

**Dôvodová správa k návrhu metodického pokynu 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)**

1. K čl. 1 bod 1. a 2.

Spresnenie spôsobu kontroly. Funkčnosť parkovacej brzdy prípojného vozidla sa overuje pomocou ovládacieho ventilu na prípojnom vozidle. V metodickom pokyne (MP) nebolo jasne popísané, ktoré namerané údaje sa majú prenášať do informačného systému iSTK. Keďže v tomto návrhu navrhujeme vypustiť výpočet parkovacej brzdy na najväčšiu celkovú hmotnosť jazdnej súpravy, je potrebné, aby sa do systému prenášali údaje o brzdných silách, ktoré sa dosiahli pomocou ovládacieho ventilu na prípojnom vozidle. Ak nastane otázka ohľadom bezpečnosti pri použití ovládacieho ventilu na prípojnom vozidle, technik je oprávnený použiť predlžovací nástroj, s ktorým môže manipulovať ovládačom parkovacej brzdy.

2. K čl. 1 bod 3.

Doplnenie k spôsobu kontroly. Ide o problém, kedy aj napriek dostatočnej hrúbke brzdového obloženia, ktoré fyzicky zistil kontrolný technik a dostatočnej funkcií brzdovej sústavy je na palubnej doske rozsvietená indikácia nedostatočnej hrúbky brzdového obloženia.

3. K čl. 1 bod 4.

Doplnenie chýb v kontrolnej položke 1.1.13., pretože doteraz neexistovala možnosť v MP vyhodnotiť rozsvietenú indikáciu nedostatočnej hrúbky brzdového obloženia, napriek tomu, že fyzicky bola hrúbka brzdového obloženia v poriadku.

4. K čl. 1 bod 5.

Spresnenie. V tejto kontrolnej položke nebola spomenutá nadmerná korózia kotúčov brzd. Tá sa vyhodnocuje aj vtedy, ak na činnej ploche brzdového kotúča je vytvorený pórovitý povrch.

5. K čl. 1 bod 6.

Spresnenie chyby 1.1.14.a.1 v kontrolnej položke. Dôvodom je to, že skorodovaný brzdový kotúč je častou chybou pri technickej kontrole, avšak pre túto závalu nie je zvlášť definovaná chyba v metodickom pokyne.

6. K čl. 1 bod 7.

Zmena spôsobu kontroly. V metodickom pokyne je zadefinovaná kontrola samočinnej brzdy sledovaním pohybu kľúčov brzd. Pre správnejšie overenie činnosti sa spôsob kontroly mení na pokus o rozbeh pri aktivácii samočinnej brzdy.

7. K čl. 1 bod 8.

Doplnenie ľahkej chyby 1.1.22.SK.1. Ľahkej z toho dôvodu, že kontrolná prípojka vzduchojemu nie je tak dôležitá pre vyhodnotenie účinku brzdovej sústavy, ako kontrolné prípojky na brzdových valcoch. Pomocou tejto prípojky sa zisťuje maximálny tlak v brzdovej sústave. Avšak tento tlak sa dá zistiť aj

inými spôsobmi ,ktoré sú popísané priamo v MP 74/2018, napríklad zo štítku AZR, alebo odčítaním tlaku pri plne zošliapnutom brzdovom pedáli mimo valcovej skúšobni brzd.

#### 8. K čl. 1 bod 9.

Doplnenie k výnimkám, kedy kolísanie brzdnej sily môže dosiahnuť aj viac ako  $\pm 10\%$ . Pridala sa výnimka pre vozidlá kategórií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 s nápravou s bubnovými brzdami prvýkrát prihlásené do evidencie pred 1.1.1995. V takomto prípade kolísanie brzdnej sily môže dosiahnuť hodnotu do  $\pm 15\%$ . Sú to vozidlá, na ktorých je náročné nastaviť mechanizmus bubnovej brzdy tak, aby kolísanie brzdnej sily dosahovalo predpísané parametre, taktiež diely použité na tieto vozidlá dosahovali menšiu presnosť výroby, ako u modernejších vozidiel vyrábaných dnes. Výnimka je pridaná aj pre vozidlá kategórie L. Vozidlá tejto kategórie môžu dosahovať hodnoty kolísania brzdnej sily  $\pm 15\%$ .

#### 9. K čl. 1 bod 10, 11.

Doplnenie spôsobu kontroly, aby sa počas technickej kontroly predišlo manipulácií s výsledkami. Technik je oprávnený nehodnotiť kolísanie brzdnej sily na kolesách, ktoré sú vybavené terénnym vzorom dezénu pneumatiky a tým je spôsobené kolísanie brzdnej sily. Túto možnosť však niektorí technici začali zneužívať. Ak kolísanie brzdnej sily nevyhovovalo, tak tento stav nehodnotili kvôli nevhodnému dezénu pneumatiky, aj napriek tomu, že vozidlo nebolo vybavené takýmto dezénom pneumatiky. Predpokladáme, že fotografovanie vzoru dezénu a označenia pneumatiky bude predchádzať takýmto manipuláciám a dokáže nám presnejšie určiť typy pneumatík, ktoré môžu spôsobovať väčšie kolísanie brzdnej sily pri meraní na VSB. Ak je chyba kolísania brzdnej sily spôsobená inou konštrukčnou časťou vozidla ako brzdovou sústavou, kolísanie je stále neželaným javom, preto je potrebné vyznačiť chybu, aby pri opakovanej kontrole mohlo byť znova skontrolované kolísanie brzdnej sily.

#### 10.K čl. 1 bod 12.

Doplnenie definície chyby 1.2.1.e tak, aby pokrývala aj prípady, kedy kolísanie brzdnej sily narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy aj bez prekročenia limitnej hodnoty.

#### 11.K čl. 1 bod 13.

Doplnenie predpísaných podmienok, kedy pri kontrole výcvikových vozidiel autoškoly musí byť dosiahnutý rovnaký brzdny účinok ako z miesta pre vodiča, tak aj z miesta pre spolujazdca. V prípade vozidiel pre osoby s telesným postihnutím musí byť dosiahnutý minimálny brzdny účinok pomocou špeciálneho ovládania prevádzkovej brzdy.

#### 12.K čl. 1 bod 14.

Zmena predpísaných podmienok. Doteraz je v metodickom pokyne písané, že ak nastane nesúmernosť účinku parkovacej brzdy na náprave 96% a viac, vyznačí sa chyba 1.4.1.1 – parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy. Pri testovaní na osobných vozidlách však nebolo možné dosiahnuť tento stav ani pri odpojení parkovacej brzdy na jednom z kolies. Preto navrhujeme za chybu, kedy na jedno z kolies nepôsobí parkovacia brzda, pokladať stav, kedy nesúmernosť účinku parkovacej brzdy nápravy, na ktorú táto brzda pôsobí, bude 85% a viac.

### 13.K čl. 1 bod 15.

V druhom bode písmeno a) sa jedná o zmenu slovosledu pre zjednodušenie. V písmene b) sa upravuje vyhodnotenie parkovacej brzdy pre motorové vozidlá, ktoré možno zapojiť do jazdnej súpravy. Predpísané zbrzdenie parkovacej brzdy 12% musí vozidlo dosiahnuť na najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť vozidla zväčšenú o najväčšiu prípustnú hmotnosť nebrzdeného prípojného vozidla. To z dôvodu, že brzdené prípojné vozidlá majú svoju vlastnú brzdovú sústavu parkovacej brzdy, na ktorú sa vzťahuje samostatná kontrola podľa platných MP. Preto nie je potrebné, aby ťažné vozidlo muselo spĺňať podmienky účinku parkovacej brzdy 12% na najväčšiu celkovú hmotnosť jazdnej súpravy, ale iba na celkovú najväčšiu prípustnú hmotnosť zväčšenú o najväčšiu prípustnú hmotnosť nebrzdeného prípojného vozidla. Vozidlá mali problém počas merania na VSB dosiahnuť dostatočne veľké brzdné sily, aby bolo možné dosiahnuť minimálne predpísané zbrzdenie jazdnej súpravy 12%, a technicky nebolo možné viac zaťažiť motorové vozidlo, nakoľko toto zaťaženie pôsobí iba na prípojnom vozidle, a preto nenastane nárast brzdných síl parkovacej brzdy tak, ako v prípade zaťaženia priamo motorového vozidla.

### 14.K čl. 1 bod 16.

Doplnenie informácie o alternatívnych možnostiach preverenia funkcie parkovacej brzdy mimo valcovej skúšobne brzd pre vozidlá, na ktorých nemožno vykonať meranie na VSB alebo nie je známy spôsob kontroly od výrobcu vozidla, ako nasimulovať režim aktivovania parkovacej brzdy, a to hlavne pri elektronickej parkovacej brzde.