri státí na vodorovnej vozovke - menšia ako 25% okamžitej hmotnosti traktora. Pripúšťa sa však nižšia hmotnosť pripadajúca na riadenú nápravu po namontovaní rozličných pracovných náradí a nákladných plošín pri súčasnom znížení najvyššej rýchlosti na 15 $km.h^{-1}$; pritom hmotnosť pripadajúca na riadenú nápravu nesmie byť menšia ako

- 20% pri traktoroch s okamžitou hmotnosťou najviac	3,2 t,
- 19% pri traktoroch s okamžitou hmotnosťou vyššou ako ....3,2 t, najviac však	4,5 t,
- 18% pri traktoroch s okamžitou hmotnosťou vyššou ako	4,5 t.

(5) Na traktore môže byť upevnená nákladná plošina za týchto podmienok:

a) plošina musí byť upevnená súmerne proti jeho pozdĺžnej strednej rovine a nesmie byť vyššie ako 1,5 m nad rovinou vozovky,

b) plošina nesmie znižovať výhľad vodiča, obmedzovať ovládateľnosť traktora a narúšať predpísanú geometrickú viditeľnosť jeho vonkajšieho osvetlenia,

c) šírka plošiny nesmie presahovať jeho celkovú šírku.

(6) Traktorom nesené náradie a jeho upevnenie musí v transportnej polohe na pozemnej komunikácii zodpovedať požiadavkám na plošinu [odsek 5 písm. b)] ; šírka nesmie byť väčšia ako 3 m.

(7) Traktory musia byť vybavené schváleným ochranným rámom alebo kabínou vodiča s rovnakými vlastnosťami z hľadiska bezpečnosti ako ochranný rám. Kabína vodiča musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi.[127]) Ustanovenia § 27 až 29 pre traktory neplatia.

(8) Svetelné zariadenia traktora musia spĺňať podmienky ustanovené osobitným predpisom a musia byť podľa neho schválené;[128]) v odôvodnených prípadoch môžu byť umiestnené odchylne, a to:

a) svetlomety so stretávacím svetlom vo výške až 1500 mm; ďalšie dva doplnkové svetlomety so stretávacím svetlom, v prípade, že je traktor vybavený zariadením na čelne nesené náradie, vo výške až 2800 mm, pričom elektrické zapojenie musí byť vyhotovené tak, že nesmú svietiť oba páry súčasne,

b) svietidlá s obrysovými svetlami vo výške až 2100 mm nad rovinou vozovky, pričom vzájomná vzdialenosť vnútorných okrajov činných svietiacich plôch nesmie byť menšia ako 500 mm,

c) svietidlá s brzdovými svetlami vo výške až 2100 mm nad rovinou vozovky,

d) svietidlá so smerovými svetlami vo výške až 2100 mm, pričom spodným okrajom činnej svietiacej plochy nesmú byť nižšie ako 500 mm nad rovinou vozovky,

e) zadné odrazové svetlá spodným okrajom činnej plochy vo výške najmenej 500 mm a horným okrajom činnej plochy najvyššie 1200 mm nad rovinou vozovky, pričom vzájomná vzdialenosť vnútorných okrajov ich činných plôch nesmie byť menšia ako 500 mm; táto odchýlka platí aj pre náradie nesené traktorom.

(9) Náradie nesené (celkom alebo polonesené) traktorom musí byť vybavené jedným alebo dvoma (podľa druhu náradia) zadnými odrazovými sklami tvaru rovnostranného trojuholníka s dĺžkou strany najmenej 150 mm, upevnenými tak, aby jeden vrchol trojuholníka bol hore a jedna strana bola vodorovná.

(10) Traktory, ak nesú náradie alebo ťahajú za sebou stroje alebo iné prípojné vozidlá, ktoré nie sú vybavené vlastným svetelným výstrojom (obrysovými, brzdovými a smerovými svetlami), musia byť vybavené prenosnou súpravou svetelných zariadení upravenou pre ich ľahkú dočasnú montáž na nesené náradie alebo na ťahané vozidlo. Súprava sa pripojí podľa § 42 ods. 3 na elektrickú inštaláciu traktora pri každej preprave po verejnej pozemnej komunikácii. Dĺžka spájacieho kábela prenosnej súpravy musí byť najmenej 10 m. Pre montáž prenosnej súpravy svetelných zariadení nesené náradie, stroje a prípojné vozidlá musia byť vybavené vhodnými držiakmi.

(11) Vertikálne nastavenie svetlometov so stretávacím svetlom, merané pri státí a v rozsahu od pohotovostnej do celkovej hmotnosti vozidla, pri svetlometoch, ktorých výška je

a) 500 mm až 1200 mm, musí byť v rozsahu sklonov mínus 0,5% až mínus 4%, pričom žiaden bod osvetlenej plochy ležiaci v rovine vozovky vľavo od pozdĺžnej zvislej roviny prechádzajúcej stredom zdroja stretávacieho svetla nesmie byť ďalej ako 115 m od predného obrysu vozidla,

b) 1200 mm až 1500 mm, musí byť v rozsahu sklonov mínus 4% až mínus 6%, pričom žiaden bod osvetlenej plochy ležiaci v rovine vozovky vľavo od pozdĺžnej zvislej roviny prechádzajúcej stredom zdroja stretávacieho svetla nesmie byť ďalej ako 115 m od predného obrysu vozidla,

c) nad 1500 mm, nesmie byť žiaden bod osvetlenej plochy ležiaci v rovine vozovky vľavo od pozdĺžnej zvislej roviny prechádzajúcej stredom zdroja stretávacieho svetla ďalej ako 15 m od predného obrysu vozidla.

(12) Zariadenia, ktoré zaisťujú prevádzkové, parkovacie a núdzové brzdenie, môžu mať spoločné časti za týchto podmienok:

a) musia mať najmenej dva od seba nezávislé a oddelené ovládacie mechanizmy a prevody,

b) ovládacie mechanizmy a prevody na prevádzkové a parkovacie brzdenie musia byť vždy nezávislé,

c) ak je mechanizmus na prevádzkové a núdzové brzdenie spoločný, musí byť sústava parkovacieho brzdenia vyhotovená tak, aby mohla pôsobiť aj pri pohybujúcom sa vozidle,

d) činné elementy vlastného brzdového mechanizmu na parkovacie brzdenie sa musia v zabrzdenej polohe udržiavať výhradne mechanickými časťami.

(13) Súbor brzdových zariadení na traktore alebo jeho jazdnej súprave musí spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi[129]) a § 14 ods. 2 a musí byť podľa nich schválený. Pri prevádzkovom brzdení nesmú vozidlá vybočovať zo smeru jazdy a nesmie dochádzať k blokovaniu kolies. Ak brzdové zariadenie pôsobí iba na kolesá jednej nápravy, nesmie pôsobiť cez vypínateľné prevodové mechanizmy (ozubené prevodové kolesá). Účinok parkovacieho brzdenia musí spoľahlivo

zabrániť pretáčaniu kolies vozidla zaťaženého na celkovú hmotnosť na svahu (v stúpaní aj klesaní) najmenej 18% bez použitia vypojiteľného pohonu náprav.[130])

(14) Ustanovenia odsekov 7 a 12 neplatia pre traktory, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1972, a ustanovenia odsekov 8 a 13 pre traktory, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1985.

§ 68
Jednonápravové kultivačné traktory a ich prívesy

(1) Jednonápravový kultivačný traktor (ďalej len „kultivačný traktor“) je samočinný viacúčelový stroj, ktorý možno viesť pomocou kormidla. Môže ťahať iba taký príves alebo prípojné poľnohospodárske náradie, ktoré sú vybavené sedadlom pre vodiča. Motorová kosačka, pôdna fréza a pod. sa posudzujú rovnako ako kultivačný traktor, aj keď nie sú riešené ako viacúčelové stroje. Pre rozmery a hmotnosti kultivačných traktorov a ich prívesov, pokiaľ nie je ustanovené inak, platia medzné hodnoty uvedené v § 11 a 13.

(2) Najvyššia konštrukčná rýchlosť kultivačného traktora vedeného výlučne peši idúcim vodičom nesmie byť väčšia ako 6 $km.h^{-1}$. Najvyššia konštrukčná rýchlosť kultivačného traktora vedeného vodičom sediacim na sedadle prívesu alebo prípojného poľnohospodárskeho náradia nesmie byť väčšia ako 20 $km.h^{-1}$.

(3) Kultivačný traktor, ktorého celková hmotnosť presahuje 100 kg, musí byť vybavený zariadeniami na prevádzkové a parkovacie brzdenie, pričom obe môžu mať spoločné časti. Brzdové zariadenie musí byť dostatočne robustnej konštrukcie a musí umožniť odstupňovateľné riadenie brzdného účinku. Zariadenie na prevádzkové i parkovacie brzdenie musí svojím účinkom zodpovedať § 67 ods. 13. Zariadenie na parkovacie brzdenie musí pôsobiť výhradne mechanicky.

(4) Kultivačný traktor sa môže zapájať do súpravy s prívesom alebo prípojným poľnohospodárskym náradím iba vtedy, ak taká súprava zodpovedá brzdným účinkom prevádzkového i parkovacieho brzdenia podľa odseku 3, aj keď jeho celková hmotnosť nepresahuje 100 kg.

(5) Vyhotovenie i umiestnenie svetelných zariadení na kultivačnom traktore musí zodpovedať ustanoveniu § 68 ods. 8; ak najväčšia šírka traktora nepresahuje 1 m, musí byť vybavený najmenej jedným svetlometom so svetlom bielej farby svietiacim dopredu, umiestneným v jeho pozdĺžnej strednej rovine.

(6) Kultivačný traktor vedený peši idúcim vodičom nemusí byť vybavený vonkajším osvetlením s vlastným energetickým zdrojom; nesmie sa však vôbec pohybovať na cestách I. a II. triedy, za zníženej viditeľnosti na cestách III. triedy a na verejných poľných a lesných cestách.

(7) Príves ťahaný kultivačným traktorom musí z hľadiska svetelných zariadení vyhovovať ustanoveniam § 45, 48 a 49.

(8) Ustanovenia odsekov 4 a 7 neplatia pre kultivačné traktory, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972, a ustanovenia odsekov 3 a 5 pre kultivačné traktory, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1985.

§ 69
Samochodné poľnohospodárske a lesné stroje

(1) Pre samochodné poľnohospodárske a lesné stroje (ďalej len „stroje“) platia ustanovenia druhej časti, pokiaľ z nich nevyplýva inak, s odchýlkami ustanovenými v odsekoch 2 až 6.

(2) Stroj, z ktorého nie je vzhľadom na jeho technické usporiadanie zabezpečený potrebný výhľad dopredu z miesta vodiča, musí byť vybavený osobitným sedadlom pre vodičovho pomocníka, s vhodnými podmienkami pre výhľad dopredu. Ak je stroj vybavený kabínou vodiča, musí táto kabína spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi.[127]) Ustanovenia § 27 až 29 pre stroje neplatia.

(3) Súbor brzdových zariadení stroja, ktorého najvyššia konštrukčná rýchlosť neprevyšuje 25 $km.h^{-1}$, musí spĺňať podmienky § 67 ods. 12 a 13. Súbor brzdových zariadení stroja, ktorého najvyššia konštrukčná rýchlosť prevyšuje 25 $km.h^{-1}$, musí spĺňať podmienky § 70 ods. 3 a 8.

(4) Za stroj sa nesmú pri premávke na verejných pozemných komunikáciách zapájať žiadne prípojné vozidlá s výnimkou vlastných súčastí stroja.

(5) Svetelné zariadenia stroja musia spĺňať podmienky ustanovené v § 44 až 49; v odôvodnených prípadoch môžu byť umiestnené podľa § 67 ods. 8 a 11.

(6) Ustanovenia odsekov 2 a 3 neplatia pre stroje, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 70
Pojazdné pracovné stroje

(1) Pojazdné pracovné stroje sú vozidlá, ktoré podľa svojho účelu a podľa svojich osobitných s vozidlom pevne spojených zariadení sú určené a vhodné najmä na vykonávanie práce. Tieto stroje sú buď samochodné, alebo prípojné.[131])

(2) Pre pojazdné pracovné stroje platia ustanovenia druhej časti, pokiaľ z nich nevyplýva inak, s odchýlkami ustanovenými v odsekoch 3 až 13.

(3) Súbor brzdových zariadení samochodných pracovných strojov s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou prevyšujúcou 25 $km.h^{-1}$ musí spĺňať podmienky ustanovené pre prevádzkové, núdzové a parkovacie brzdenie v § 14 a 15.[132]) Pre výpočet brzdnej dráhy platia tieto vzorce:

prevádzkové brzdenie $s \leq 0{,}15\ V_o + (V^2_0/115)$

núdzové brzdenie $s \leq 0{,}15\ V_o + 2\ (V^2_0/115)$

s tým, že V_o = 40 $km.h^{-1}$ a pri strojoch, ktoré túto rýchlosť nedosahujú, V_o = najvyššej konštrukčnej rýchlosti.

(4) Súbor brzdových zariadení samochodných pracovných strojov s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 25 $km.h^{-1}$ musí spĺňať podmienky § 14 ods. 2. Účinok prevádzkového brzdenia nesmie byť menší, ako zodpovedá plnému spomaleniu 3 $m.s^{-2}$.

(5) Súbor brzdových zariadení prípojných pracovných strojov s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou prevyšujúcou 25 $km.h^{-1}$ musí spĺňať podmienky ustanovené pre prevádzkové a parkovacie brzdenie podľa § 14 a 16.

(6) Účinky jednotlivých brzdových zariadení prípojných pracovných strojov s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 25 $km.h^{-1}$ musia zodpovedať účinkom brzdových zariadení ťažného vozidla.

(7) Sezónne a charakterom použitia podobné[133]) prípojné pracovné stroje, ktorých celková hmotnosť nepresahuje 1,5 t, nemusia byť vybavené zariadením na prevádzkové brzdenie pri súčasnom znížení najvyššej rýchlosti súpravy na 15 $km.h.^{-1}$; ak ich celková hmotnosť nepresahuje

2,5 t, nemusia byť vybavené zariadením na prevádzkové brzdenie pri súčasnom znížení najvyššej rýchlosti súpravy na 10 $km.h^{-1}$; sezónne prípojné pracovné stroje, ktoré nemajú prepravný charakter a ktorých celková hmotnosť neprevyšuje 5,5 t, musia mať brzdenú najmenej jednu nápravu.

(8) Účinok parkovacieho brzdenia pojazdných pracovných strojov musí spoľahlivo zabrániť pretáčaniu kolies vozidla zaťaženého na celkovú hmotnosť na svahu (v stúpaní aj klesaní) najmenej 18% pri samochodných pracovných strojoch bez použitia vypojiteľného pohonu náprav.

(9) Ak pojazdný pracovný stroj je vybavený kabínou vodiča alebo obsluhy, musí táto kabína spĺňať podmienky ustanovené osobitnými predpismi;[127]) ustanovenia § 27 až 29 pre pojazdné pracovné stroje neplatia.

(10) Svetelné zariadenia pojazdných pracovných strojov musia spĺňať podmienky ustanovené § 44 až 49, v odôvodnených prípadoch s odchýlkami uvedenými v § 67 ods. 8 a 11.

(11) Za samochodný pracovný stroj sa nesmie pri premávke na pozemnej komunikácii zapájať žiadne prípojné vozidlo s výnimkou vlastných súčastí stroja. Prípojný pracovný stroj sa môže zapojiť iba za motorové ťažné vozidlo, nie za prípojné vozidlo.

(12) Pojazdné pracovné stroje s prepravným charakterom[134]) musia byť vybavené rýchlomerom a počítačom prejdenej vzdialenosti podľa § 58.

(13) Ustanovenia odsekov 3 až 9 a 12 neplatia pre pojazdné pracovné stroje, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.7.1972.

§ 71
Motorové ručné vozíky

(1) Motorové ručné vozíky smú mať najväčšiu
- celkovú dĺžku (bez vodiaceho oja) 3 m,
- celkovú šírku 1,8 m,
- celkovú hmotnosť 3 t,
- konštrukčnú rýchlosť 8 $km.h^{-1}$.

(2) Motorové ručné vozíky musia byť vybavené svietidlami s obrysovými svetlami podľa § 45 a vpredu dvoma bielymi a vzadu dvoma červenými odrazovými sklami netrojuholníkového tvaru podľa § 49.

(3) Motorové ručné vozíky musia byť vybavené brzdovým systémom umožňujúcim odstupňovateľné riadenie brzdného účinku bez toho, že by vodič vozíka pri jeho ovládaní musel sňať ruky z riadenia (vodiaceho oja), a umožňujúcim udržať stojace vozidlo na svahu 16% (v stúpaní i klesaní) za neprítomnosti vodiča; ak je zaručený predpísaný brzdný účinok, je prípustný brzdový systém pôsobiaci prostredníctvom ovládania akcelerácie alebo pri elektricky poháňaných vozíkoch prerušením dodávky elektrického prúdu.

(4) Motorové ručné vozíky musia byť vyhotovené tak, aby sa zabránilo ich neoprávnenému použitiu. Riadiace a ovládacie zariadenia sa musia automaticky vypojiť z funkcie, ak vodič z nich sníme ruky; pritom súčasne musí začať činnosť brzdový systém vozíka.

ŠTVRTÁ ČASŤ
Ďalšie podmienky konštrukcie a vyhotovenia nemotorových vozidiel

§ 72
Záprahové vozidlá

(1) Záprahové vozidlá musia mať aspoň jednu brzdu ľahko, rýchlo a bezpečne ovládateľnú z miesta kočiša bez zmeny jeho polohy na sedadle. Ak vozidlo nie je vybavené sedadlom pre kočiša, musí byť uspôsobené na riadenie a ovládanie brzdy z pravej strany. Účinnosť brzdy musí byť taká, aby pri plne zaťaženom vozidle spoľahlivo zabránila pretáčaniu kolies na svahu (v stúpaní aj klesaní) najmenej 20%.

(2) Vozidlo musí byť vybavené vpredu dvoma bielymi a vzadu dvoma červenými odrazovými sklami zhodnými a zhodne umiestnenými ako odrazové sklá predpísané pre prívesy (§ 49 ods. 2 a 3).

(3) Za zníženej viditeľnosti musí byť vozidlo vybavené
- na prednej časti buď jedným svietidlom s bielym svetlom na strane privrátenej k stredu vozovky alebo dvoma svietidlami s bielym svetlom na každej strane vozidla, vyznačujúcimi jeho najväčšiu obrysovú šírku vpredu,
- na zadnej časti dvoma svietidlami s červeným svetlom na každej strane vozidla, vyznačujúcimi jeho najväčšiu obrysovú šírku vzadu.

Tieto svetlá musia byť v noci bez atmosferických porúch viditeľné na vzdialenosť najmenej 150 m spredu i zozadu. Na osvetlenie je zakázané používať fakle a lampy s otvoreným ohňom s výnimkou povozníckych lámp.

(4) Pokiaľ kolesá vozidla nie sú vybavené pneumatikami alebo plnými gumovými obručami, musí byť šírka kovových obručí najmenej 70 mm. Kovové obruče nesmú mať na svojom povrchu ostré výstupky, výčnelky, hroty a ostré hrany, ktoré by mohli poškodzovať vozovku. Rýchlosť vozidla s kovovými obručami nesmie presiahnuť 8 $km.h^{-1}$.

(5) Stanovište pre kočiša, ak na vozidle je, musí byť vybavené oporou pre nohy, zábradlím vysokým najmenej 800 mm a umiestneným pred sedadlom kočiša. Sedadlo musí byť vybavené zadným operadlom a postrannými operadlami. V prípade, že na stanovište kočiša treba vystupovať, musia byť na vozidle schodíky na výstup na toto stanovište a zostup z neho.

§ 73
Bicykle

(1) Bicykle musia byť vybavené:

a) účinnými blatníkmi, ktoré musia prekrývať šírku behúňa nezaťaženej pneumatiky z každej strany; toto ustanovenie neplatí pre pretekárske cestné bicykle vybavené galuskami,

b) dvoma od seba nezávislými účinnými brzdami s odstupňovateľnými riadením brzdného účinku; bicykle pre deti predškolského veku vybavené voľnobežným nábojom a protišliapacou brzdou nemusia mať prednú brzdu,

c) svetlometom schváleného typu[135]) svietiacim dopredu bielym svetlom; svetlomet musí byť nastavený a upravený trvale tak, aby referenčná os svetelného toku pretínala rovinu vozovky vo vzdialenosti najviac 20 m od svetlometu a aby sa toto nastavenie nemohlo samovoľne alebo neúmyselným zásahom vodiča meniť; svetlomet musí byť zapojený tak, aby svietil súčasne so zadným obrysovým svetlom červenej farby,

d) svietidlom so zadným obrysovým svetlom červenej farby schváleného typu;[135]) podmienky umiestnenia tohto svietidla sú zhodné s podmienkami umiestnenia a upevnenia zadného odrazového skla podľa písmena f),

e) zdrojom elektrického prúdu; ak ide o zdroj so zásobou energie, musí svojou kapacitou zabezpečiť svietivosť svetiel podľa písmen a) a d) najmenej 1,5 hodiny bez prerušenia,

f) zadným odrazovým sklom červenej farby;[136]) toto odrazové sklo môže byť kombinované so svietidlom so zadným obrysovým červeným svetlom; odrazové sklo musí byť pevne umiestnené v pozdĺžnej strednej rovine bicykla alebo na ľavej strane čo najbližšie k nej vo výške 250 až 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazového skla musí byť kolmá na rovinu vozovky v tolerancii ± 10 °C a kolmá na pozdĺžnu strednú rovinu bicykla s toleranciou ± 3 °C,

g) odrazovými sklami oranžovej farby[136]) (autožlť) na oboch stranách šliapadiel (pedálov),

h) jasne znejúcim zvončekom počuteľným na dostatočnú vzdialenosť; bicykle pre deti predškolského veku môžu byť vybavené iným zvukovým signálnym zariadením než zvončekom,

i) voľné konce rúrky kormidla musia byť spoľahlivo zakončené(zátkami, rukoväťami a pod.),

j) zakončenie ovládacích páčok bŕzd a voľné konce kormidla musia mať hrany buď obalené materiálom pohlcujúcim energiu, alebo - ak sa použili tuhé materiály - musia mať hrany s polomerom zakrivenia najmenej 3,3 mm; páčky meničov prevodov, krídlové matice, rýchloupínače nábojov kolies, držiaky a konce blatníkov musia mať hrany buď obalené materiálom pohlcujúcim energiu, alebo - ak sa použili tuhé materiály - musia mať hrany s polomerom najmenej 3,2 mm v jednej rovine a v druhej rovine na ňu kolmej najmenej 2 mm,

k) matice nábojov kolies, pokiaľ nie sú krídlové, rýchloupínacie alebo v kombinácii s krytom konca náboja, musia byť uzavreté,

l) bicykle vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia byť vybavené
- predným odrazovým sklom bielej farby umiestneným v pozdĺžnej strednej rovine najmenej 100 mm nad povrchom pneumatiky predného kolesa pri stojacom bicykli. Plocha odrazového skla nesmie byť menšia ako 2000 mm^2, pričom vpísaný štvoruholník musí mať jednu stranu dlhú najmenej 40 mm, činná plocha odrazového skla musí byť kolmá na rovinu vozovky s toleranciou ± 10 °C a kolmá na pozdĺžnu strednú rovinu s toleranciou ± 3 °C,
- na lúčoch predného alebo zadného kolesa alebo oboch kolies najmenej jedným bočným odrazovým sklom oranžovej farby[136]) (autožlť) na každej strane kolesa; plocha odrazového skla nesmie byť menšia ako 2000 mm^2, pričom vpísaný štvoruholník musí mať jednu stranu dlhú najmenej 20 mm; na zvýraznenie bočného obrysu bicykla sa môžu použiť ešte iné odrazové materiály na bokoch kolesa alebo na bokoch plášťov pneumatík a na konci blatníkov.

(2) Ak je bicykel vybavený pomocným sedadlom na dopravu dieťaťa, musí byť toto sedadlo pevne pripevnené na ráme bicykla pred cyklistom a vybavené pevnými opierkami pre nohy dieťaťa. Sedadlo a opierky musia byť vyhotovené a umiestnené tak, aby nemohlo dôjsť k zraneniu dieťaťa pri jazde ani k ohrozeniu bezpečnosti jazdy.

(3) Bicykle určené deťom vo veku do 10 rokov vybavené pre cestnú premávku podľa ustanovení odseku 1 písm. a), b) a f) až l) sú spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách iba za nezníženej viditeľnosti. Inak musia byť tieto bicykle celkom vybavené podľa odseku 1.

(4) Ustanovenia odseku 1 písm. j) a k) neplatia pre bicykle vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1973.

(5) Pretekárske bicykle nemusia byť vybavené podľa ustanovení odseku 1 písm. c) až h) a l); v tom prípade sa však smú používať iba za nezníženej viditeľnosti alebo na uzavretých tratiach alebo počas pretekov na pozemnej komunikácii.

(6) Bicykle môžu byť dodatočne vybavené pomocným motorčekom; pritom však musí byť zachovaný pôvodný charakter bicykla a bicykel

a) musí svojím vyhotovením a vybavením vyhovovať § 19, 22, 35, 39, 42, 56 a 65,

b) musí byť vybavený svetlometom so stretávacím svetlom nastaveným tak, aby osvetlenie vo vzdialenosti 25 m pred svetlometom na rovine kolmej na vozovku vo výške referenčnej osi svetlometu a nad ňou nebolo väčšie ako 1 lx,

c) nesmie mať motor s objemom valcov väčším ako 50 cm^3.

§ 74
Ručné vozíky

(1) Každý ručný vozík s celkovou šírkou väčšou ako 0,6 m, používaný v premávke na pozemných komunikáciách - s výnimkou detských kočíkov - musí byť vybavený schválenými odrazovými sklami[90]) takto:

a) dvojnápravový vozík na prednej strane dvoma bielymi odrazovými sklami a na zadnej strane dvoma červenými odrazovými sklami; odrazové sklá musia byť netrojuholníkového tvaru, umiestnené čo najbližšie k bočným obrysom vozíka v rovnakej výške nad vozovkou, ale nie nižšie ako 250 mm a nie vyššie ako 900 mm,

b) jednonápravový vozík na prednej i zadnej strane po dvoch červených odrazových sklách netrojuholníkového tvaru, umiestnených čo najbližšie k bočným obrysom vozíka v rovnakej výške nad vozovkou, ale nie nižšie ako 250 mm a nie vyššie ako 900 mm.

(2) Každý ručný vozík s celkovou hmotnosťou väčšou ako 400 kg musí byť vybavený aspoň jednou brzdou podľa § 72 ods. 1.

PIATA ČASŤ
Doplnkový výstroj a vybavenie vozidiel

§ 75
Ochranné prilby pre motoristov

Ochranné prilby a ich doplnkové príslušenstvo musia byť od 1.1.1986 schválené.[137])

§ 76
Výrobné (továrenské) štítky, výrobné čísla a homologizačné čísla

(1) Motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985 musia mať na ľahko prístupnom mieste na prednej časti pravej strany vozidla dobre čitateľný a trvanlivý výrobný (továrenský) štítok s kódovým číselným a písmenovým označením[138]) výrobcu a typu vozidla, ktoré sa nesmie dať ľahko meniť ani odstrániť; na štítku musia byť ďalej uvedené najmä tieto údaje:

- celková hmotnosť,
- najvyššia prípustná hmotnosť pripadajúca na prednú nápravu,
- najvyššia prípustná hmotnosť pripadajúca na zadnú nápravu (nápravy),
- celková hmotnosť prípojného vozidla (prípojných vozidiel); pri vozidlách kategórie M1 celková hmotnosť brzdného a nebrzdného prípojného vozidla,
- celková hmotnosť jazdnej súpravy (pri ťažných vozidlách).

(2) Na ľahko prístupnom mieste na prednej časti pravej strany rámu alebo na časti nahrádzajúcej rám musí byť čitateľne vyrazené výrobné číslo podvozka; na karosérii osobných automobilov a vozidiel bez samostatného podvozka výrobné číslo karosérie; na motore výrobné číslo motora.

(3) Ak výrobné číslo podvozka, karosérie alebo motora nie je čitateľné alebo vôbec zistiteľné alebo ak ho nemožno bezpečne určiť, musí sa vyraziť nové číslo pridelené orgánom, ktorý vozidlo eviduje.

(4) Každé vozidlo, jeho výstroj a súčasť vyrobené alebo dovezené po 1.1.1985, schválené podľa osobitných predpisov[7]) musia byť vybavené štítkom s vyznačeným schvaľovacím znakom homologizácie. Schvaľovací znak homologizácie[139]) musí obsahovať tieto údaje: krajinu schválenia, číslo osobitného predpisu,[7]) série zmien osobitného predpisu, číslo protokolu o homologizácii musia mať zhodný schvaľovací znak homologizácie.

§ 77
Značenie niektorých údajov na vozidle

(1) Vozidlá kategórie M2, M3, N a O a vozidlá uvedené v tretej časti - s výnimkou poľnohospodárskych a lesných traktorov - musia mať na zadnej časti karosérie, a to - pokiaľ to konštrukcia vozidla dovoľuje - v ľavej polovici vyznačenú najvyššiu povolenú rýchlosť zaokrúhlenú

- pri vozidlách s konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 25 $km.h^{-1}$ na najbližšie nižšie celé číslo,
- pri ostatných vozidlách na najbližšie nižšie celé číslo deliteľné piatimi. Označenie je v bielom kruhu červeno lemovanom s vonkajším priemerom 200 mm; písmená v kruhu musia mať výšku „k“ 35 mm, m 24 mm, číslice 75 až 80 mm, hrúbku písmen 6 mm, číslic 12 mm, farbu nápisu čiernu. Kruh nesmie byť zakrytý.

(2) Ak na vozidlách prípojných za osobné automobily, na samochodných poľnohospodárskych a lesných strojoch a na pojazdných pracovných strojoch nemožno umiestniť značku s priemerom 200 mm, pripúšťa sa použiť značku s priemerom 150 mm.

(3) Vozidlá - s výnimkou jednostopových vozidiel a ich prípojných vozidiel, osobných automobilov a prívesov za ne musia mať na blatníkoch alebo inom vhodnom mieste vyznačený predpísaný tlak v pneumatikách (§ 25 ods. 4).

(4) Vozidlá - s výnimkou vozidiel uvedených v § 61 ods. 2 písm. a) a b) - ktoré sú vybavené spájacím zariadením musia mať v blízkosti tohto zariadenia zreteľne a kontrastne vyznačenú celkovú hmotnosť prípojného vozidla (prípojných vozidiel), ktoré možno bezpečne ťahať za všetkých prevádzkových podmienok.

(5) Ostatné nápisy, ktoré musia byť vyznačené na karosérii vozidla podľa tejto vyhlášky, musia mať rozmery písmen a číslic aspoň: výšku 24 mm, prípadne 35 mm, hrúbku 6 mm; farba nápisu musí byť biela.

§ 78
Hasiace prístroje

(1) Autobusy s obsaditeľnosťou 22 osôb okrem vodiča , mestské autobusy, osobné autobusové prívesy a obilné samochodné zberové stroje musia byť vybavené jedným alebo niekoľkými hasiacimi prístrojmi s celkovou náplňou najmenej 6 kg; ostatné autobusy musia byť vybavené hasiacimi prístrojmi s celkovou náplňou najmenej 12 kg. Povinnosťou vybaviť vozidlá taxislužby hasiacimi prístrojmi ustanovuje osobitný predpis.[140])

(2) Hasiace prístroje musia byť schváleného typu (§ 4 ods. 2), vo vozidle musia byť v pohotovostnom stave, umiestnené na dobre viditeľnom a ľahko prístupnom mieste, pričom jeden prístroj musí byť v bezprostrednej blízkosti vodiča vozidla.

§ 79
Prenosný výstražný trojuholník

Na vyznačenie núdzového státia vozidla na pozemnej komunikácii musia byť motorové vozidlá s výnimkou jednostopových motorových vozidiel vybavené prenosným výstražným trojuholníkom schváleného typu.[141])

§ 80
Ďalšie vystrojenie motorových a prípojných vozidiel

(1) Každé motorové vozidlo musí byť vybavené prostriedkami a pomôckami, s pomocou ktorých možno opraviť bežné závady vzniknuté na vozidle.

(2) Vozidlá kategórie M a N musia mať toto minimálne vystrojenie:

a) kľúč na zapaľovacie sviečky alebo kľúč na upevnenie vystrekovača a prevlečnej matice vedenia paliva (podľa druhu motora);

b) najmenej jednu zapaľovaciu sviečku s tesnením;

c) najmenej jeden vystrekovač s najdlhším vedením paliva od vstrekovacieho čerpadla k vstrekovaču (neplatí pre osobné automobily);

d) náhradné elektrické poistky, pokiaľ sa v elektrickej inštalácii používajú;

e) po jednej náhradnej žiarovke z každého druhu žiarovky používanej na vonkajšie osvetlenie vozidla;

f) príručný zdvihák schváleného typu s nosnosťou rovnajúcou sa aspoň zaťaženiu najviac zaťaženej nápravy vozidla alebo rovnajúcou sa hmotnosti zdvíhanej časti z celkovej hmotnosti vozidla pri dvíhaní tejto časti spôsobom určeným výrobcom pre použitie zdviháka;

g) kľúč na matice kolies;

h) náhradné koleso s ráfikom a s pneumatikou a s takým upevnením držiaka, ktoré zabezpečuje, že sila pri snímaní kolesa z držiaka alebo pri vkladaní do držiaka nepresiahne 490 N; táto povinnosť sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré majú všetky kolesá vybavené pneumatikami osobnej konštrukcie umožňujúcej núdzové dôjdenie po defekte; ťahač návesu môže mať náhradné koleso umiestnené na pripojenom návese;

i) merač tlaku vzduchu v pneumatikách; pre poľnohospodárske a lesné traktory, pre jednonápravové kultivačné traktory a pre samochodné pracovné stroje platia ustanovenia tohto odseku s výnimkou písmena h).

(3) Prívesy s celkovou hmotnosťou väčšou ako 750 kg a návesy musia mať náhradné koleso s ráfikom a s pneumatikou predpísaného druhu a rozmeru upevnené v držiaku, ktorý zabezpečuje, že sila pri snímaní kolesa z držiaka alebo pri vkladaní do držiaka nepresiahne 490 N; súprava ťahača s návesom môže v prípade rovnakých rozmerom pneumatík a rovnakého vyhotovenia kolesa jedno spoločné náhradné koleso. Ustanovenie tohto odseku neplatí pre jednoúčelové poľnohospodárske a lesné prípojné pracovné stroje; výrobca, prípadne dovozca dodá k nim náhradné koleso s ráfikom a s pneumatikou voľne ložené.

(4) Vozidlá kategórie L3, L4 a L5 musia mať toto minimálne vystrojenie:

a) jednu zapaľovaciu sviečku s tesnením,

b) jednu náhradnú poistku,

c) po jednej náhradnej žiarovke z každého druhu žiarovky používanej na vonkajšie osvetlenie vozidla,

d) hustilku alebo fľašu so stlačeným plynom (vzduchom),

e) kľúč na zapaľovaciu sviečku,

f) rezervnú dušu alebo súpravu na opravu duše.

(5) Motorové vozidlá uvedené v odsekoch 2 až 4 a poľnohospodárske a lesné traktory musia byť vybavené zdravotníckymi potrebami v samostatnom puzdre (ďalej len „lekárnička"). Lekárnička odovzdávaná s novým vozidlom musí obsahovať predmety, ktoré určujú osobitné predpisy.[142]) Prevádzkovateľ je povinný lekárničku riadne udržiavať.

(6) Vozidlá jednotlivých kategórií musia mať okrem toho ešte vybavenie určené technickými a preberacími podmienkami výrobcu alebo odberateľa.

(7) Nové vozidlo musí pri odovzdaní predajná organizácia vybaviť minimálnym vystrojením podľa odsekov 2 až 6.

ŠIESTA ČASŤ
Záverečné ustanovenia

§ 81
Výklad niektorých pojmov

(1) Najvyššia konštrukčná rýchlosť vozidla je najvyššia rýchlosť určená konštruktérom alebo výrobcom vozidla; táto rýchlosť pri nastavení vozidla predpísanom konštruktérom alebo výrobcom je spravidla - pokiaľ príslušný orgán republiky neustanoví inak - najvyššou povolenou rýchlosťou vozidla. Skúškou zisťovaná skutočná najvyššia rýchlosť vozidla sa nesmie za predpísaných podmienok líšiť od najvyššej konštrukčnej rýchlosti viac ako o + 10% pri vozidlách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou 25 $km.h^{-1}$ a o + 5% pri vozidlách s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou prevyšujúcou 25 $km.h^{-1}$, pričom skutočná rýchlosť vozidla nesmie byť nikdy nižšia ako rýchlosť udávaná prístrojom.

(2) Celková hmotnosť vozidla je súčet pohotovostnej a užitočnej hmotnosti. V jazdných súpravách sa celkovou hmotnosťou jednotlivého vozidla rozumie numerický súčet hmotností pripadajúcich na jednotlivé nápravy.

(3) Pohotovostnou hmotnosťou vozidla sa rozumie hmotnosť kompletne vybaveného vozidla, t. j. s predpísaným vystrojením, s plnou zásobou paliva, mastív a chladiacej kvapaliny; do pohotovostnej hmotnosti sa zahŕňa aj hmotnosť pomocných alebo pracovných zariadení k vozidlu trvale pevne pripojených (napr. navijaky, nakladacie žeriavy a pod.).

(4) Užitočnou hmotnosťou vozidla sa rozumie hmotnosť nákladu, osôb a pomocného alebo pracovného zariadenia prechodne aj nepevne pripojeného (napr. snímateľná snehová radlica na upravených bežných cestných vozidlách na dopravu po pozemných komunikáciách, demontovateľné nástavné dielce výložníkov a protizávažia ťažkých kolesových samochodných žeriavov, rýpadiel, automobilových žeriavov, automobilových rýpadiel a pod.).

(5) Okamžitou hmotnosťou vozidla sa rozumie hmotnosť vozidla, v rozsahu od pohotovostnej do celkovej hmotnosti vozidla, zistená v danom okamihu pri prevádzke.

(6) Obsaditeľnosťou vozidla sa na účely tejto vyhlášky rozumie počet miest na sedenie.

(7) „Vozidlá uvedené do prevádzky ..." sú vozidlá, ktorým sa prvý raz prideľuje štátna poznávacia značka, alebo vozidlá, ktoré sú pustené do prevádzky bez štátnej poznávacej značky a ktoré prevádzkovateľ prvý raz použije na premávku na pozemných komunikáciách.

§ 82
Výnimky

Príslušný orgán republiky môže v odôvodnených prípadoch pri schválení typu vozidla alebo pre typ vozidla alebo pre prevádzku jednotlivých vozidiel povoliť výnimku z tejto vyhlášky; pokiaľ výrobca (dovozca) žiada o povolenie výnimky súvisiacej s bezpečnosťou a ochranou zdravia pri práci a s pracovnými podmienkami pracovníkov obsluhujúcich motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá, musí k žiadosti pripojiť stanovisko Českého úradu bezpečnosti práce alebo Slovenského úradu bezpečnosti práce; pokiaľ výrobca (dovozca) žiada o povolenie výnimky súvisiacej s ochranou zdravých životných podmienok pri práci včítane zdravia pri práci a s pracovnými podmienkami, musí k žiadosti pripojiť stanovisko hlavného hygienika Českej socialistickej republiky alebo hlavného hygienika Slovenskej socialistickej republiky. Každé povolenie výnimky musí byť vyznačené v technickom preukaze, prípadne v technickom osvedčení vozidla, pokiaľ v povolení výnimky nie je ustanovené inak.

§ 83
Prechodné ustanovenia

(1) Ustanovenia tejto vyhlášky platia aj pre vozidlá, ktoré boli uvedené do prevádzky, vyrobené alebo dovezené alebo ktorých technická spôsobilosť bola schválená predo dňom účinnosti tejto vyhlášky, pokiaľ nie je v jednotlivých ustanoveniach ustanovené inak; v týchto prípadoch musia vozidlá spĺňať podmienky ustanovené skoršími predpismi.[143])

(2) Ak sa na vozidle nahrádza alebo dopĺňa nejaká časť, mechanizmus, príslušenstvo, vystrojenie alebo vybavenie, musí nová časť, mechanizmus, príslušenstvo, vystrojenie alebo vybavenie spĺňať podmienky ustanovené pre ne touto vyhláškou, včítane schválenia, ak je pre ne predpísané. To platí aj vtedy, ak pôvodná časť, mechanizmus, príslušenstvo, vystrojenie alebo vybavenie vozidla tieto podmienky nemuseli spĺňať, pretože vozidlo bolo uvedené do prevádzky, vyrobené alebo dovezené alebo jeho technická spôsobilosť bola schválená predo dňom ustanoveným pre platnosť príslušného ustanovenia.

(3) Ak sa zmení osobitný predpis,[7]) postupuje sa podľa zmeneného znenia, ak nie je v ňom ustanovené inak, pri vozidlách (výstroji, súčastiach)

a) doteraz podľa skoršieho znenia osobitného predpisu nehomologizovaných dňom nadobudnutia platnosti zmeneného znenia,

b) už podľa skoršieho znenia osobitného predpisu homologizovaných po uplynutí jedného roka odo dňa nadobudnutia platnosti zmeneného znenia.

§ 84
Technická nespôsobilosť vozidiel na premávku

(1) Ak vozidlo nezodpovedá technickým podmienkam ustanoveným pre jeho premávku v takej miere, že ohrozuje bezpečnosť a plynulosť premávky alebo bezpečnosť osôb a majetku alebo poškodzuje pozemnú komunikáciu a znehodnocuje životné prostredie, musí byť vyradené z premávky do tých čias, kým sa závady neodstránia.[45])

(2) Za závady podľa odseku 1 sa pokladajú najmä:

1. ak účinnosť bŕzd nedosahuje určený limit alebo rozdiel brzdných síl na obvode jednotlivých kolies tej istej nápravy je väčší ako 30%;

2. ak sa musí opätovne stlačiť pedál prevádzkovej brzdy pred vyvolaním brzdného účinku;

3. vôľa riadenia prevyšujúca povolenú maximálnu hodnotu alebo deformácia riadiaceho mechanizmu;
4. zjavné deformácie náprav;
5. podstatné poškodenie čelného skla (napr. poškriabanie stieradlami, pri vrstvenom skle popraskanie);
6. ak opotrebenie alebo poškodenie pneumatík prevyšuje prípustnú hranicu;
7. poškodené perovanie a tlmiče perovania;
8. zjavné unikanie paliva alebo oleja;
9. ak nesvieti stretávacie, obrysové alebo brzdové svetlo na vozidle aspoň na strane privrátenej k stredu vozovky alebo smerové svetlá alebo ak nespĺňajú predpísanú svietivosť;
10. nemožnosť prepnúť diaľkové svetlá na stretávacie;
11. chybne nastavené alebo poškodené svetlomety so stretávacími svetlami a svetlomety a svietidlá so svetlami do hmly spôsobujúce oslnenie a chybne zapojené jednotlivé svetlá;
12. použitie iného než schváleného bezpečnostného skla pri vozidlách vyrábaných (dovážaných) s týmito sklami;
13. poškodenie alebo deformácia podvozku alebo karosérie, čo môžu bezprostredne ohroziť bezpečnosť premávky;
14. ak objemový obsah kysličníka uhoľnatého (CO) v spalinách benzínového zážihového motora alebo stupeň dymivosti zápalného naftového motora alebo vonkajší hluk vozidla prevyšujú povolenú hodnotu.

(3) Z premávky musí byť vyradené aj vozidlo v socialistickom vlastníctve, ktoré nespĺňa podmienky osobitného predpisu.[144])

§ 85
Technické kontroly motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel v prevádzke

(1) Kontroly technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel , ktoré už boli uvedené do prevádzky, upravujú osobitné predpisy.[145])

(2) Pri technických kontrolách motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel sa kontrolujú predovšetkým mechanizmy a funkcie, ktorých nevyhovujúci technický stav môže ohroziť bezpečnosť a plynulosť premávky alebo bezpečnosť osôb a majetku, spôsobiť poškodenie pozemnej komunikácie alebo narušiť vo zvýšenej miere kvalitu životného prostredia. Spôsob kontroly činnosti jednotlivých mechanizmov a zariadení vozidiel ustanoví Federálne ministerstvo vnútra po dohode s Federálnym ministerstvom dopravy.

(3) Mechanizmy a zariadenia motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel kontrolované z hľadiska ich stavu a činnosti v stanici technickej kontroly sú uvedené v prílohe tejto vyhlášky.

§ 86
Zrušovacie ustanovenie

Vo vyhláške Federálneho ministerstva dopravy č. 90/1975 Zb. o podmienkach prevádzky vozidiel na pozemných komunikáciách sa zrušujú:

1. § 15 až 22 dňom 1.1.1985 pre vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.7.1984,
2. § 24 dňom 1.1.1985 pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1984,
3. § 25 ods. 3 dňom 1.1.1985 pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená po 1.7.1984,

4. § 26 ods. 6 až 16 dňom 1.1.1986 pre vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1.7.1984,
5. § 29 ods. 3 dňom 1.1.1986,
6. § 32 ods. 3 dňom 1.1.1986,
7. § 32 ods. 7 dňom 1.1.1985 pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985,
8. § 36 ods. 1 dňom 1.1.1985 pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985,
9. § 38 ods. 2 dňom 1.1.1987,
10. § 43 ods. 1 a 2 dňom 1.1.1985,
11. § 55 ods. 1 a 2 dňom 1.1.1985,
12. § 63 ods. 4 dňom 1.1.1985 pre vozidlá, ktorých technická spôsobilosť bola schválená pred 1.1.1985,
13. § 78 dňom 1.1.1986,
14. § 79 ods.1 dňom 1.1.1985 pre vozidlá vyrobené alebo dovezené pred 1.1.1985,
15. ostatné ustanovenia dňom nadobudnutia účinnosti tejto vyhlášky.

§ 87
Účinnosť

Táto vyhláška nadobúda účinnosť 1. júlom 1984.

Minister:

Ing. Blažek v. r.

Príloha č. 1
vyhlášky č. 41/1984 Zb.

Mechanizmy a zariadenia motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel kontrolované z hľadiska stavu a činnosti v stanici technickej kontroly

1. Brzdové sústavy
   a) účinnosť brzdového mechanizmu na prevádzkové, núdzové a parkovacie brzdenie (brzdné sily na obvodoch jednotlivých kolies, ovládacie sily) a rovnomernosť brzdného účinku na protiľahlých kolesách;
   b) funkcia odľahčovacej brzdy, prípadne automatickej brzdy prívesu;
   c) stav a činnosť ovládacieho mechanizmu bŕzd, tesnosť rozvodu ovládacieho média (kvapaliny, vzduchu);
   d) nábeh tlaku vzduchu na najnepriaznivejšom mieste vozidla (jazdnej súpravy).
2. Riadenie
   a) stav a upevnenie volanta, stĺpika a prevodovky riadenia;
   b) obvodová vôľa volanta, plynulosť prenosu sily;
   c) stav výkyvného mechanizmu, vôľa v kĺboch a uložení;
   d) geometria riadenia (zbiehavosť a odklon kolies, prípadne príklon a záklon čapov);
   e) stav a činnosť posilňovača riadenia.
3. Nápravy, kolesá, perovanie, hriadele a kĺby
   a) stav náprav a zavesenie kolies, vôľa v zavesení a uložení;
   b) stav pneumatík (tlak, hustenie, hĺbka dezénu, poškodenie);
   c) stav, pripevnenie a hádzavosť kolies, poškodenie diskov alebo ráfikov;
   d) stav perovania a tlmičov perovania;
   e) stav spájacích hriadeľov a kĺbov.
4. Podvozok a karoséria
   a) stav podvozka (nosná konštrukcia);
   b) stav a upevnenie predných a zadných nárazníkov;
   c) vonkajší stav karosérie a kabíny vodiča (kapoty, blatníkov, dvier, bočníc, funkcia zámok a ich zaistenie, stav okenných mechanizmov, stav a druh skiel a pod.);
   d) stav interiéru, karosérie a kabíny vodiča (sedadiel, čalúnenia, dlážky, tesnosti a pod.);
   e) otváranie a zatváranie dvier;
   f) stav, upevnenie a funkcia predpísaných bezpečnostných pásov;
   g) stav, počet, umiestnenie a upevnenie spätných zrkadiel, clôn proti slnku a hasiacich prístrojov;
   h) stav, počet a činnosť stieračov a postrekovačov skla;
   i) upevnenie, zaistenie a poisťovacie zariadenie plošiny (korby) sklápacej karosérie a funkcia a tesnosť hydraulických systémov.
5. Spaliny (výfukové plyny)
   a) objemový obsah kysličníka uhoľnatého (CO) v spalinách benzínových zážihových motorov;
   b) stupeň dymivosti zápalného naftového motora;
   c) stav a tesnosť výfukového potrubia a tlmiča výfuku, smer vyústenia.
6. Osvetlenie a svetelná signalizácia
   a) stav a funkcia, prípadne závislosť zapojenia hlavných svetlometov, obrysových svetiel, osvetlenia zadnej štátnej poznávacej značky, brzdových svetiel, smerových svetiel a ostatných predpísaných alebo povolených osvetľovacích zariadení;

b) nastavenie svetlometov s diaľkovým a stretávacím svetlom;

c) stav, umiestnenie, geometrická viditeľnosť, tvar, farba a rozmery predných a zadných, prípadne bočných odrazových skiel;

d) funkcia, farba a umiestnenie predpísaných kontroliek;

e) stav a nastavenie svetlometov a svietidiel so svetlami do hmly.

7. Spájacie zariadenie

a) stav, upevnenie a činnosť závesu pre príves, prípadne zariadenie na pripojenie návesu;

b) stav elektrického pospájania a hadíc na vedenie vzduchu alebo kvapaliny na spojenie ťažného a prípojného vozidla;

c) stav ťažného oja prívesu;

d) stav a upevnenie poistného spájacieho zariadenia.

8. Ostatné mechanizmy a zariadenia

a) činnosť zvukových výstražných zariadení;

b) stav a upevnenie elektrických vedení (pokiaľ sú viditeľné) a akumulátora;

c) tesnosť mechanizmov a potrubia proti unikaniu kvapalín, mastív alebo vzduchu;

d) tesnosť mechanizmov a potrubia vykurovacieho a vetracieho systému a objemový obsah kysličníka uhoľnatého (CO) v spalinách v nezávislom systéme vykurovania;

e) stav a upevnenie palivovej nádrže;

f) stav a funkcia rýchlomeru (tachografu) včítane pohonu;

g) odrušenie elektrických prístrojov a zariadení, úplnosť odrušovacích prvkov.

9. Vonkajší hluk vozidiel - funkcia výfukového systému.

10. Prevodový mechanizmus

Zaraďovanie rýchlostných stupňov a funkcia spojky.

11. Osobitné vystrojenie

Stav a uloženie predpísaného osobitného vystrojenia niektorých druhov vozidiel (plachta a oblúky, nádoby na rezervné palivo a ich držiaky, navijak, hydraulická ruka, dvíhacie čelo, strmene na lôžka v autobusoch a pod.) a hasiaci prístroj, pokiaľ je predpísaný.

12. Účinnosť a činnosť bŕzd, funkcia spojky a funkcia zaraďovania rýchlostných stupňov sa kontrolujú na valcovej skúšobni bŕzd (valcovom dynamometri) alebo decelerometrom (decelerografom); svetlomety sa nastavujú na kontrolnej stene alebo optickým prístrojom.

13. Pred začatím technickej kontroly sa skontrolujú doklady vozidla (technický preukaz a osvedčenie o technickom preukaze); zároveň sa overí, či fyzický stav vozidla zodpovedá vo všetkých častiach údajom uvedeným v dokladoch.

Príloha č. 2
vyhlášky č. 41/1984 Zb.

Najvyššie prípustné hodnoty hladín vonkajšieho hluku vozidiel

Jednostopové motorové vozidlá

Objem valcov motora	dB (A)
≤ 80 cm^3	78
≤ 125 cm^3	80
≤ 350 cm^3	83
≤ 500 cm^3	85
> 500 cm^3	86

Vozidlá kategórie M a N

Katerória vozidiel	dB (A)
M_1	80
M_2 ktorých hmotnosť neprevyšuje 3,5 t	81
M_2 a M_3 ktorých hmotnosť prevyšuje 3,5 t	82
M_2 a M_3 ktorých motor má výkon 147 kW alebo viacej	85
M_2 a M_3 určené pre mestskú hromadnú dopravu	80[146])
N_1	81
N_2 a N_3	86
N_3 ktorých motor má výkon 147 kW alebo viac	88

OBSAH

PRVÁ ČASŤ

Základné podmienky prevádzky vozidiel

Všeobecné ustanovenia § 1
Spôsobilosť vozidiel na premávku § 2
Schvaľovanie technickej spôsobilosti typov vozidiel § 3
Schvaľovanie technickej spôsobilosti výstroja a súčastí vozidiel § 4—5
Stavba jednotlivého vozidla § 6
Prestavba jednotlivého vozidla § 7
Údržba vozidiel § 8
Schvaľovanie technickej spôsobilosti trolejbusov a električiek § 9
Kategórie vozidiel § 10

DRUHÁ ČASŤ

Podmienky košírukcie a vyhotovenia vozidiel

Rozmery vozidiel a jazdných súprav § 11
Vyznačenie obrysov vozidiel a ich súprav § 12
Hmotnosť pripadajúca na nápravu, celková hmotnosť vozidla a hmotnosť pripadajúca na kladku pri pásovom vozidle § 13
Brzdy vozidiel § 14
Brzdy vozidiel kategórie M a N § 15
Brzdy prípojných vozidiel § 16
Brzdy vozidiel kategórie L § 17
Účinok brzd § 18
Motor a výkon motora § 19
Riadenie vozidiel § 20
Ovládacie a kontrolné zariadenia § 21
Výhľad z miesta vodiča a spätné zrkadlá § 22
Zariadenie na spätnú jazdu a zabezpečenie vozidiel proti pohybu § 23
Kryty kolies a protišmykové reťaze § 24
Kolesá, pneumatiky a plné gumové obruče § 25
Perovanie vozidiel § 26
Karoséria vozidiel a kabína vodiča § 27—30
Sedadlá a lôžka vozidiel § 31
Dlážka a bočnice karosérií vozidiel § 32
Dvere, dverné závesy a uzávery § 33
Zariadenie na nastupovanie a vystupovanie § 34
Nádrž na palivá § 35
Palivové potrubie § 36
Prevádzkové materiály § 37
Výfukový systém § 38
Emisia škodlivín vo výfukových plynoch § 39
Hluk vozidiel § 40
Zdrojové súpravy elektrickej energie § 41
Elektrická inštalácia vozidla § 42
Osvetlenie vozidiel § 43
Svetlomety vozidiel § 44
Obrysové a parkovacie svetlá § 45
Zariadenie na osvetlenie zadnej štátnej poznávacej značky a osvetlenie smerových tabuliek § 46
Brzdové svetlá § 47
Smerové svetlá § 48
Odrazové sklá § 49
Svetlomety a svietidlá so svetlami do hmly, spätnými svetlami a s hľadacím svetlom § 50
Svetelné výstražné zariadenie § 51
Zvláštne výstražné svetlá § 52
Vnútorné osvetlenie vozidiel § 53
Zvukové výstražné zariadenia § 54
Stierače a postrekovače čelných a zadných skiel, odmrazovanie a odhmlievanie skiel, zariadenie na čistenie svetlometov § 55
Odrušenie vozidiel § 56
Zasklenie vozidiel a clona proti slnku § 57
Rýchlomery, tachografy a počítače prejdenej vzdialenosti § 58
Vykurovací a vetrací systém § 59
Zariadenia proti neoprávnenému použitiu vozidla § 60
Zariadenie na spájanie vozidiel § 61
Nárazníky automobilov, prípojných vozidiel a zariadenie proti vklineniu malých vozidiel pod veľké vozidlá § 62
Bezpečnostné pásy a ich kotvové úchytky § 63
Prívesy za osobné automobily § 64
Jednostopové motorové vozidlá § 65
Prípojné vozidlá jednostopových motorových vozidiel § 66

TRETIA ČASŤ

Ďalšie podmienky konštrukcie a vyhotovenia zvláštnych vozidiel

Poľnohospodárske a lesné kolesové traktory § 67
Jednonápravové kultivačné traktory a ich prívesy § 68
Samochodné poľnohospodárske a lesné stroje § 69
Pojazdné pracovné stroje § 70
Motorové ručné vozíky § 71

ŠTVRTÁ ČASŤ

Ďalšie podmienky konštrukcie a vyhotovenia nemotorových vozidiel

Záprahové vozidlá § 72
Bicykle § 73
Ručné vozíky § 74

PIATA ČASŤ

Doplnkový výstroj a vybavenie vozidiel

Ochranné prilby pre motoristov § 75
Výrobné (továrenské) štítky, výrobné čísla a homologizačné čísla § 76
Značenie niektorých údajov na vozidle § 77
Hasiace prístroje § 78
Prenosný výstražný trojuholník § 79
Ďalšie vystrojenie motorových a prípojných vozidiel § 80

ŠIESTA ČASŤ

Záverečné ustanovenia

Výklad niektorých pojmov § 81
Výnimky § 82
Prechodné ustanovenia § 83
Technická nespôsobilosť vozidiel na premávku § 84
Technické kontroly motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel v prevádzke § 85
Zrušovacie ustanovenie § 86
Účinnosť § 87

Prílohy vyhlášky

Príloha č. 1 — Mechanizmy a zariadenia motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel kontrolované z hľadiska stavu a činnosti v stanici technickej kontroly
Príloha č. 2 — Najvyššie prípustné hodnoty hladín vonkajšieho hluku vozidiel

1) § 1 ods. 2 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

2) ČSN 30 0024.

3) Dohovor o cestnej premávke (Viedeň 1968).

4) § 7 zákona č. 42/1980 Zb. o hospodárskych stykoch so zahraničím.

5) Zákon Českej národnej rady č. 58/1971 Zb. o určení ústredného orgánu štátnej správy vo veciach dopravy.

6) Zákon Slovenskej národnej rady č. 33/1971 Zb. o určení ústredného orgánu štátnej správy vo veciach dopravy v pôsobnosti Slovenskej socialistickej republiky.

7) Predpisy Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (ďalej len „EHK"), ktoré tvoria prílohy Dohody o prijatí jednotných podmienok pre homologáciu (overovanie zhodnosti) a o vzájomnom uznávaní homologácie výstroja a súčastí motorových vozidiel - Ženeva 1958 (vyhláška ministra zahraničných vecí č. 176/1960 Zb.). České znenie možno objednať ako informačný materiál v Ústave pre výskum motorových vozidiel, Praha. Výklad uvedených predpisov podáva Federálne ministerstvo dopravy v spolupráci s príslušnou skúšobňou poverenou homologizáciou.

8) Elektrotechnický zkušební ústav, Praha-Trója (ďalej len „EZÚ"), Ústav silniční a městské dopravy, Jánský vršek 13, Praha 1 (ďalej len „ÚSMD"), Ústav pro výskum motorových vozidiel, Lihovarská 12, Praha 9 (ďalej len „ÚVMV"), Výskumný ústav gumárenské a plastikářské technologie, Gottwaldov (ďalej len „VÚGPT").

9) Typy hasiacich prístrojov (§ 78) schvaľuje Ministerstvo vnútra ČSR - Halvná správa požiarnej ochrany alebo MInisterstvo vnútra SSR - Hlavná správa požiarnej ochrany podľa predpisov o požiarnej ochrane. tento orgán tiež ustanoví podrobnejšie podmienky týkajúce sa vyhotovenia, upevnenia na vozidle a kontroly hasiacich prístrojov.

10) Stavbu jednotlivého vozidla povoľuje podľa § 75 vyhlášky Ministerstva vnútra č. 145/1956 Ú.v. (Ú.l.) o premávke na cestách dopravný inšpektorát VB. Súhlas národného výboru je len jedným z podkladov pre rozhodnutie dopravného inšpektorátu VB.

11) Prestavbu cestného motorového vozidla povoľuje podľa § 77 vyhlášky č. 145/1956 (Ú.v.) Ú.l. dopravný inšpektorát VB. Súhlas národného výboru je len jedným z podkladov pre rozhodnutie dopravného inšpektorátu VB.

12) Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 60/1981 Zb. o hospodárnosti prevádzky cestných vozidiel na motorovú dopravu v znení vyhlášky č. 104/1982 Zb.

13) § 26 a 27 zákona č. 51/1964 Zb. o dráhach. § 36 a 37 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 52/1964 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o dráhach. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 18/1981 Zb. o schvaľovaní dráhových vozidiel a osobitných dráhových mechanizačných zariadení.

14) Bez zmeny podstatnej časti podľa § 77 ods. 2 vyhlášky č. 145/1956 Ú.v. (Ú.l.).

15) ČSN 28 0312.

16) ČSN 30 0552.

17) § 11 ods. 1 písm. a) vyhlášky Federálneho ministerstva dopravy č. 35/1984 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o pozemných komunikáciách (cestný zákon).

18) Poddajnosťou sa rozumie možnosť vychýliť zariadenie silou 45 N pôsobiacou na voľný koniec tykadla.

19) Celková hmotnosť vozidla v prevádzke sa môže pre znečistenie (blatom, snehom, vodou a pod.) prekročiť o 3%.

20) Vyhláška č. 35/1984 Zb.

21) Ide o jednonápravové prívesy určené pre práce v poľnohospodárstve, lesníctve a stavebníctve; v terminológii používanej v uvedených odvetviach sa nazývajú návesmi.

22) Predpis EHK č.13; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV. Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 10 729 z 30. marca 1984 o podmienkach, ktoré musia z hľadiska brzdenia spĺňať niektoré druhy vozidiel a súprav.

23) Brzdenie sa pokladá za odstupňovateľné, pokiaľ v normálnom rozsahu činností zariadenia, a to tak pri brzdení, ako aj pri odbrzďovaní
- vodič môže v každom okamihu zväčšiť alebo zmenšiť brzdnú silu pôsobením na ovládací mechanizmus;
- brzdná sila sa mení v rovnakom zmysle ako pôsobenie na ovládací mechanizmus;
* možno ľahko dostatočne jemne regulovať brzdnú silu.

24) Termín „ovládať bez zmeny polohy trupu" vychádza z podmienky, že vodič je na sedadle pripútaný trojbodovým bezpečnostným pásom. Pri jednostopových motorových vozidlách a pri vozidlách, pri vedení ktorých vodič stojí, sa týmto termínom rozumie, že jednotlivé mechanizmy sú vodičovi ľahko dosiahnuteľné a že pri ich ovládaní nemusí odvracať pozornosť od jazdnej dráhy ani sňať obe ruky z riadenia vozidla.

25) ČSN 30 3558.

26) ISO 3583.

27) Vzdialenosťou sa rozumie brzdná dráha, ktorú vozidlo prejde od okamihu, keď vodič začne pôsobiť na ovládací mechanizmus, až do okamihu, keď sa vozidlo zastaví. Začiatočná rýchlosť je skutočná rýchlosť v okamihu, keď vodič začne pôsobiť na ovládací mechanizmus bŕzd. Vo vzorcoch na meranie účinnosti bŕzd sa rozumie symbolom s - brzdná dráha v metroch Vo - skutočná začiatočná rýchlosť v km.h-1; ak vozidlo nedosahuje rýchlosť uvedenú v tabuľke, potom Vo = najvyššej dosiahnuteľnej rýchlosti vozidla.

28) Podkladom schválenia je protokol o dlhodobej skúške motora, ktorý predloží výrobca, prípadne dovozca. Protokol o dlhodobej skúške motora pri vozidlách kategórie M,N a L vyrábaných v ČSSR spíše ÚVMV.

29) Výkon sa meria a udáva podľa metódy uvedenej v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/78, Annex 1 (R.E.3), prípadne ISO 1585, ČSN 30 2008. ISO 4164 (pre mopedy). ISO 4106 (pre motocykle). ISO 2288 - pre poľnohospodárske a lesné traktory.

30) Ťažkými cestnými ťahačmi sa rozumejú špeciálne automobily spravidla s tzv. mŕtvou záťažou, uspôsobené na ťahanie ťažkých nadlimitných prípojných vozidiel, ako napr. podvalníkov, nízkoložných návesov a pod., pričom celková hmotnosť súpravy je väčšia ako 48 t.

31) Je neprípustné montovať na bicykle [§ 73 ods. 6 písm. c)] motory s objemom valcov presahujúcim 50 cm^3; ak sa tak stane, považuje sa také vozidlo za motocykel.

32) Bližšie určenie veľkosti a umiestnenie označenia sa ponecháva na vôli výrobcu.

33) Homologizačné skúšky vykonáva ÚVMV podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/GRRF/R.72.

34) V závislosti od zdroja energie nevyhnutnej pre nastavenie riadených kolies rozlišuje sa riadiaci mechanizmus: a) ručné riadenie - sila na zmenu pohybu riadiaceho mechanizmus a zabezpečuje iba svalovou silou vodiča, b) riadenie s posilňovačom - sila na zmenu pohybu riadiaceho mechanizmu sa zabezpečuje tak svalovou silou vodiča, ako aj špeciálnym zariadením s mechanickou spätnou väzbou, c) strojové riadenie - sila na zmenu pohybu riadiaceho mechanizmu sa zabezpečuje iba špeciálnym zariadením bez mechanickej spätnej väzby. Špeciálne zariadenie zabezpečuje doplňajúcu alebo nezávislú energiu. Táto energia sa môže získať prostredníctvom mechanických, hydraulických, pneumatických alebo elektrických systémov alebo ich kombinácií.

35) Hodnoty vôle riadenia sa merajú pri umiestnení riadiacich kolies vozidla na točniach s valivým uložením. Merajú sa pri pohotovostnej aj celkovej hmotnosti vozidla.

36) Predpis EHK č. 12; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

37) Operačná dosiahnuteľnosť ovládačov sa zisťuje podľa ONA 30 0731.

38) Overovanie vykonáva ÚVMV podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumentu TRANS/SC 1/WP 29/R.1 Rev.3 a ČSN 30 0110.

39) ČSN 30 0029.

40) Pri združených kruhových prístrojoch, t.j. na kruhových stupniciach, pri ktorých vertikálna zložka rozsahu stupnice prevažuje nad horizontálnou alebo sa jej rovná, platí pohyb smerom nahor.

41) Overovanie vykonáva ÚVMV
- pre vozidlá kategórie M1 podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.43;
- pre vozidlá kategórie M2 a M3 podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.45;
pre vozidlá kategórie M a N podľa metodiky ÚVMV č. D - 11.2.

42) predpis EHK č.46; vykonávaním homologizačných skúšok sú poverené EZÚ z hľadiska optických vlastností a rozmerov zrkadlovej plochy a ÚVMV z hľadiska rozmiestnenia na vozidle, z hľadiska výhľadu z miesta vodiča a z hľadiska pasívnej bezpečnosti.

43) ČSN 64 0001.

44) Predpis EHK č.30 pre vozidlá kategórie M1 a ich prípojné vozidlá. Predpis EHK č.54 pre vozidlá kategórie M2, M3 a N a ich prípojné vozidlá. Vykonávaním homologizačných skúšok je poverený VÚGPT.

45) § 4 ods. 4 vyhlášky Federálneho ministerstva vnútra č. 100/1975 Zb. o pravidlách cestnej premávky.

46) Konštrukciou pneumatiky sa na účely tejto vyhlášky rozumie diagonálna, radiálna a zmiešaná konštrukcia (BIAS.BELTED), STEEL a ALL STEEL.

47) Typom dezénu pneumatiky sa rozumie letný, zimný dezén (na bočnici pneumatiky musí byť označenie M+S M.S. alebo M/S alebo MS), terénny a univerzálny.

48) Zhodnou pneumatikou sa rozumie pneumatika zhodnej konštrukcie, typu dezénu a značky.

49) ČSN 63 1910. ČSN 63 1912.

50) Na oboch stranách bočnice pneumatiky musí byť vyznačený symbol, ktorého priemer je najmenej 20 mm, alebo nápis „REGROOVABLE".

51) Predpisy EHK č. 29, 32 a 33; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

52) Vyhláška Ministerstva zdravotníctva Českej socialistickej republiky č. 13/1977 Zb. o ochrane zdravia pred nepriaznivými účinkami hluku a vibrácií. Vyhláška Ministerstva zdravotníctva Slovenskej socialistickej republiky č. 14/1977 Zb. o ochrane zdravia pred nepriaznivými účinkami hluku a vibrácií. Smernice č. 41, 42 a 43, publikované v Zbierke hygienických predpisov vo zväzku 37 z roka 1977. Smernice č. 53, publikované v Zbierke hygienických predpisov vo zväzku 46 z roka 1977.

53) ISO 3795; overovanie vykonáva ÚVMV.

54) Predpis EHK č.21; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

55) Homologizačné skúšky vykonáva ÚVMV
- pre vozidlá kategórie M1 podľa Predpisu EHK č. 26,
pre vozidlá kategórie N a O podľa návrhov Predpisov EHK, obsiahnutých v dokumentoch TRANS/SC 1/WP 29/R.244 a R.245.

56) Počtom miest na sedenie vo vzťahu k šírke vozidla sa rozumie počet miest v jednom priečnom rade. Vnútorná svetlá šírka sa meria vo výške 495 mm nad bodom H.

57) Bodom H sa rozumie stred bederného kĺbu skúšobnej trojrozmernej figuríny podľa ČSN 30 0725.

58) Predpis EHK č. 52 - pre vozidlá určené na dopravu 9 až 16 sediacich cestujúcich (minibusy). Vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

59) Predpis EHK č. 36 - pre vozidlá určené na dopravu 17 a viacerých sediacich cestujúcich (autobusy). Vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

60) Napr. z hľadiska hodnôt vibrácií vyhláška č. 13/1977 Zb. a vyhláška č. 14/1977 Zb. ONA 30 0735.

61) Predpis EHK č. 17; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

62) Uhly sa merajú pomocou skúšobnej trojrozmernej figuríny podľa ČSN 30 0725.

63) Predpis EHK č. 35; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

64) Merané vo vzdialenosti 175 mm od bodu H na osi trupu figuríny podľa ČSN 30 0725.

65) Toto ustanovenie sa kontroluje v polohe sedadla zodpovedajúcej figuríny podľa ČSN 30 0725 50% veľkostnej skupiny pri výškovom nastavení sedadla do polovice rozsahov nastavenia.

66) Predpis EHK č. 25; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

67) Predpis EHK č. 21; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

68) ONA 30 0575; overovanie vykonáva ÚVMV.

69) Pohyblivými mechanizmami sa rozumejú napr. pedále, stĺpik riadenia, páka zaraďovania, páka parkovacej brzdy a pod.

70) Predpis EHK č. 11; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

71) Táto šírka sa meria vo výške pliec skúšobnej trojrozmernej figuríny podľa ČSN 30 0725. Pri vozidlách kategórie M2 a M3 sa svetlá šírka prevádzkových dvier meria po celej výške dverí.

72) Náboje kolies a ráfiky kolies sa nepovažujú za zariadenie na nastupovanie a vystupovanie.

73) Predpis EHK č. 34; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

74) ONA 30 1002.

75) Predpis EHK č. 40 pre motocykle. Predpis EHK č. 47 pre mopedy. Predpis EHK č. 15 pre motorové vozidlá kategórie M1 a N1 podľa série zmien 0 3 a od 1.10.1985 podľa série zmien 0 4. V týchto predpisoch sú uvedené najvyššie prípustné hodnoty obsahu kysličníka uhoľnatého, kysličníka dusíka a uhľovodíky oxanového radu vo výfukových plynoch. Vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

76) Predpis EHK č. 24; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

77) Predpis EHK č. 49; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

78) Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 10 729 z 30. marca 1984 o zisťovaní dymivosti zápalných motorov vozidiel v prevádzke.

79) Zábehom vozidla sa na tieto účely rozumie kilometrický prebeh vozidla v záručnej lehote do prehliadky určenej výrobcom, pri ktorej sa vozidlo nastavuje z hľadiska emisií škodlivín vo výfukových plynoch, najviac však do 3000 km.

80) Obsah kysličníka uhoľnatého vo výfukových plynoch sa zisťuje podľa metodiky ÚVMV.

81) Predpis EHK č. 9 pre trojkolesové motorové vozidlá. Predpis EHK č. 41 pre motocykle. Predpis EHK č. 51 pre vozidlá kategórie M a N. vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV. Homologizačné skúšky mopedov vykonáva ÚVMV podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.261.

82) Včítane miesta vodiča.

83) Najvyššia celková hmotnosť vozidla.

84) Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 10 729 z 30. marca 1984 o zisťovaní referenčnej hodnoty hladiny vonkajšieho hluku výfukového systému vozidiel v prevádzke.

85) Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 10 729 z 30. marca 1984 pre schvaľovanie motorových vozidiel z hľadiska hladiny ich vnútorného hluku.

86) ČSN 30 4002.

87) ISO 1724 - 12 V(N). ISO 1185 - 24 V(N).

88) ISO 3732 - 12 V(S). ISO 3731 - 24 V(S).

89) Homologizačné skúšky vykonávajú EZÚ (z hľadiska vyhotovenia) a ÚVMV (z funkčného hľadiska a z hľadiska umiestnenia) podľa návrhov Predpisov EHK, obsiahnutých v dokumentoch TRANS/SC 1/WP 29/R.12 a R.90/Rev.1.

90) Predpisy EHK č. 1 až 8, 19, 20, 23, 38, 50, 56 a 57 pre svetelné zariadenia a č.37 pre svetelné zdroje (žiarovky); vykonávaním homologizačných skúšok je poverený EZÚ.

91) Predpis EHK č. 48 pre umiestnenie svetelných zariadení na vozidlách kategórie M,N a O. Predpis EHK č. 53 pre umiestnenie svetelných zariadení namotocykloch. Vykonávaním

homologizačných skúšok je poverený ÚVMV. Homologizačné skúšky z hľadiska umiestnenia svetelných zariadení na mopedoch vykonáva ÚVMV podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/87.

92) ON 47 0004.

93) Za optimálnu sa považuje výška do 900 mm.

94) Zadné obrysové svetlá červenej farby sú koncovými svetlami.

95) Za pohyblivý záves sa nepovažujú napr.dostatočne tuhé gumové závesy, ktoré sú na daný účel špeciálne určené.

96) Špeciálnymi automobilmi vykonávajúcimi prácu za jazdy sú napr. zametacie, polievacie posýpacie a pod. automobily, odpratávacie vozidlá havarijnej služby, automobily s montážnymi plošinami na opravu vrchných električkových, trolejbusových a pod. vedení, automobily cestnej služby so snehovými pluhmi a radlicami; pojazdnými pracovnými strojmi sú napr. cestné gradre, stroje na horizontálne značenie ciest, cestné valce pracujúce na neuzavretých verejných pozemných komunikáciách.

97) § 11 vyhlášky č. 35/1984 Zb.

98) Homologizačné skúšky vykonáva EZÚ podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.16/Rev.1.

99) Predpis EHK č. 28; vykonávaním homologizačných skúšok vozidiel je poverený ÚVMV.

100) Predpis EHK č. 28; vykonávaním homologizačných skúšok zvukových zariadení je poverený EZÚ.

101) Homologizačné skúšky vykonáva ÚVMV podľa návrhov predpisov, obsiahnutých v dokumentoch TRANS/SC 1/WP 29/R.36/Rev.2 a R.44/Rev.1.

102) Predpis EHK č. 45; vykonávaním homologizačných skúšok vozidiel je poverený ÚVMV, vykonávaním homologizačných skúšok zariadení je poverený EZÚ.

103) § 9 a 19 zákona č. 110/1964 Zb. o telekomunikáciách. § 8 vyhlášky Ústrednej správy spojov č. 111/1964 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o telekomunikáciách, ČSN 34 2875.

104) Predpis EHK č. 10; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

105) Bezpečnostné sklá sú z vrstveného alebo z tvrdeného skla alebo z plastického materiálu. Vrstvené sklo je zasklievací materiál z dvoch alebo viacerých vrstiev skla spojených jednou alebo viacerými medzivrstvami z plastickej látky (napr. polyvinylbutarylu). Tvrdené sklo je homogénny zasklievací materiál osobitne spracovaný tak, že je veľmi odolný voči nárazu deformovateľného predmetu a po náraze sa charakteristicky rozpadne na nespočetné malé úlomky. Plastickým zasklievacím materiálom sa myslí napr. akrylické sklo alebo iné rovnocenné materiály.

106) Predpis EHK č. 43; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

107) Predpis EHK č. 39; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

108) Bezprievanovým pohybom vzduchu sa rozumie prúdenie vzduchu so strednou rýchlosťou v priestore hláv cestujúcich najviac 0,5 $m.s^{-1}$.

109) Rozumejú sa iné dva stupne než stupeň, keď systém nie je v činnosti.

110) ONA 30 0535; skúšky vykonáva ÚVMV.

111) Vo vzduchu na vetranie a kúrenie nesmie koncentrácia CO prekročiť 300 $mg.m^{-3}$.

112) To znamená pri zavretých oknách, ventilačných klapkách a pod.

113) Predpis EHK č. 18; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

114) Podmienky merania určí skúšobná metodika odborovej skúšobne Československých automobilových závodov „Kontrola a pevnostná skúška uzáveru riadenia". Overovanie vykonáva ÚVMV.

115) Homologizačné skúšky vykonáva ÚVMV podľa návrhu Predpisu, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.90/Rev.1.

116) Predpis EHK č.55.

117) Bližšie rozmerové údaje obsahuje ČSN 30 3664 alebo ISO 337.

118) § 26 vyhlášky č. 100/1975 Zb.

119) Predpis EHK č. 42; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚVMV.

120) Úprava Federálneho ministerstva dopravy č. 10 729 z 30. marca 1984 o zariadení proti vklineniu malých vozidiel pod veľké vozidlá. Overovanie vykonáva ÚVMV.

121) § 28 vyhlášky č. 100/1975 Zb.

123) Bezpečnostným pásom s dvojbodovým uchytením sa rozumie
- diagonálny pás, ktorý vedie cez plecnú časť trupu a ktorý je do karosérie vozidla pripevnený jednou kotvovou úchytkou v dlážke alebo prostredníctvom zodpovedajúcej súčasti na boku sedadla a druhou kotvovou úchytkou vyššie nad dlážkou v zadnej alebo bočnej časti karosérie,
brušný pás, ktorý vedie cez brušnú časť trupu a ktorý je do karosérie vozidla pripevnený dvoma kotvovými úchytkami v dlážke alebo prostredníctvom zodpovedajúcich súčastí na bokoch sedadla. Bezpečnostný pás s trojbodovým prichytením je kombináciou diagonálneho a brušného pásu.

124) Predpis EHK č. 44; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený ÚSMD a ÚVMV.

125) Homologizačné skúšky vykonáva ÚVMV podľa návrhu Predpisu EHK, obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.90/Rev.1.

126) Najvyššia rýchlosť traktorov sa meria na vozovke so sklonom do 1,5% na úseku najmenej 100 m dlhom, s novými pneumatikami najväčšieho priemeru určenými pre daný typ traktora a pri najnižšom celkovom prevodovom pomere (najvyšší rýchlostný stupeň); pritom skutočne nameraná najvyššia rýchlosť nesmie prevyšovať viac ako o 10% najvyššiu konštrukčnú rýchlosť.

127) ČSN 47 0002, ČSN 30 0417, ČSN 47 0070. Vyhláška č.13/1977 Zb. a vyhláška č.14/1977 Zb.Úprava Ministerstva zdravotníctva Slovenskej socialistickej republiky č.7/1978 o hygienických požiadavkách na pracovné prostredie (Vestník Ministerstva zdravotníctva SSR).

128) Homologizačné skúšky vykonáva ÚVMV podľa návrhu Predpisu EHK obsiahnutého v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.284.

129) Návrhy Predpisu EHK, v dokumente TRANS/SC 1/WP 29/R.274.

130) Účinky brzdenia sa hodnotia pri pohotovostnej i celkovej hmotnosti traktora (jazdnej súpravy) a rozložení hmotnosti pripadajúcich na jednotlivé nápravy, ktoré sú pre premávku na pozemných komunikáciách schválené.

131) K pracovným strojom patria napr. bagre, lopatkové nakladače, cestné valce, lokomobily, pôdne frézy, žeriavy a podobné dvíhacie zariadenia, odpratávacie stroje, buldozéry, gradre a pod.

132) Účinky brzdenia sa hodnotia pri pohotovostnej i celkovej hmotnosti stroja (jazdnej súpravy) a rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy, ktoré sú pre premávku na pozemných komunikáciách schválené.

133) Za tieto vozidlá sa považujú také vozidlá, ktoré sa používajú iba v určitom ročnom období alebo sa občasne premiestňujú.

134) Pracovnými strojmi s prepravným charakterom sa rozumejú napr. damper, príves jednonápravového ťahača, scraper a pod.

135) Svietivosť tohto svetla sa hodnotí na skúšobnej stene vo vzdialenosti 10 m od činnej svietiacej plochy a pritom sa požaduje a) pri svetle svetlometu vo svetelnom strede osvetlenej najmenej 3 lx a v rozsahu ± 4° v horizontálnej rovine najmenej 50% hodnoty nameranej vo svetelnom strede. b) pri zadnom obrysovom svetle červenej farby v rozmedzí horizontálnych a vertikálnych uhlov ± 10° od referenčnej osi svetla svietivosť 0,1 cd.

136) Predpis EHK č. 3; vykonávaním homologizačných skúšok je poverený EZÚ.

137) Predpis EHK č. 22.

138) Medzinárodné celosvetové identifikačné číslo vozidla. Norma ČAZ 30 0170.

139) Príklad schvaľovacieho znaku homologizácie: E8 10P - 01 0047 (E8 musí byť v kruhu) E8 = krajina schválenia (ČSSR) 10R = predpis EHK č.10 01 = séria zmien 01 predpisu EHK č. 10 0047 = číslo protokolu o homologizácii podľa predpisu EHK.

140) § 21 ods. 2 vyhlášky Federálneho ministerstva dopravy č. 122/1979 Zb., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej doprave a vnútroštátnom zasielateľstve.

141) Podklady pre schválenie spracúva EZÚ.

142) ON 84 6635.

143) Vyhláška Ministerstva dopravy č. 145/1958 Ú.v. (Ú. l.) o podmienkach premávky vozidiel na cestách. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 32/1972 Zb. o podmienkach prevádzky vozidiel na pozemných komunikáciách. Vyhláška Federálneho ministerstva dopravy č. 90/1975 Zb. o podmienkach prevádzky vozidiel na pozemných komunikáciách.

144) § 4 ods. 1 vyhlášky č. 60/1981 Zb.

145) § 83 vyhlášky č. 145/1956 Ú.v. (Ú. l.).

146) Vzťahuje sa na vozidlá vyrobené alebo dovezené po 1. 1. 1985.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava, tel.: 02 571 01 000, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.