

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Štátny dopravný úrad

**Metodický pokyn č. 18/2023,
ktorým sa mení a dopĺňa Metodický pokyn č. 48/2018, ktorým sa stanovujú kontrolné
položky týkajúce sa brzdového zariadenia (Kontrolné položky skupiny 1) v platnom
znení**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, štátny dopravný úrad podľa § 136 ods. 2 písm. a) bodu 38 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vydáva tento metodický pokyn:

Článok I

Metodický pokyn č. 48/2018, ktorým sa ustanovujú kontrolné položky týkajúce sa brzdového zariadenia (Kontrolné položky skupiny 1), v znení neskorších predpisov sa mení a dopĺňa takto:

1. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.5. časti Spôsob kontroly, sa na konci pripájajú tieto vety:
„V prípade prípojného vozidla je potrebné overiť funkčnosť ovládacieho ventilu (spínača) parkovacej brzdy aj z ťažného vozidla. Do informačného systému sa prenesú najväčšie hodnoty brzdnych síl odmerané na VSB zo všetkých kolies, na ktoré pôsobí parkovacia brzda, pričom technik použije ovládanie parkovacej brzdy umiestnené na prípojnom vozidle.“
2. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.5. časti Spôsob kontroly sa na konci pripája Poznámka, ktorá znie:
„*Poznámka: Ak technik subjektívne vyhodnotí, že ovládač parkovacej brzdy prípojného vozidla sa nachádza na mieste, na ktorom mu pri výkone tohto úkonu môže vzniknúť riziko ohrozenia na zdraví, technik použije vhodný predlžovací nástroj (adaptér), s ktorým dokáže manipulovať ovládačom parkovacej brzdy počas merania na VSB.*“
3. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.13. časti Spôsob kontroly, sa na konci pripája táto veta:
„V prípade, že je nedostatočná hrúbka brzdového obloženia indikovaná automatickým systémom na palubnej doske vozidla, avšak technik zistí pri prehliadke vozidla, že brzdové obloženie má dostatočnú hrúbku, potom môže tento stav technik hodnotiť ľahkou chybou napr. 1.1.13.SK.2.“
4. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.13. časti Chyby body 1.1.13.SK.1 a 1.1.13.SK.2 znejú
”

| | | | | |
|---------|----|---|---|---|
| 1.1.13. | SK | 1 | Indikácia opotrebenia brzdového obloženia automatickým systémom na palubnej doske vozidla (napriek dostatočnej hrúbke brzdového obloženia). | A |
|---------|----|---|---|---|

| | | | | |
|---------|----|---|---|---|
| 1.1.13. | SK | 2 | Nezapojenie kabeláže systému indikácie opotrebenia brzdového obloženia. | A |
|---------|----|---|---|---|

“.

5. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.14. časti Predpísané podmienky prvý bod znie:
 „1. Činné plochy kotúčov bŕzd a brzdových bubnov musia byť hladké, nesmú byť nadmerne poškodené, nadmerne skorodované (vytvorený pórovitý povrch na činnej ploche), nesmú mať nadmerne hlboké ryhy, prípadne nesmú byť znečistené olejom alebo tukom.“.

6. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.14. časti Chyby chyba 1.1.14.a.1) znie:

”

| | | | | |
|---------|----|---|--|---|
| 1.1.14. | a) | 1 | Brzdový bubon alebo kotúč je opotrebený, alebo nadmerne skorodovaný (na činnej ploche je vytvorený pórovitý povrch). | B |
|---------|----|---|--|---|

“.

7. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.20 časti Spôsob kontroly sa veta „Postačujúce je overenie jej činnosti sledovaním funkcie príslušného prevodu samočinnnej brzdy(napr. podľa pohybov kľúčov bŕzd).“ nahrádza vetou „Overenie činnosti samočinnnej brzdy prípojného vozidla sa vykoná pokusom o rozbeh jazdnej súpravy.“.

8. V prílohe v kontrolnej položke 1.1.22 časti Chyby chyba 1.1.22 SK.1 znie:

”

| | | | | |
|--------|----|---|---|---|
| 1.1.22 | SK | 1 | Kontrolná prípojka vzduchojemu chýba na vozidle, pre ktoré sú kontrolné prípojky povinné. | A |
|--------|----|---|---|---|

“.

9. V prílohe v kontrolnej položke 1.2.1. časti Predpísané podmienky šiesty bod znie:
 „6. Ovalita bubnov bŕzd alebo nerovnomerná hrúbka brzdových kotúčov nesmie pri skúške na valcovej skúšobni bŕzd spôsobovať neúmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa, pričom:

- najväčšia hodnota kolísania brzdnej sily nesmie byť väčšia ako (± 10) % od strednej hodnoty, okrem prípadov podľa písmen b) až g),
- v prípade náprav s kotúčovými a bubnovými brzdami vozidiel kategórií M1 a N1 vyrobených do 1.1.1989 nesmie byť najväčšia hodnota kolísania brzdnej sily väčšia ako (± 15) % od strednej hodnoty,
- v prípade náprav s bubnovými brzdami vozidiel kategórií M1, N1 a L vyrobených do 1.7.1972 nesmie byť najväčšia hodnota kolísania brzdnej sily väčšia ako (± 20) % od strednej hodnoty,
- v prípade náprav s bubnovými brzdami vozidiel kategórií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 vyrobených alebo prvýkrát prihlásených do evidencie do 1.1.1995 nesmie byť najväčšia hodnota kolísania brzdnej sily väčšia ako (± 15) % od strednej hodnoty,
- v prípade nezaťažených prípojných vozidiel nesmie byť najväčšia hodnota kolísania brzdnej sily väčšia ako (± 15) % od strednej hodnoty,
- v prípade vozidiel kategórie L nesmie byť najväčšia hodnota kolísania brzdnej sily väčšia ako (± 15) % od strednej hodnoty,
- v prípade vozidiel kategórie Ps sa kolísanie brzdnej sily neposudzuje.“.

10. V prílohe v kontrolnej položke 1.2.1. časti Spôsob kontroly, v štvrtom bode sa na konci pripája táto veta: „Ak odmerané nadmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa nie je dôsledkom nesprávneho fungovania alebo chyby niektorej časti brzdovej sústavy, ale je spôsobené dezénom pneumatiky, technik nevyznačí chybu 1.2.1.e), ale mobilným zariadením používaným pri technických kontrolách vyhotoví fotografiu vzoru dezénu konkrétnej pneumatiky a označenia pneumatiky (údaje o výrobcovi, obchodnom názve a rozmere pneumatiky musia byť na fotografii čitateľné).

11. V prílohe v kontrolnej položke 1.2.1. časti Spôsob kontroly, sa na konci pripája Poznámka, ktorá znie:

„Poznámka: Ak je kolísanie brzdnej sily spôsobené chybou inej konštrukčnej časti vozidla (napr. zavesenie kolesa, disk kolesa a pod.), okrem chyby v kontrolnej položke prislúchajúcej tejto chybnéj konštrukčnej časti vozidla technik vyznačí aj chybu 1.2.1.e.)“.

12. V prílohe, v kontrolnej položke 1.2.1. časti Chyby chyba 1.2.1.e) znie:

”

| | | | |
|--------|----|---|---|
| 1.2.1. | e) | Nadmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa, alebo kolísanie narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy. | B |
|--------|----|---|---|

“.

13. V prílohe v kontrolnej položke 1.2.2. časti Predpísané podmienky prvom bode sa na konci pripájajú tieto vety: „V prípade výcvikového vozidla autoškoly, ktoré je vybavené dvojitým ovládaním brzdovej sústavy, musí byť dosiahnutý minimálny brzdny účinok pri ovládaní ako z miesta pre vodiča, tak aj pomocou ovládania pre inštruktora. Do systému sa prenáša meranie z miesta pre vodiča. V prípade vozidla pre osoby s telesným postihnutím, ktoré je vybavené špeciálnym ovládaním prevádzkovej brzdy, je potrebné minimálny brzdny účinok dosiahnuť pomocou tohto ovládania. Pri meraní brzdneho účinku takto vybaveného vozidla nie je potrebné použiť pedometer.“.

14. Doterajší text prílohy kontrolnej položky 1.4.1. časti Predpísané podmienky sa označuje ako prvý bod a dopĺňa sa druhým bodom, ktorý znie:

„2. Za stav, kedy parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy (chyba 1.4.1.1), sa považuje, ak na niektorej strane nápravy nie je pôsobením parkovacej brzdy dosiahnutá sila väčšia ako 15 % najväčšej sily dosiahnutej parkovacou brzdou na druhej strane tej istej nápravy.“.

15. V prílohe kontrolnej položke 1.4.2 časť Predpísané podmienky znie:

„Predpísané podmienky

1. Vozidlá kategórií L, M, N, O, T, R a Ps musia byť schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok vyjadrený zbrzdením (Zmin).

2. Predpísaný minimálny brzdny účinok je

a) pre všetky kategórie vozidiel zbrzdenie 16% zodpovedajúce najväčšej celkovej prípustnej hmotnosti vozidla,

b) ak ide o motorové vozidlo, ktoré možno zapojiť do súpravy s prípojným vozidlom, potom zbrzdenie 12% zodpovedajúce najväčšej celkovej prípustnej hmotnosti vozidla zväčšenej o najväčšiu prípustnú hmotnosť nebrzdeného prípojného vozidla, pričom sa v tomto prípade

vyžaduje aj dosiahnutie predpísaného zbrzdzenia podľa písmena a); táto podmienka sa vzťahuje na motorové vozidlá, ktoré majú spájacie zariadenie zapísané v doklade vozidla, alebo na ktorých je spájacie zariadenie namontované (platí aj v prípade odnímateľného spájacieho zariadenia).

Poznámka: Údaj o najväčšej prípustnej hmotnosti nebrzdeného prípojného vozidla, s ktorým môže byť vozidlo zapojené do súpravy, sa určí z rubriky O.2 osvedčenia o evidencii časti I alebo časti II. “.

15. V prílohe v kontrolnej položke 1.4.2 časti Spôsob kontroly, sa na konci pripája táto veta: „Alternatívnymi možnosťami na odskúšanie funkcie parkovacej brzdy sú v takejto situácii pokus o rozbeh pri aktivovanej parkovacej brzde alebo udržanie vozidla na svahu so sklonom aspoň 20 %.“.

Článok II

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť 1. októbra 2023.

Ing. Ľubomír Moravčík, PhD.
riaditeľ štátneho dopravného úradu