

Metodický pokyn č. 25/2020

na vykonávanie kontroly brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidiel kategórií L, M, N, O, T, R, PS a C jazdnou skúškou pri technických kontrolách

Článok 1 Predmet

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa ustanovenia § 136 ods. 2 písm. a) tridsiateho ôsmeho bodu zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva metodický pokyn, ktorým sa ustanovuje postup pri kontrolných položkách¹⁾

- a) č. 1.2.1. (Pôsobenie prevádzkovej brzdy),
- b) č. 1.2.2. (Účinok prevádzkovej brzda),

vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel v prípadoch, ak sa kontrola brzdného účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vykonáva v staniciach technickej kontroly (ďalej len „STK“) jazdnou skúškou.

Článok 2 Všeobecné ustanovenia

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie

- a) plným brzdným spomalením spomalenie vozidla od ukončenia nábehu brzdenia do ukončenia brzdenia,
- b) stredným plným brzdným spomalením stredná hodnota plného brzdného spomalenia pri nekonštantnom časovom priebehu plného brzdného spomalenia, ktorá je indikovaná meradlom spomalenia vozidla (decelerografom),
- c) blokovaním kolesa stav pri brzdení, kedy sa koleso prestane úplne otáčať, aj keď sa vozidlo pohybuje.

Článok 3 Postup pri jazdnej skúške

(1) Jazdnú skúšku podľa tohto postupu je možné vykonať len na ploche vhodnej na tento účel, ktorá sa nachádza mimo priestoru kontrolnej linky STK so zabudovaným technologickým vybavením a na ktorej možno dosiahnuť predpísanú rýchlosť merania. Na ploche, na ktorej má byť vykonaná jazdná skúška a v oblasti, kam sa predpokladá možné smerovanie vozidla pri skúške, nesmú byť žiadne predmety, objekty alebo iné prekážky, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť priebehu jazdnej skúšky. Povrch plochy musí byť tvorený asfaltom, betónom alebo

¹⁾ Metodický pokyn č. 48/2018, ktorým sa stanovujú kontrolné položky týkajúce brzdového zariadenia (Kontrolné položky skupiny 1).

iným materiálom s obdobnými vlastnosťami; počas skúšky nesmie mať povrch plochy výrazne zhoršené adhézne vlastnosti (napr. zablatený, zľadovatený, zasnežený, znečistený olejom a pod.).

(2) Pri kontrole účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidla jazdnou skúškou je nevyhnutné dodržiavať príslušné zásady bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Počas skúšky sa nesmie nikto zdržiavať v bezprostrednej blízkosti vozidla alebo jeho predpokladanej trajektórie.

(3) Vozidlo pri jazdnej skúške vedie technik technickej kontroly (ďalej len „technik“), alebo podľa jeho inštrukcií a pod jeho dohľadom vodič vozidla, v takom prípade je technik na mieste pre spolujazdca (v prípade jazdnej skúšky vozidla kategórie L nemusí byť technik na mieste spolujazdca). Vodič vozidla musí byť v takom prípade oboznámený so zásadami bezpečnosti, ktoré musia byť pri jazdnej skúške dodržané.

(4) V prípade vzduchotlakovej alebo zmiešanej brzdovej sústavy (vzduch nad kvapalinou) musí byť pred jazdnou skúškou tlak v brzdovej sústave doplnený na úroveň zodpovedajúcu predpísanému prevádzkovému tlaku (požadovaný tlak vzduchu je spravidla dosiahnutý v okamihu, keď regulátor tlaku uvoľní nadbytočný pretlak).

(5) V prípade vozidiel kategórie T s dvojpedálovým ovládaním prevádzkovej brzdy musí byť západkou zaistený súčasný chod oboch pedálov. V prípade vozidiel kategórie T s jedнопedálovým ovládaním musí byť páka hydraulického rozvádzača účinku brzdienia v stredovej polohe.

(6) Meradlo spomalenia vozidla (decelerograf) sa vo vozidle musí použiť a umiestni alebo pripevní sa podľa návodu na obsluhu meradla; to sa nevzťahuje na vozidlá kategórie L, O (vybavené nájazdovou brzdou), R a C.

(7) Jazdnú skúšku možno vykonať až po vykonaní všetkých ostatných kontrolných položiek skupiny 1 a všetkých kontrolných položiek skupín 2 a 5 vzťahujúcich sa na predmetné vozidlo, ktoré sú súčasťou technickej kontroly. Ak sa v týchto kontrolných položkách na vozidle zistí akákoľvek nebezpečná chyba (C), jazdná skúška sa nevykoná a vyznačia sa príslušné nebezpečné chyby (C) v kontrolných položkách č. 1.2.1. a 1.2.2. Do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o kontrole technického stavu časť A – technická kontrola (ďalej len „protokol o technickej kontrole“) sa okrem toho vyznačí text: „1.2.1 a 1.2.2. – Jazdnú skúšku nebolo možné vykonať z dôvodu nebezpečných chýb na vozidle“.

(8) Jazdná skúška prevádzkovej brzdy sa vykoná nasledovne:

- a) V prípade vozidiel s vypínateľným pohonom prednej nápravy musí byť pred jazdnou skúškou pohon prednej nápravy vypnutý. V prípade vozidiel s uzávierkou diferenciálu musí byť uzávierka diferenciálu vypnutá.
- b) Vykoná sa predbežná skúška prevádzkovej brzdy bez merania dosiahnutého spomalenia najmenej jedným zabrzdением z malej rýchlosti. Jej cieľom je oboznámenie sa technika s vlastnosťami skúšaného vozidla. Ak sa pri predbežnej skúške zistí iná dosiaľ nezistená nebezpečná chyba (C) alebo iná skutočnosť, ktorá ohrozuje bezpečnosť ďalšieho priebehu skúšky (napr. vozidlo nie je bezpečne riaditeľné alebo prevádzková brzda zjavne nefunguje a pod.), jazdná skúška sa preruší a vyznačia sa chyby a záznam podľa ods. 7.
- c) Vozidlo sa po rozjazde z východiskového bodu zrýchli na počiatočnú rýchlosť merania. Veľkosť počiatočnej rýchlosti sa stanoví podľa okamžitých podmienok merania a stavu plochy tak, aby neprišlo k ohrozeniu bezpečnosti skúšky a aby bolo vozidlo možné bezpečne zastaviť pred koncom skúšobnej plochy. Za dostatočnú počiatočnú rýchlosť sa pre vozidlá kategórií L, M a N považuje rýchlosť vyššia ako $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a pre vozidlá kategórií O, T, R,

PS a C rýchlosť vyššia ako $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. V prípade, ak má vozidlo najväčšiu konštrukčnú rýchlosť nižšiu ako uvedenú, alebo túto rýchlosť nie je možné dosiahnuť kvôli iným technickým obmedzeniam (napr. akcelerácia vozidla, veľkosť plochy pre jazdnú skúšku), brzdí sa z rýchlosti, akú je vozidlo schopné dosiahnuť.

- d) Okamih (miesto na skúšobnej ploche), v ktorom sa po rozjazde vozidla na počiatočnú rýchlosť začne brzdiť, sa stanoví tak, aby bolo možné vozidlo bezpečne zastaviť pred koncom plochy.
- e) Bezprostredne pred začiatkom brzdenia technik (vodič vozidla) vypne spojku (v prípade vozidiel s manuálnou prevodovkou) a intenzívne zošľapne pedál prevádzkovej brzdy, pričom dbá na to, aby vozidlo, ak to okolnosti umožňujú, brzdilo tesne pred hranicou blokovania kolies. Vozidlo sa brzdí až do úplného zastavenia.
- f) Zistí sa stredné plné brzdné spomalenie alebo zbrzdzenie vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou (odmerané meradlom spomalenia vozidla) a prípadné vybočovanie z priameho smeru jazdy počas brzdenia. Získané údaje sa použijú pri vyhodnotení podľa článkov 4 a 5. Stredné plné brzdné spomalenie sa nemeria na vozidlách kategórií L, R, C a O (vybavené nájazdovou brzdou)
- g) Na vozidle kategórie L sa brzdný účinok vyhodnotí subjektívne. Vozidlá kategórie L vybavené samostatným brzdovým okruhom prevádzkovej brzdy pre prednú a zadnú nápravu sa brzdia počas skúšky oboma brzdami súčasne a následne sa odskúša účinok pre každú nápravu samostatne.
- h) Na vozidle kategórie O (vybavené nájazdovou brzdou) a R sa brzdný účinok vyhodnotí subjektívne. Počas jazdnej skúšky musia mať kolesá vozidla zaťažené na pohotovostnú hmotnosť tendenciu blokovať. Ak je táto podmienka splnená, považuje sa za preukázané, že vozidlo dosahuje dostatočný brzdný účinok. V prípade, ak vozidlo zjavne nebrzdí alebo kolesá nemajú tendenciu dostať sa do zablokovaného stavu, vyhodnotí sa, že vozidlo nedosahuje predpísaný brzdný účinok a technik v tomto prípade vyznačí chybu 1.2.2.2 („Účinok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný a je menší ako 50% minimálneho predpísaného zbrzdzenia“).
- i) Na vozidle kategórie C sa brzdný účinok vyhodnotí subjektívne.
- j) Skutočnosť, že kontrola brzd bola vykonaná jazdnou skúškou, sa spolu s dôvodom jej vykonania vyznačí do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole textom napr.: „1.2.2. – Kontrola brzd jazdnou skúškou – príliš malý rozchod kolies“, a tiež sa vyznačí aj hodnota dosiahnutého zbrzdzenia odmeraného podľa článku 4 textom: „1.2.2. – $Z = 50 \%$ “. Ak je dostupný výtlačok z meradla spomalenia zo skúšky môže sa pripojiť ku protokolu o TK.
- k) V prípade vykonania jazdnej skúšky výcvikového vozidla autoškoly, ktoré je vybavené dvojitým ovládaním brzdovej sústavy, musí vozidlo z hľadiska brzdenia splniť rovnaké predpísané podmienky, ako pri meraní z miesta vodiča popísané v tomto metodickom pokyne.
- l) Vozidlá vybavené ovládaním prevádzkovej brzdy pre osoby s telesným postihnutím je potrebné odskúšať brzdný účinok pomocou tohto ovládania.

Článok 4

Vyhodnotenie účinku prevádzkovej brzdy (kontrolná položka č. 1.2.2.)

(1) Z hodnoty stredného plného brzdného spomalenia zisteného podľa článku 3 ods. 8 písm. f) sa vyráta ekvivalentná hodnota zbrzdzenia vzťahom

$$Z = \frac{a}{g} \cdot 100\% \quad (\%), \quad (1)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný:

a stredné plné brzdné spomalenie vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou v ($\text{m}\cdot\text{s}^{-2}$),
 g tiažové zrýchlenie ($9,806 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$).

Ak meradlo spomalenia vozidla priamo indikuje hodnotu zbrzdzenia, potom sa použije indikovaná hodnota a výpočet sa nevykoná.

(2) Ak pre zbrzdzenie Z zistené podľa ods. 1 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením (Z_{\min}^1) pre prevádzkovú brzdu platí

$$Z \geq Z_{\min} \quad (\%), \quad (2)$$

potom je preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z < Z_{\min} \quad (\%), \quad (3)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

(3) Postup podľa ods. 1 a 2 tohto článku sa nevykonáva v prípade vozidiel kategórie L, R a O (vybavené nájazdovou brzdou). Dostatočnosť účinku ich prevádzkovej brzdy sa posudzuje subjektívne.

Článok 5

Vyhodnotenie pôsobenia prevádzkovej brzdy (kontrolná položka č. 1.2.1.)

(1) Ak vozidlo pri jazdnej skúške prevádzkovej brzdy nevybočuje z priameho smeru jazdy, potom je preukázané, že účinok prevádzkového brzdzenia pôsobí na kolesách všetkých náprav vozidla súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla. V opačnom prípade, ak vozidlo zjavne vybočilo z priameho smeru jazdy, účinok prevádzkového brzdzenia nepôsobí súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla. Miera vybočenia sa posudzuje subjektívne. V prípade jednostopového vozidla kategórie L sa vybočovanie z priameho smeru neposudzuje.

(2) Ak je to možné, posúdi sa pri jazdnej skúške aj plnenie ostatných predpísaných podmienok kontrolnej položky č. 1.2.1, ako napr. odstupňovateľnosť alebo oneskorenie nábehu pôsobenia prevádzkovej brzdy. Môžu sa zohľadniť aj iné chyby zistené subjektívnym spôsobom počas jazdnej skúšky, ktoré majú vplyv na jazdné vlastnosti vozidla (napr. hádzavosť kotúčov počas brzdzenia), zistené skutočnosti technik uvedie do ďalších záznamov protokolu o TK.

Článok 6

Kontrola parkovacej brzdy mimo valcovej skúšobne brzd

(1) Účinok parkovacej brzdy sa pri vozidlách, na ktorých je vykonávaná jazdná skúška, overí postupom podľa tohto článku alebo alternatívnym predpísaným postupom vhodným pre dané vozidlo tak, aby neprišlo k poškodeniu systému parkovacieho brzdzenia.

(2) Vozidlo sa zastaví a uvedie sa do činnosti parkovacia brzda. Pokusom o rozbeh pri nízkych otáčkach motora sa subjektívne overí účinok parkovacej brzdy a plnenie predpísaných podmienok.

(3) Ak parkovacia brzda nefunguje alebo neplní predpísané podmienky, technik vyznačí chybu 1.4.2.SK.1 („Parkovacia brzda, ktorú nemožno odskúšať na valcovej skúšobni brzd, neplní predpísané podmienky“).

Článok 7

Zrušovacie a záverečné ustanovenia

(1) Zrušuje sa metodický pokyn č. 71/2018 na vykonávanie kontroly brzdneho účinku a súmernosti pôsobenia prevádzkovej brzdy vozidiel kategórií L, M, N, T a PS jazdnou skúškou pri technických kontrolách.

(2) Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 15. mája 2020.

JUDr. Bohuš Chochlík v. r.
riaditeľ štátneho dopravného úradu