

VESTNÍK

MINISTERSTVA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Čiastka 1

Bratislava 18. januára 2008

ISSN 1335-9789

OBSAH

Normatívna časť

- Výnos MDPT SR č. 3152/M-2007, ktorým sa mení a dopĺňa výnos MDPT SR č. 491/M-2006 z 15. februára 2006 o poskytovaní dotácií v oblasti kombinovanej dopravy
- Oznámenie Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. 1. januára 2008, ktorým sa ustanovuje výška úhrady za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy
- Metodický pokyn č. 32/2007 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií N₃, O₄, T a R pri technických kontrolách v mobilných staniách technickej kontroly
- Metodický pokyn č. 33/2007 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií T a R pri technických kontrolách v staniách technickej kontroly
- Metodický pokyn č. 34/2007, ktorým sa upravuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel kategórií N₃, O₄, T a R v mobilnej stanici technickej kontroly
- Metodický pokyn č. 35/2007 na kontrolu tlaku vzduchu vozidiel kategórie T pri technických kontrolách

Oznamovacia časť

- Oznámenie o schválení technicko-kvalitatívnych podmienok TKP č. 8 Cementobetónový kryt vozovky
- Oznámenie o schválení technických podmienok TP č. 7/2007 Sekundárna ochrana betónových konštrukcií
- Oznámenie o schválení katalógových listov KLEaZ 1/2007 Katalógové listy emulzií a zálievok
- Oznámenie o neplatnosti osvedčení o evidencii vozidiel

NORMATÍVNA ČASŤ

V ý n o s

Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky zo 7. decembra 2007 č. 3152/M-2007, ktorým sa mení a dopĺňa výnos Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 491/M-2006 z 15. februára 2006
o poskytovaní dotácií v oblasti kombinovanej dopravy

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky podľa § 8 ods. 2 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 584/2005 Z. z. ustanovuje:

ČI. I

Výnos Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 491/M-2006 z 15. februára 2006 o poskytovaní dotácií v oblasti kombinovanej dopravy (oznámenie č. 109/2006 Z. z.) sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 3 ods. 6 písmeno a) znie:
„a) ktorý má nedoplatky na daniach, s výnimkou daní, ktorých správcom je obec, alebo nemá usporiadané ostatné finančné vzťahy so štátnym rozpočtom,“.
2. V § 3 sa ods. 6 dopĺňa písmenami e) a f), ktoré znejú:
„e) ktorý má nedoplatky na poistnom na verejné zdravotné poistenie,
f) ktorý má nedoplatky na poistnom na sociálne poistenie a na príspevkoch na starobné dôchodkové sporenie.“.
3. § 4 odsek 2 znie:
„(2) Prílohou žiadosti podľa odseku 1 je
 - a) výpis z obchodného registra alebo iného registra nie starší ako tri mesiace preukazujúci, že žiadateľ má oprávnenie na podnikanie,
 - b) potvrdenie banky alebo pobočky zahraničnej banky preukazujúce, že žiadateľ má zriadený osobitný účet v banke, alebo v pobočke zahraničnej banky,
 - c) doklad preukazujúci, že žiadateľ má zabezpečené spolufinancovanie podľa § 3 ods. 3,
 - d) doklad preukazujúci, že žiadateľ nieje v konkurze³⁾ alebo v likvidácii,
 - e) doklad preukazujúci, že voči žiadateľovi nie je vedené exekučné konanie⁴⁾,
 - f) potvrdenie správcu dane, s výnimkou správcu dane, ktorým je obec, že voči žiadateľovi nie sú vedené nedoplatky,
 - g) čestné vyhlásenie žiadateľa, že má usporiadané finančné vzťahy so štátnym rozpočtom,
 - h) ročná účtovná závierka za predchádzajúci rok overená audítorom, ak to ustanovuje osobitný predpis⁹⁾,
 - i) potvrdenie o neporušení zákazu nelegálneho zamestnávania⁵⁾,
 - j) vyhlásenie žiadateľa, že súhlasí so spracovaním osobných údajov podľa osobitného predpisu¹⁰⁾ na účely poskytnutia dotácie,
 - k) potvrdenie zdravotnej poisťovne, že žiadateľ nemá nedoplatky na poistnom na verejné zdravotné poistenie,
 - l) potvrdenie sociálnej poisťovne, že žiadateľ nemá nedoplatky na povinnom sociálnom poistení a na príspevkoch na starobné dôchodkové sporenie.“.
4. § 5 znie:

„§5

Žiadosti sa predkladajú ministerstvu do 31. augusta príslušného rozpočtového roka.“.

ČI. II

Tento výnos nadobúda účinnosť 1. januára 2008.

Ing. Eubomír Vážny, v. r.
minister

O z n á m e n i e

Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s.
z 1. januára 2008, ktorým sa ustanovuje

výška úhrady za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy

Národná diaľničná spoločnosť, a. s. podľa § 6 ods. 5 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov určuje nasledovnú výšku úhrady za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy:

Článok 1

- (1) Úhrada za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a ciest pre motorové vozidlá označených dopravnými značkami je:

- | | | |
|----|---|-------------|
| a) | na jeden kalendárny rok za dvojstopové motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane | 1 100,- Sk, |
| b) | na jeden mesiac za dvojstopové motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane | 300,- Sk, |
| c) | na jeden týždeň za dvojstopové motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane | 150,- Sk. |

Článok 2

- (2) Úhrada za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy označených dopravnými značkami je
- | | | |
|----|---|--------------|
| a) | na jeden kalendárny rok za dvojstopové motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou: | |
| | 1. od 3,5 t do 12,0 t vrátane | 13 500,- Sk, |
| | 2. nad 12,0 t | 28 000,- Sk, |
| b) | na jeden mesiac za dvojstopové motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou: | |
| | 1. od 3,5 t do 12,0 t vrátane | 2 600,- Sk, |
| | 2. nad 12,0 t | 3 000,- Sk, |
| c) | na jeden týždeň za dvojstopové motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou: | |
| | 1. od 3,5 t do 12,0 t vrátane | 1 100,- Sk, |
| | 2. nad 12 t | 1 200,- Sk, |
| d) | na jeden deň za dvojstopové motorové vozidlá alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou: | |
| | 1. od 3,5 t do 12,0 t vrátane | 260,- Sk, |
| | 2. nad 12 t | 300,- Sk. |

Článok 3

Zo spoplatnenia pre rok 2008 sa vylučujú úseky ciest pre motorové vozidlá R2 Ožďany – preložka a R2 Tornaľa – preložka.

Článok 4

Toto oznámenie Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s. nadobúda účinnosť 1. januára 2008.

v. r.

Ing. Igor Choma
predseda predstavenstva
a generálny riaditeľ
Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s.

v. r.

Ing. Rastislav Noskovič
člen predstavenstva
Národnej diaľničnej spoločnosti, a. s.

Ing. Ľubomír Vážny, v. r.
minister

MDPT SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Metodický pokyn č. 32/2007

na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií N₃, O₄, T a R pri technických kontrolách v mobilných staniách technickej kontroly

Článok I Predmet

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa ustanovuje postup pri kontrolných úkonoch¹⁾ č.

- 201 (Prevádzková brzda – účinok),
- 202 (Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia),
- 208 (Parkovacia brzda – účinok)

vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel kategórií N₃, O₄, T a R v mobilných staniách technickej kontroly (STK).

¹⁾ Metodický pokyn č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

Článok II Všeobecné ustanovenia

- (1) Na účel kontrolných úkonov č. 201 (Prevádzková brzda – účinok), 202 (Prevádzková brzda – súmernosť pôsobenia) a 208 (Parkovacia brzda – účinok) sa v mobilnej STK vykoná jazdná skúška.
- (2) Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie
 - a) plným brzdným spomalením spomalenie vozidla od ukončenia nábehu brzdzenia do ukončenia brzdzenia,
 - b) stredným plným brzdným spomalením stredná hodnota plného brzdného spomalenia pri nekonštantnom časovom priebehu plného brzdného spomalenia, ktorá je indikovaná meradlom spomalenia,
 - c) blokovaním kolesa stav pri brzdení, kedy sa koleso prestane úplne otáčať, aj keď sa vozidlo pohybuje,
 - d) skúšobnou hmotnosťou hmotnosť vozidla pri jazdnej skúške.

Článok III Postup pri jazdnej skúške

- (1) Jazdnú skúšku podľa tohto postupu je možné vykonať len na schválenej ploche určenej na tento účel. Plocha musí byť počas priebehu skúšky vhodným spôsobom vyznačená a zabezpečená pred možnosťou vniknutia osôb, vozidiel, zvierat a pod. Na ploche nesmú byť žiadne predmety, objekty alebo iné prekážky, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť priebehu skúšky. Povrch plochy nesmie mať počas skúšky výrazne zhoršené adhézne vlastnosti (napr. zablatený, mokrý, zľadovatený, zasnežený, znečistený olejom a pod.).
- (2) Pri kontrole brzdovej sústavy 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 kontrolný technik, alebo podľa jeho inštrukcií a pod jeho dohľadom vodič vozidla. Vodič vozidla musí byť v takom prípade oboznámený so zásadami bezpečnosti, ktoré musia byť pri jazdnej skúške dodržané.
- (4) Vozidlo musí byť pri skúške v stave zaťaženia zodpovedajúcom prevádzkovej hmotnosti, nenaložené a bez prídavných zariadení, ktoré tomuto stavu nezodpovedajú. Pred rozjazdom vozidla musí byť v prípade vzduchovej brzdovej sústavy tlak v brzdovej sústave doplnený na predpísaný prevádzkový tlak.
- (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 brzdzenia v stredovej polohe. V prípade vozidiel kategórie N₃ alebo T s vypínateľným pohonom prednej nápravy musí byť pohon prednej nápravy vypnutý. V prípade vozidiel s uzávierkou diferenciálu musí byť uzávierka diferenciálu vypnutá.
- (6) Meradlo spomalenia sa vo vozidle umiestni alebo pripevní podľa návodu na obsluhu meradla.
- (7) V prípade vozidla kategórie N₃ alebo T sa vykoná skúška prevádzkovej brzdy nasledovne
 - a) Vykoná sa predbežná skúška prevádzkovej brzdy bez merania dosiahnutého spomalenia najmenej dvomi zabrzdzeniami z malej rýchlosti. Jej cieľom je oboznámenia sa kontrolného technika s vlastnosťami skúšaného vozidla. Ak sa pri nej preukáže, že vozidlo nie je bezpečne riaditeľné, alebo že prevádzková brzda zjavne nefunguje, prípadne sa zistí iná skutočnosť, ktorá by mohla ohroziť bezpečnosť ďalšieho priebehu skúšky, jazdná skúška sa preruší a nevyhodnotí.
 - b) Vozidlo sa po rozjazde z východiskového bodu na okraji plochy zrýchli v smere dlhšej osi plochy na počiatočnú rýchlosť merania. Veľkosť počiatočnej rýchlosti sa stanoví podľa okamžitých podmienok merania a stavu plochy tak, aby neprišlo za žiadnych okolností k ohrozeniu bezpečnosti skúšky a aby bolo vozidlo možné bezpečne zastaviť pred koncom plochy. Za dostatočnú počiatočnú rýchlosť sa považuje rýchlosť 20 km.h⁻¹ alebo vyššia.
 - c) Okamih (miesto na ploche), v ktorom sa po rozjazde vozidla na počiatočnú rýchlosť začne brzdiť, sa stanoví tak, aby bolo možné vozidlo bezpečne zastaviť pred koncom plochy.
 - d) Bezprostredne pred začiatkom brzdzenia kontrolný technik (vodič vozidla) vypne spojku a intenzívne zošliapne pedál prevádzkovej brzdy. Ak je to za daných podmienok možné, dbá na to, aby vozidlo brzdilo tesne pred hranicou blokovania a aby sa kolesá pri brzdení nezablokovali. Vozidlo brzdí až do úplného zastavenia.
 - e) Vyhodnotí sa odmerané dosiahnuté spomalenie a prípadné vybočovanie z priameho smeru počas brzdzenia.
- (8) V prípade vozidla kategórie O₄ alebo R sa vykoná skúška prevádzkovej brzdy nasledovne
 - a) Postupom podľa ods. 7 sa zistí spomalenie samotného ťažného vozidla, ktoré bude skúšané prípojné vozidlo pri skúške ťahať. Podmienky, pri ktorých sa spomalenie zistí, musia byť zhodné s podmienkami, pri ktorých sa bude vykonávať skúška prípojného vozidla. Ťažné vozidlo musí byť usposobené na ťahanie príslušnej kategórie prípojných vozidiel a musí byť spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách.
 - b) Vyskúša sa činnosť samočinnej brzdy skúšaného vozidla.
 - c) Zistí sa spomalenie súpravy tvorenej ťažným vozidlom podľa písm. a) a skúšaným prípojným vozidlom. Postupuje sa obdobne, ako je v ods. 7 ustanovené pre vozidlá kategórií N₃ a T, pričom zvolená počiatočná rýchlosť nesmie prekročiť najväčšiu prípustnú konštrukčnú rýchlosť kontrolovaného vozidla.
- (9) V prípade vozidla kategórie N₃ alebo T sa vykoná skúška parkovacej brzdy nasledovne
 - a) Ak parkovacia brzda pôsobí cez prevody vozidla, skúška sa nevykoná.
 - b) Vozidlo sa po rozjazde zrýchli na počiatočnú rýchlosť merania približne 10 km.h⁻¹.
 - c) Bezprostredne pred začiatkom brzdzenia kontrolný technik (vodič vozidla) vypne spojku a intenzívne zatiahne ovládacia páka parkovacej brzdy. Vozidlo brzdí až do úplného zastavenia.
 - d) Vyhodnotí sa, či kolesá počas brzdzenia blokovali, prípadne, ak je to potrebné, tiež odmerané dosiahnuté spomalenie.
- (10) V prípade vozidla kategórie O₄ alebo R sa vykoná skúška parkovacej brzdy krátkym rozjazdom so zatiahnutou parkovacou brzdou. Vyhodnotí sa, či kolesá pri skúške blokovali.

Článok IV

Vyhodnotenie brzdneho účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 201)

- (1) Ak ide o vozidlo kategórie O₄ alebo R, vyráta sa stredné plné brzdové spomalenie zodpovedajúce prípojnému vozidlu podľa vzťahu

$$a_{2x} = \frac{(m_1 + m_2) \cdot a_{12x} - m_1 \cdot a_{1x}}{m_2} \quad (\text{m.s}^{-2}), \quad (1)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

- a_{12x} stredné plné brzdové spomalenie súpravy ťažného a prípojného vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou v (m.s^{-2}),
 a_{1x} stredné plné brzdové spomalenie samostatného ťažného vozidla dosiahnuté prevádzkovou brzdou v (m.s^{-2}),
 m_1 skúšobná hmotnosť ťažného vozidla v (kg),
 m^2 skúšobná hmotnosť prípojného vozidla v (kg).

- (2) Ak skúšobná hmotnosť vozidla nie je známa, predpokladá sa, že skúšobná hmotnosť je rovná buď pohotovostnej hmotnosti zväčšenej v prípade motorového vozidla o 75 kg, alebo prevádzkovej hmotnosti, podľa toho, ktorý z týchto údajov je uvedený v predloženom doklade vozidla. Ak ide o návesovú súpravu vozidiel, použije sa pre ťahač hodnota pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti zväčšená o časť hmotnosti návesu pripadajúcu na točnicu a pre náves zvyšná časť pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu. Ak údaj o hmotnosti návesu pripadajúcej na točnicu nie je známy, potom sa za ňu pokladá
- na viacnápřpravovom návese 1/3 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu,
 - na jednonápřpravovom návese 1/2 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu.

Ak v konkrétnom prípade vzniknú pochybnosti o použiteľnosti uvedeného predpokladu, je možné vychádzať zo skutočného rozloženia zaťaženia zisteného vážením vozidla alebo dokladovaného predloženým vážnym lístkom.

- (3) Z hodnoty stredného plného brzdneho spomalenia sa vyráta ekvivalentná hodnota zbrzdzenia

$$Z = \frac{a_x}{g} \cdot 100\% \quad (\%), \quad (2)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

- a_x stredné plné brzdové spomalenie dosiahnuté prevádzkovou brzdou v (m.s^{-2}), v prípade vozidla kategórie N₃ alebo T sa dosadí hodnota nameraná pri skúške, v prípade vozidla kategórie O₄ alebo R sa dosadí hodnota vypočítaná podľa ods. 1.
 g tiažové zrýchlenie ($9,806 \text{ m.s}^{-2}$).

- (4) Ak pre zbrzdzenie Z vyrátané podľa ods. 3 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{\min}^2) pre prevádzkovú brzdou platí

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

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

$$Z < Z_{\min} \quad (\%), \quad (4)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

Článok V

Vyhodnotenie súmernosti brzdneho účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 202)

Ak vozidlo pri jazdnej skúške prevádzkovej brzdy nevybočuje z priameho smeru, potom sa považuje za preukázané, že účinok prevádzkového brzdzenia pôsobí na kolesách všetkých náprav vozidla súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla. V opačnom prípade, ak vozidlo zjavne vybočí, potom sa predpokladá, že účinok prevádzkového brzdzenia nepôsobí súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla. Miera vybočenia sa posudzuje subjektívne.

Článok VI

Vyhodnotenie brzdneho účinku parkovacej brzdy (kontrolný úkon č. 208)

- (1) Ak pri jazdnej skúške parkovacej brzdy príde k zablokovaniu všetkých kolies, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok. V takomto prípade nie je potrebné vykonávať ďalší výpočet brzdneho účinku.
- (2) Ak pri jazdnej skúške parkovacej brzdy vozidla kategórie N₃ alebo T nepríde k zablokovaniu niektorého z kolies, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, potom sa z nameranej hodnoty stredného plného brzdneho spomalenia vyráta ekvivalentná hodnota zbrzdzenia podľa vzťahu

$$Z_p = \frac{a_{px}}{g} \cdot 100\% \quad (\%), \quad (5)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

- a_{px} stredné plné brzdové spomalenie dosiahnuté parkovacou brzdou v (m.s^{-2}),
 g tiažové zrýchlenie ($9,806 \text{ m.s}^{-2}$).

²⁾ Príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 201 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

- (3) Ak pre zbrzdenie Z_p vozidla kategórie N_3 alebo T vyrátané podľa ods. 2 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{\min} ³⁾ pre parkovaciu brzdou platí

$$Z_p \geq Z_{\min} \quad (\%), \quad (6)$$

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

$$Z_p < Z_{\min} \quad (\%), \quad (7)$$

vozidlo parkovacou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok nedosahuje.

- (4) Ak pri jazdnej skúške parkovacej brzdy vozidla kategórie O_4 alebo R nepríde k zablokovaniu niektorého z kolies, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, potom vozidlo parkovacou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok nedosahuje.

Článok VII **Záverečné ustanovenia**

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. januára 2008.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ

MDPT SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Metodický pokyn č. 33/2007 **na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií T a R** **pri technických kontrolách v staniciach technickej kontroly**

Článok I **Predmet**

- (1) Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa ustanovuje postup pri kontrolných úkonoch¹⁾ č.
- a) 201 (Prevádzková brzda – účinok),
 - b) 202 (Prevádzková brzda – súmernosť pôsobenia),
 - c) 208 (Parkovacia brzda – účinok),
 - d) 220 (Kotúče, bubny bŕzd)
- vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel kategórií T a R v staniciach technickej kontroly (STK).
- (2) Ak sú kontrolné úkony podľa ods. 1 vykonávané na vozidlách kategórií T a R v mobilných STK, potom sa tento metodický pokyn na ne nevzťahuje, a postup pri ich vykonávaní upravuje osobitný metodický pokyn²⁾.

Článok II **Všeobecné ustanovenia**

- (1) Na účel kontrolných úkonov č. 201 (Prevádzková brzda – účinok), 202 (Prevádzková brzda – súmernosť pôsobenia), 208 (Parkovacia brzda – účinok) a 220 (Kotúče, bubny bŕzd) sa vykoná meranie na valcovej skúšobni bŕzd (VSB) podľa článku III.
- (2) V osobitných prípadoch, ak konštrukcia alebo vlastnosti vozidla neumožňujú vykonať meranie na VSB, vykoná sa na účel kontrolných úkonov č. 201 (Prevádzková brzda – účinok), 202 (Prevádzková brzda – súmernosť pôsobenia) a 208 (Parkovacia brzda – účinok) jazdná skúška podľa článku IV. Kolísanie brzdnéj sily sa v týchto prípadoch v kontrolnom úkone č. 220 (Kotúče, bubny bŕzd) nevyhodnocuje. Osobitnými prípadmi sa na účel tohto metodického pokynu rozumejú napr. malý rozchod kolies niektorej nápravy vozidla, stály pohon všetkých náprav vozidla alebo mechanická parkovacia brzda (ovládaná kľukou) na vozidle kategórie R.
- (3) Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie
- a) blokovaním kolesa stav pri brzdení, kedy sa koleso prestane úplne otáčať, aj keď sa vozidlo pohybuje, alebo sa valce VSB točia,

³⁾ Príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 208 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

¹⁾ Metodický pokyn č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov, v znení neskorších predpisov.

²⁾ Metodický pokyn na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií N_3 , O_4 , T a R v mobilných staniciach technickej kontroly.

- b) diagnostickou charakteristikou bŕzd výrobcem pre konkrétny typ vozidla stanovená grafická závislosť brzdnej sily od brzdného tlaku pre prevádzkovú brzdu, ktorá sa vzťahuje na jedno koleso nápravy, celú nápravu alebo celé vozidlo,
- c) skúšobnou hmotnosťou hmotnosť vozidla pri kontrole.

Článok III Postup merania na VSB

- (1) Pri meraní na VSB sa postupuje podľa návodu na obsluhu zariadenia dodaného jeho výrobcem. Je nevyhnutné dodržiavať príslušné zásady bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Počas merania sa nesmie nikto zdržiavať v bezprostrednej blízkosti vozidla alebo rotujúcich valcov VSB.
- (2) Pneumatiky vozidla musia byť pri meraní nahustené na prevádzkový tlak a, ak je to za daných podmienok možné, suché.
- (3) Vozidlá vybavené uzávierkou diferenciálu alebo pohonom všetkých náprav musia mať uzávierku diferenciálu alebo pohon nápravy, ktorá nie je vo valcoch VSB, vypnutú. Ak vozidlo nemá vypínateľný pohon druhej nápravy a nie je známy ani zvláštny postup na kontrolu bŕzd takýchto vozidiel na VSB stanovený výrobcem vozidla alebo výrobcem VSB, meranie na VSB nie je možné vykonať a vykoná sa jazdná skúška podľa článku IV.
- (4) 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.
- (5) Pred vjazdom vozidla do VSB musí byť v prípade vzduchovej brzdovej sústavy tlak v brzdovej sústave doplnený na predpísaný prevádzkový tlak.
- (6) Pri vchádzaní vozidlom do VSB musia byť valce VSB v pokoji, inak hrozí nebezpečenstvo poškodenia hnacieho ústrojenstva valcov.
- (7) Ak je vozidlo na VSB, jeho pozdĺžna os (stredná pozdĺžna rovina) má byť približne kolmá na os valcov. Na kolesá vo valcoch VSB nesmie pri meraní účinku prevádzkovej brzdy pôsobiť parkovacia brzda. Ak sú vo valcoch VSB kolesá hnacej nápravy, nesmie byť zaradený žiaden prevodový stupeň.
- (8) Pohon obidvoch valcových jednotiek VSB sa zapne po nájazde kolies na valce (ručne alebo v automatickom režime). Po spustení valcov sa pohybom volantu ustavia riadiace kolesá tak, aby sa vozidlo na valcoch nepohybovalo do strán ani po pustení volantu.
- (9) Ak má vozidlo pri intenzívnom brzdení tendenciu vybehnúť z valcov VSB, je potrebné zabezpečiť kolesá nápravy, ktorá nie je na valcoch VSB, zakladacími klinmi. Na zabezpečenie a stabilizáciu vozidla možno použiť tiež parkovaciu brzdu, ak nepôsobí na kolesá, ktoré sú práve na valcoch VSB. (Poznámka: Na vozidlách kategórie T pôsobí prevádzková brzda spravidla len na zadnú nápravu a pri jej brzdení na VSB je preto potrebné založiť nebrzdenú prednú nápravu zakladacími klinmi.)
- (10) Ak sa počas merania na VSB, ktorá nie je vybavená vypínacou automatikou, zablokuje niektoré z kolies, musí sa ihneď zmenšiť ovládacia sila pôsobiaca na pedál. Koleso nesmie zostať zablokované dlhšie ako dve až tri sekundy, aby neprišlo ku zbytočnému opotrebeniu dezénu pneumatiky kontaktom s valcami.
- (11) Pri meraní brzdnych síl na posúdenie brzdneho účinku prevádzkovej brzdy sa postupuje nasledovne
 - a) Pri meraní brzdnych síl na vyhodnotenie brzdneho účinku je okrem prípadu podľa písm. d) potrebné používať meradlo na meranie ovládacej sily (pedometer). Ovládaci pedál brzdy sa pri meraní musí stláčať pomaly a plynulo (rovnomerne), a takisto sa musí aj uvoľňovať.
 - b) Po nájazde kolies prvej brzdenej nápravy do valcov VSB sa pred začiatkom vlastného merania vykoná predbežné brzdenie, pri ktorom je potrebné aspoň dvakrát pomaly stlačiť ovládaci pedál prevádzkovej brzdy, až kým jedno alebo obidve kolesá začnú blokovať (tento stav môže byť v závislosti od konštrukcie VSB indikovaný rozsvietením niektorého kontrolného svetla signalizácie blokovania, alebo sa môže pohon VSB automaticky vypnúť). Cieľom predbežného brzdienia je čiastočné zahriatie bŕzd, čo je potrebné na dosiahnutie ustálených pomerov v sústave. Pri predbežnom brzdení je potrebné sledovať zobrazovacie zariadenie VSB, aby bolo možné orientačne zistiť brzdne a ovládacie sily, pri ktorých začína niektoré koleso blokovať. Zároveň sa vyskúša aj vhodný spôsob ovládania pedálu brzdy. Meranie brzdnych síl na vyhodnotenie brzdneho účinku sa vykoná najskôr na tretie meranie.
 - c) Na použitie vo výpočte pre vozidlo kategórie T sa odmerajú
 1. brzdne sily (B_{vi}) na jednotlivých kolesách pri rovnakej ovládacej sile (F_o). Brzdne sily (B_{vi}) sa merajú po nápravách, s oboma valcovými jednotkami VSB v činnosti. Ovládacia sila (F_o) sa zvolí tak, aby zodpovedala stavu bezprostredne pred začiatkom blokovania toho kolesa, k blokovaniu ktorého prišlo pri najmenšej ovládacej sile. Ak nepríde k blokovaniu žiadneho z kolies pri ovládacej sile menšej alebo rovnjej najväčšej prípustnej ovládacej sile (F_{omax})³⁾, potom sa zvolí ovládacia sila (F_o) rovná najväčšej prípustnej ovládacej sile (F_{omax})³⁾. Odmerané brzdne sily (B_{vi}) sa použijú vo výpočte vtedy, ak je na preukázanie predpísaného brzdneho účinku vozidla kategórie T potrebné vykonať lineárnu extrapoláciu (podľa článku V ods. 4).
 2. najväčšie brzdne sily ($B_{vmax i}$), ktoré možno na VSB na všetkých kolesách dosiahnuť bez prekročenia najväčšej prípustnej ovládacej sily (F_{omax})³⁾. Brzdne sily ($B_{vmax i}$) sa merajú po nápravách, s oboma valcovými jednotkami VSB v činnosti. Ovládacia sila, pri ktorej sú brzdne sily merané, sa môže na jednotlivých kolesách líšiť. Odmerané brzdne sily ($B_{vmax i}$) sa použijú pri prvotnom výpočte brzdneho účinku bez extrapolácie (podľa článku V ods. 1).
 - d) Na použitie vo výpočte pre vozidlo kategórie R sa odmerajú najväčšie brzdne sily ($B_{vmax i}$), ktoré možno na VSB na všetkých kolesách dosiahnuť. Ovládacia sila sa nemeria. Ak ide o prívies s ručne ovládaným regulátorom tlaku, ktorý sa brzdí na VSB pri pohotovostnej hmotnosti, je potrebné vopred skontrolovať, či je regulátor prestavený do polohy „prázdne vozidlo“. Brzdenie prázdneho vozidla sa uskutočňuje vždy s regulátorom v tejto polohe.

³⁾ Príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 201 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

- (12) Pri meraní brzdných síl na posúdenie brzdného účinku parkovacej brzdy sa postupuje nasledovne:
- Ak je na vozidle kategórie R parkovacia brzda mechanická (ovládaná kľukou), potom sa meranie na VSB nevykonáva. Účinok parkovacej brzdy sa overí jazdnou skúškou podľa článku IV.
 - Ak je to potrebné, vykoná sa predbežné brzdenie obdobným spôsobom, ako pri prevádzkovej brzde.
 - Odmerajú sa najväčšie brzdné sily vyvodzované parkovacou brzdou ($B_{pmax i}$), ktoré možno na VSB dosiahnuť, prípadne sa zistí, či kolesá zablokovali. Brzdné sily sa merajú osobitne na každom kolese, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, pohon ľavej alebo pravej valcovej jednotky VSB sa pritom zapína samostatne (spravidla manuálne). Ovládacia sila sa nemeria.
- (13) Vozidlo vychádza z valcov vlastnou motorickou silou. Pri vychádzaní nepoháňanými kolesami môžu byť valce v pokoji (vypnutý pohon). Pri vychádzaní poháňanými kolesami musí byť zapnutý pohon valcov a nesmie sa prudko akcelerovať.

Článok IV Postup pri jazdnej skúške

- Jazdnú skúšku podľa tohto postupu je možné vykonať len na vhodnej a dostatočne veľkej ploche priľahlej k STK, prípadne v areáli STK.
- Pri jazdnej skúške sa primerane použije postup podľa osobitného metodického pokynu⁴⁾. Meradlo spomalenia v zmysle ustanovení osobitného metodického pokynu⁴⁾ sa použije len vtedy, ak je na STK k dispozícii. V ostatných prípadoch sa splnenie predpísaných podmienok vyhodnotí subjektívne (orientačným spôsobom).
- Vyhodnotenie podľa článkov V až IX sa nevzťahuje na prípady, v ktorých sa vykonáva jazdná skúška.
- Do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla (ďalej len „protokol“) sa vyznačí text „200 - Kontrola bŕzd jazdnou skúškou“. V časti „Brzdné sily a účinok bŕzd“ protokolu sa nevyznačí žiaden záznam.

Článok V Vyhodnotenie brzdného účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 201) vozidiel kategórie T

- (1) Vyráta sa zbrzdzenie Z podľa vzťahu

$$Z = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{vmax i}}{m_s} \quad (\%), \quad (1)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

$\sum B_{vmax i}$ súčet najväčších brzdných síl na obvode všetkých kolies vozidla odmeraných podľa článku III ods. 11 písm. c) bod 2 v (N),
 m_s skúšobná hmotnosť vozidla v (kg).

- (2) Na účel výpočtu podľa ods. 1 sa predpokladá, že skúšobná hmotnosť je rovná buď pohotovostnej hmotnosti zväčšenej o 75 kg, alebo prevádzkovej hmotnosti, podľa toho, ktorý z týchto údajov je uvedený v predloženej doklade vozidla. Ak ide o návesovú súpravu vozidiel, použije sa pre ťahač hodnota pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti zväčšená o časť hmotnosti návesu pripadajúcu na točnicu. Ak údaj o hmotnosti návesu pripadajúcej na točnicu nie je známy, potom sa za ňu pokladá
- na viacnápravovom návese 1/3 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu,
 - na jednonápravovom návese 1/2 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu.

Ak v konkrétnom prípade vzniknú pochybnosti o použiteľnosti uvedeného predpokladu, je možné vychádzať zo skutočného rozloženia zaťaženia zisteného vážením vozidla alebo dokladovaného predloženým vážnym lístkom.

- (3) Ak pre zbrzdzenie Z vyrátané podľa ods. 1 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením $Z_{min}^{3)}$ pre prevádzkovú brzdú platí

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

potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok. V takomto prípade nie je potrebné vykonávať výpočet s lineárnou extrapoláciou podľa ods. 4.

- (4) Ak pre zbrzdzenie Z vyrátané podľa ods. 1 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením $Z_{min}^{3)}$ pre prevádzkovú brzdú platí

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

potom sa vyráta zbrzdzenie Z_t teoreticky dosiahnuteľné za predpokladu lineárnej extrapolácie pri najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti vozidla podľa vzťahu

$$Z_t = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{vi}}{m_c} \cdot \frac{F_{o max}}{F_o} \quad (\%), \quad (4)$$

v ktorom okrem symbolov, ktorých význam už bol popísaný, je

$\sum B_{vi}$ súčet brzdných síl na obvode všetkých kolies vozidla odmeraných pri ovládacej sile F_o podľa článku III ods. 11 písm. c) bod 1 v (N),
 $F_{o max}$ najväčšia prípustná ovládacia sila³⁾ v (N),
 F_o ovládacia sila, pri ktorej boli merané brzdné sily B_{vi} v (N),
 m_c najväčšia celková prípustná hmotnosť vozidla v (kg).

⁴⁾ Metodický pokyn na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií N₃, O₄, T a R pri technických kontrolách v mobilných stanicích technickej kontroly.

(Poznámka: Vypočítané teoretické zbrzdenie pre najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť vozidla môže byť v niektorých prípadoch väčšie ako 100 %. Takýto brzdný účinok sa prakticky na ceste nedá dosiahnuť, lebo i keď brzdné mechanizmy vozidiel sú teoreticky schopné vyvinúť zodpovedajúce brzdné sily, tieto kvôli medziam daným fyzikálnymi zákonmi nedokážu pri brzdení preniesť pneumatiky vozidla. Dostatočná, i keď v niektorých prípadoch z fyzikálneho hľadiska nereálna hodnota vypočítaného zbrzdenia v každom prípade dokazuje, že účinok brzd plní predpísané podmienky.)

- (5) Ak pre zbrzdenie Z_t vyrátané podľa ods. 4 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením $Z_{\min}^{3)}$ pre prevádzkovú brzdou platí

$$Z_t \geq Z_{\min} \quad (\%), \quad (5)$$

potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z_t < Z_{\min} \quad (\%), \quad (6)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok nedosahuje.

- (6) Ak sú pri vyhodnotení brzdného účinku k dispozícii diagnostické charakteristiky brzd stanovené výrobcom pre daný typ vozidla, je možné brzdný účinok vyhodnotiť podľa týchto charakteristík. Účinok brzd sa v tomto prípade namiesto postupu podľa ods. 1 až 5 posudzuje samostatne na každej náprave podľa príslušnej charakteristiky. Pri celkovom hodnotení sa posudzuje účinok brzd vozidla ako vyhovujúci, ak je vyhovujúci účinok brzd všetkých náprav. Spôsob aplikácie diagnostických charakteristík je bližšie opísaný v osobitnom metodickom pokyne⁵⁾.
- (7) Postup v ods. 1 až 5 sa vzťahuje len na vozidlá kategórie T s priamočinnou brzdovou sústavou prevádzkovej brzdy. Ak je vo vozidle kategórie T namiesto priamočinnnej brzdovej sústavy prevádzkovej brzdy vzduchová alebo vzduchokvapalinová brzdová sústava, potom sa pri kontrole primerane použije postupu podľa osobitného metodického pokynu⁵⁾.

Článok VI

Vyhodnotenie brzdného účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 201) vozidiel kategórie R

- (1) Ak sa pri meraní na VSB dosiahne blokovanie na všetkých kolesách vozidla, potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok. V takomto prípade nie je potrebné vykonávať ďalší výpočet brzdného účinku.
- (2) Ak pri meraní na VSB niektoré z kolies vozidla nezablokovalo, vyráta sa zbrzdenie vozidla Z pri skúšobnej hmotnosti podľa vzťahu

$$Z = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{v_{\max i}}}{m_s} \quad (\%), \quad (7)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

$\sum B_{v_{\max i}}$	súčet brzdných síl na obvode kolies nápravy i v (N),
m_s	skúšobná hmotnosť vozidla v (kg).

- (3) Na účel výpočtu podľa ods. 1 sa predpokladá, že skúšobná hmotnosť vozidla bez nákladu je rovná buď pohotovostnej hmotnosti, alebo prevádzkovej hmotnosti, podľa toho, ktorý z týchto údajov je uvedený v predloženej doklade vozidla. Ak ide o návesovú súpravu vozidiel, použije sa pre náves pohotovostná alebo prevádzková hmotnosť návesu zmenšená o časť hmotnosti návesu pripadajúcu na točnicu ťahača. Ak údaj o hmotnosti návesu pripadajúcej na točnicu nie je známy, potom sa za ňu pokladá
- na viacnápravovom návese 1/3 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu,
 - na jednonápravovom návese 1/2 pohotovostnej alebo prevádzkovej hmotnosti návesu.

Ak v konkrétnom prípade vzniknú pochybnosti o použiteľnosti uvedeného predpokladu, je možné vychádzať zo skutočného rozloženia zaťaženia zisteného vážením vozidla alebo dokladovaného predloženým vážnym lístkom.

- (4) Ak pre zbrzdenie Z vyrátané podľa ods. 2 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením $Z_{\min}^{3)}$ pre prevádzkovú brzdou platí

$$Z \geq Z_{\min} \quad (\%), \quad (8)$$

potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné prevádzkovou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdný účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z < Z_{\min} \quad (\%), \quad (9)$$

vozidlo prevádzkovou brzdou predpísaný minimálny brzdný účinok nedosahuje.

- (5) V prípade vozidiel kategórií R_1 a R_2 môže funkciu prevádzkovej brzdy plniť nájazdová brzda, pričom nemusí byť vybavená cúvacou automatikou. Pri kontrole sa v tomto prípade postupuje podľa ustanovení osobitného metodického pokynu⁶⁾.

⁵⁾ Metodický pokyn č. j. 11525 – 2100/06 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 a O_4 pri technických kontrolách.

⁶⁾ Kontrolný úkon č. 212 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

Článok VII

Vyhodnotenie súmernosti brzdného účinku prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 202)

- (1) Brzdné sily B_{v1} a B_{v2} použité v ďalšom výpočte zodpovedajú silám odčítaným pri rovnakej ovládacej sile tesne pred hranicou blokovania toho kolesa, ktoré blokuje pri nižšej ovládacej sile. Ak sa hodnota nesúmernosti brzdného účinku v priebehu brzdenia nemení, je možné pre jej výpočet použiť brzdné sily, z ktorých sa vypočítal účinok prevádzkovej brzdy. Ak sa hodnota nesúmernosti v priebehu brzdenia mení, zohľadní sa jej najväčšia hodnota v horných dvoch tretinách dosiahnutej najväčšej brzdné sily pred hranicou blokovania. V takomto prípade je potrebné uviesť do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu hodnoty brzdných síl, ktoré zodpovedajú najväčšej nesúmernosti, a v prípade vozidla kategórie T aj príslušnú ovládaciu silu textom napr. „202 - Nesúmernosť ZN 2,3 – 3,8 /100“, kde označenie „ZN“ prislúcha zadnej náprave, hodnota 2,3 brzdné sily na ľavom kolese v (kN), hodnota 3,8 brzdné sily na pravom kolese v (kN) a hodnota 100 ovládacej sily v (N).
- (2) Ak je zistené nadmerné kolísanie brzdné sily zohľadnenej podľa ods. 1 v ďalšom výpočte, použije sa jej stredná hodnota.
- (3) Vyráta sa nesúmernosť účinku prevádzkovej brzdy podľa vzťahu

$$n = \frac{B_{v1} - B_{v2}}{B_{v1}} \cdot 100 \quad (\%), \quad (10)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

- B_{v1} väčšia z brzdných síl odmeraných na kolesách jednej nápravy v (N),
 B_{v2} menšia z brzdných síl odmeraných na kolesách jednej nápravy v (N).

- (4) Ak pre nesúmernosť účinku prevádzkovej brzdy n vyrátanú podľa ods. 3 v porovnaní s najväčšou prípustnou nesúmernosťou 30 %⁷⁾ platí na všetkých nápravách vozidla

$$n \leq 30 \quad (\%), \quad (11)$$

potom sa považuje za preukázané, že účinok prevádzkového brzdenia pôsobí na kolesách všetkých náprav vozidla súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla. V opačnom prípade, ak na niektorej z náprav vozidla platí

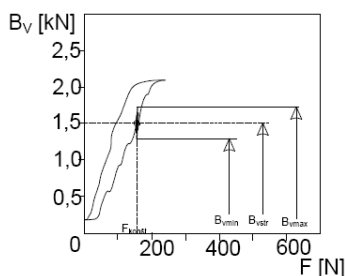
$$n > 30 \quad (\%), \quad (12)$$

potom sa predpokladá, že účinok prevádzkového brzdenia nepôsobí súmerne k pozdĺžnej strednej rovine vozidla.

Článok VIII

Vyhodnotenie kolísania brzdné sily prevádzkovej brzdy (kontrolný úkon č. 220)

- (1) V priebehu merania podľa článku III sa odmeria tiež prípadné kolísanie brzdných síl, ak je zistené.
- (2) Meria sa maximálna (B_{vmax}) a minimálna (B_{vmin}) hodnota brzdné sily pri kolísaní počas jednej otáčky kolesa pri stabilizovanej konštantnej hodnote ovládacej sily. Vychádza sa buď z odčítania príslušných hodnôt zo zobrazovacej jednotky VSB, alebo z vyhodnotenia grafického záznamu. Príklad grafického priebehu závislosti brzdné sily od ovládacej sily s kolísaním brzdné sily je na obrázku.



- (3) Vyráta sa hodnota kolísania brzdné sily prevádzkovej brzdy okolo strednej hodnoty podľa vzťahu

$$h = \pm \frac{B_{vmax} - B_{vmin}}{B_{vmax} + B_{vmin}} \cdot 100 \quad (\%), \quad (13)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

- B_{vmax} maximálna hodnota kolísajúcej brzdné sily v (N),
 B_{vmin} minimálna hodnota kolísajúcej brzdné sily v (N).

- (4) Ak pre zistené kolísanie brzdné sily prevádzkovej brzdy vyrátané podľa ods. 3 v porovnaní s najväčším prípustným kolísaním (± 10) %⁸⁾ platí

$$h \leq \pm 10 \quad (\%), \quad (14)$$

potom sa kolísanie nepovažuje za nadmerné. V opačnom prípade, ak platí

⁷⁾ § 2 písm. a) vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 202 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

⁸⁾ Kontrolný úkon č. 220 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

$$h > \pm 10 \quad (\%), \quad (15)$$

potom sa kolísanie považuje za nadmerné.

- (5) Ak ide o nezaťažené prípojné vozidlo, pri posudzovaní v ods. 4 sa podľa osobitného predpisu⁸⁾ použije hodnota najväčšieho prípustného kolísania (± 15) %.

Článok IX

Vyhodnotenie brzdného účinku parkovacej brzdy (kontrolný úkon č. 208)

- (1) Ak pri skúške na VSB podľa článku III ods. 12 príde k zablokovaniu všetkých kolies, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok. V takomto prípade nie je potrebné vykonávať ďalší výpočet brzdného účinku.
- (2) Ak pri skúške na VSB podľa článku III ods. 12 nepríde k zablokovaniu niektorého z kolies, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, potom sa vyráta zbrzdzenie Z_p podľa vzťahu

$$Z_p = 10,2 \cdot \frac{\sum B_{p \max i}}{m_c} \quad (\%), \quad (16)$$

v ktorom je význam symbolov nasledovný

$\sum B_{p \max i}$ súčet brzdnych síl na obvode všetkých kolies vozidla, na ktoré parkovacia brzda pôsobí, odmeraných podľa článku III ods. 12 v (N),

m_c najväčšia celková prípustná hmotnosť vozidla v (kg).

- (3) Ak pre zbrzdzenie Z_p vyrátané podľa ods. 2 v porovnaní s predpísaným minimálnym zbrzdením Z_{\min} ⁹⁾ pre parkovacia brzdu platí

$$Z_p \geq Z_{\min} \quad (\%), \quad (17)$$

potom sa považuje za preukázané, že vozidlo je schopné parkovacou brzdou dosiahnuť predpísaný minimálny brzdny účinok. V opačnom prípade, ak platí

$$Z_p < Z_{\min} \quad (\%), \quad (18)$$

vozidlo parkovacou brzdou predpísaný minimálny brzdny účinok nedosahuje.

- (4) Za nedostatočnú účinnosť parkovacej brzdy sa podľa osobitného predpisu¹⁰⁾ považuje tiež prípad, ak je neúčinná na jednom z kolies nápravy, na ktorú pôsobí. Tomuto prípadu zodpovedá po dosadení príslušných síl B_{p1} a B_{p2} do vzorca (10) vypočítaná hodnota nesúmernosti $n = 100$ %.
- (5) Ak je parkovacia brzda súčasne núdzovou brzdou, vyhodnotí sa súmernosť účinku jej pôsobenia obdobným postupom, ako je uvedený v článku VII pre prevádzkovú brzdu. Ako brzdne sily sa v tomto prípade do vzorca (10) dosadia sily namerané podľa článku III ods. 12. (Poznámka: Na vozidlách kategórie T spravidla parkovacia brzda plní súčasne úlohu núdzovej brzdy.)
- (6) Ak parkovacia brzda pôsobí na kolesá prostredníctvom hnacieho mechanizmu (prevodová brzda), jej účinok nie je možné kontrolovať na každom kolese zvlášť, ale len súčasne na oboch kolesách nápravy. Ustanovenia ods. 2 až 5 sa rovnako vzťahujú i na tento prípad.

Článok X

Záverečné ustanovenia

- (1) Zrušuje sa Metodika kontroly brzdových sústav poľnohospodárskych kolesových traktorov a ich prívesov na valcových skúšobniach brzd a jazdnou skúškou schválená MV SSR pod č. j. 2664/1986-1.
- (2) Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. januára 2008.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ

⁹⁾ Príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 208 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

¹⁰⁾ Kontrolný úkon č. 208 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

Metodický pokyn č. 34/2007
ktorým sa upravuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných
pri technických kontrolách vozidiel kategórií N₃, O₄, T a R v mobilnej stanici technickej kontroly

Článok I

Predmet

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa z dôvodu predpísaného technologického vybavenia a prostredia mobilnej stanice technickej kontroly (ďalej len „mobilná STK“) odlišného od predpísaného technologického vybavenia a prostredia stanice technickej kontroly (STK) z kontrolných úkonov podľa osobitného metodického pokynu¹⁾ vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel určuje tie, ktoré sa vykonávajú v mobilnej STK pri technických kontrolách vozidiel kategórií N₃, O₄, T a R.

Článok II

Všeobecné ustanovenia

- (1) Z kontrolných úkonov ustanovených týmto metodickým pokynom sa pri technickej kontrole vykonávanej v mobilnej STK vykonajú len tie, ktoré
 - a) sa vzťahujú na kontrolované vozidlo s ohľadom na jeho kategóriu, konštrukčné riešenie alebo spôsob použitia; špecifikácia vozidiel, na ktoré sa jednotlivé kontrolné úkony vzťahujú, je v nich spravidla uvedená,
 - b) zodpovedajú druhu vykonávanej technickej kontroly alebo účelu, na ktorý má byť technická kontrola použitá; rozsah kontrolných úkonov vykonávaných v jednotlivých prípadoch je stanovený osobitnými metodickými pokynmi²⁾.
- (2) V prípadoch, v ktorých je to týmto metodickým pokynom určené, sa spôsob kontroly aplikovaný v kontrolných úkonoch upravuje pre použitie v mobilnej STK odlišne od spôsobu kontroly stanoveného osobitným metodickým pokynom¹⁾. V ostatných prípadoch sa primerane použije pôvodný spôsob kontroly stanovený osobitným metodickým pokynom¹⁾.

Článok III

Kontrolné úkony vykonávané v mobilnej STK

- (1) Pri technickej kontrole v mobilnej STK sa vykonávajú nasledovné kontrolné úkony podľa osobitného metodického pokynu¹⁾
 - a) všetky kontrolné úkony skupiny 100,
 - b) kontrolné úkony skupiny 200, okrem kontrolných úkonov č. 203 (Prevádzková brzda – nábeh brzdneho účinku), 205 (Prevádzková brzda – odstupňovateľnosť účinku), 206 (Posilňovač brzd – činnosť) a 223 (Brzdová kvapalina – stav),
 - c) kontrolné úkony skupiny 300, okrem kontrolných úkonov č. 308 (Zbiehavosť kolies riadiacej nápravy), 309 (Odklon kolies riadiacej nápravy) a 310 (Geometria kolies riadiacej nápravy – stav),
 - d) kontrolné úkony skupiny 400, okrem kontrolných úkonov č. 409 (Predné kolesá – hádzavosť) a 419 (Tlmiče pruženia – činnosť),
 - e) všetky kontrolné úkony skupiny 500,
 - f) všetky kontrolné úkony skupiny 600,
 - g) kontrolné úkony skupiny 700, okrem kontrolných úkonov č. 721 (Obmedzovač rýchlosti – kontrola funkčnosti a nastavenia) a 733 (Technická kontrola plynového zariadenia),
 - h) kontrolné úkony skupiny 800, okrem kontrolného úkonu č. 806 (Hladina vonkajšieho zvuku),
 - i) všetky kontrolné úkony skupiny 900.
- (2) Kontrolné úkony sa v mobilnej STK vykonávajú odlišne od spôsobu ustanoveného osobitným metodickým pokynom¹⁾ v nasledovných prípadoch
 - a) spôsob kontroly aplikovaný v kontrolných úkonoch č. 201 (Prevádzková brzda – účinok), 202 (Prevádzková brzda – súmernosť pôsobenia) a 208 (Parkovacia brzda – účinok) stanovuje osobitný metodický pokyn ,
 - b) v kontrolnom úkone č. 220 (Kotúče, bubny brzd) sa nepreveruje splnenie podmienky podľa ods. 3 jeho predpísaných podmienok,
 - c) v kontrolnom úkone č. 301 {Mŕtvy chod volantu (celková vôľa v riadení)} sa splnenie predpísaných podmienok posudzuje subjektívne (bez použitia meračla), pričom sa ako chyba hodnotí len zjavné a nespochybniteľné prekročenie najväčšej prípustnej hodnoty celkovej vôle v riadení,

¹⁾ Metodický pokyn číslo 11521 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

²⁾ Napr. Metodický pokyn číslo 11526 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006 na vykonávanie technických kontrol pravidelných, zvláštnych, administratívnych a opakovaných technických kontrol v znení neskorších predpisov.

- d) pri vykonávaní kontrolného úkonu č. 302 (Plynulosť prenosu sily) nemusí byť riadiaca náprava zdvihnutá, ani jej kolesá umiestnené na plošinách s valivým uložením,
 - e) pri vykonávaní kontrolných úkonov č. 402 (Kolesá – vôľa v zavesení), 403 (Kolesá – vôľa v uložení) a 404 (Kolesá – pripevnenie) nemusia byť kolesá vozidla prizdvihnuté, pričom na zistenie vôle môže byť vhodným spôsobom použité páčidlo,
 - f) v kontrolnom úkone č. 405 {Disky (ráfiky)} sa nepreveruje splnenie podmienky podľa ods. 3 jeho predpísaných podmienok,
 - g) v kontrolných úkonoch č. 605 (Stretávacie svetlá – nastavenie) a 606 (Diaľkové svetlá – nastavenie) sa splnenie predpísaných podmienok posudzuje subjektívne (bez použitia meradla), pričom ako chyba sa hodnotí len zjavné a nespochybniteľné nesprávne nastavenie svetlometu (napr. zjavné vychýlenie celého svetlometu z pôvodnej polohy),
 - h) v kontrolnom úkone č. 614 (Svetlometry do hmly – činnosť) sa splnenie podmienky podľa ods. 3 jeho predpísaných podmienok posudzuje subjektívne (bez použitia meradla), pričom ako chyba sa hodnotí len zjavné a nespochybniteľné nesprávne nastavenie svetlometu (napr. zjavné vychýlenie celého svetlometu z pôvodnej polohy).
- (3) V prípadoch, ak je súčasťou predpísaného spôsobu kontroly v kontrolnom úkone podľa osobitného metodického pokynu¹⁾ prehliadka vozidla zospodu (spravidla v podmienkach STK vykonávaná z pracovnej jamy), vykoná sa v mobilnej STK v rozsahu a spôsobom, akým je to na stojacom vozidle bez pracovnej jamy možné.
- (4) V prípadoch, ak je súčasťou predpísaného spôsobu kontroly v kontrolnom úkone podľa osobitného metodického pokynu¹⁾ preverenie rozmerov niektorých súčastí vozidla alebo správnosti polohy, v ktorej sú na vozidle niektoré súčastí namontované, posúdi sa v mobilnej STK splnenie príslušných predpísaných podmienok bez použitia meradla, pričom ako chyba sa hodnotí len ich zjavné a nespochybniteľné nesplnenie.

Článok IV Záverečné ustanovenia

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. januára 2008.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ

MDPT SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

Metodický pokyn č. 35/2007 na kontrolu tlaku vzduchu vozidiel kategórie T pri technických kontrolách

Článok I Predmet

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky podľa ustanovenia § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva tento metodický pokyn, ktorým sa ustanovuje postup pri kontrolnom úkone¹⁾ č. 224 Tlak vzduchu – prevádzkový, ovládací, brzdový (ďalej len „kontrolný úkon“) vykonávanom pri technických kontrolách vozidiel kategórie T v staniách technickej kontroly (STK) a v mobilných STK.

Článok II Postup pri kontrole tlaku vzduchu

- (1) Ak je vozidlo kategórie T vybavené na brzdenie prípojných vozidiel vzduchovým systémom s jednohadicovým inverzným spojením, potom sa pri kontrole tlaku vzduchu postupuje nasledovne
- a) Brzdová sústava sa doplní na predpísaný prevádzkový tlak.
 - b) Uvedie sa do činnosti parkovacia brzda.
 - c) Otvorí sa kryt spojkovvej hlavice a skontroluje sa možnosť stlačenia čapu ventilu spojkovvej hlavice. Stav, kedy čap ventilu nie je možné stlačiť (v systéme ostáva tlak, ktorý zabraňuje pripojeniu meradla tlaku, ako aj brzdovej sústavy príviesu), sa hodnotí v kontrolnom úkone ako vážna chyba.
 - d) Na spojkovú hlavicu sa pripojí meradlo tlaku vzduchu.
 - e) Uvoľní sa parkovacia brzda a pomocou meradla tlaku vzduchu pripojeného na spojkovú hlavicu sa zistí tlak vzduchu v systéme. Ak je nameraná hodnota nižšia, ako kontrolným úkonom určená hodnota (0,55 MPa), vyhodnotí sa tento stav podľa ustanovení uvedených v kontrolnom úkone.

¹⁾ Metodický pokyn č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

- f) Uvedie sa do činnosti parkovacia brzda a pomocou meradla tlaku vzduchu pripojeného na spojkovú hlavicu sa zistí tlak vzduchu v systéme. Stav, kedy nameraná hodnota nie je nižšia ako 0,03 MPa, sa hodnotí v kontrolnom úkone ako vážna chyba. Parkovacia brzda sa následne uvoľní.
 - g) Uvedie sa do činnosti prevádzková brzda a pomocou meradla tlaku vzduchu pripojeného na spojkovú hlavicu sa zistí tlak vzduchu v systéme. Ak nameraná hodnota nie je nižšia, ako kontrolným úkonom určená hodnota (0,03 MPa), vyhodnotí sa tento stav podľa ustanovení uvedených v kontrolnom úkone. Sila pôsobiaca počas merania na ovládací orgán prevádzkovej brzdy nesmie prekročiť osobitným predpisom) stanovenú najväčšiu prípustnú ovládaciu silu (600 N).
- (2) Ak je vozidlo kategórie T vybavené na brzdenie prípojných vozidiel vzduchovým systémom s dvojhadicovým spojením, potom sa pri kontrole tlaku vzduchu postupuje nasledovne
- a) Brzdová sústava sa doplní na predpísaný prevádzkový tlak.
 - b) Uzavrie sa kohút pred spojkovou hlavicom plniacej vetvy a pripojí sa na ňu meradlo tlaku vzduchu. Kohút sa znova otvorí a skontroluje sa, či sa tlak vzduchu v plniacej vetve nachádza v rozmedzí určenom kontrolným úkonom (0,65 až 0,80 MPa). Nedodržanie predpísaných hodnôt sa hodnotí podľa ustanovení uvedených v kontrolnom úkone.
 - c) Meradlo tlaku vzduchu sa pripojí na spojkovú hlavicu ovládacej vetvy. Skontroluje sa, či je pri uvoľnenej prevádzkovej brzde tlak vzduchu v ovládacej vetve nulový, a či sa tlak pri plnom zdvihu ovládacieho orgánu prevádzkovej brzdy nachádza v rozmedzí určenom kontrolným úkonom (0,6 až 0,75 MPa). Nedodržanie predpísaných hodnôt sa hodnotí podľa ustanovení uvedených v kontrolnom úkone. Sila pôsobiaca počas merania na ovládací orgán prevádzkovej brzdy nesmie prekročiť osobitným predpisom²⁾ stanovenú najväčšiu prípustnú ovládaciu silu (600 N).

Článok III **Záverečné ustanovenia**

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 1. januára 2008.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ

²⁾ Príloha č. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a kontrolný úkon č. 201 metodického pokynu č. j. 11521 – 2100/06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, v znení neskorších predpisov.

OZNAMOVACIA ČASŤ

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií **s c h v a ľ u j e** **technicko – kvalitatívne podmienky**

TKP č. 8 Cementobetónový kryt vozovky s účinnosťou od 02.01.2008

Je to druhá revízia technicko – kvalitatívnych podmienok. Cieľom úlohy bola taká revízia TKP, ktorá by poskytla dostatok technických požiadaviek na výstavbu betónových vozoviek, napriek ich malému podielu na novobudovaných krytoch vozoviek v SR. Zatiaľ sa používajú len v tuneloch a na úsekoch v ich blízkom okolí, na zastávkových pruhoch v mestách a výnimočne na ďalších komunikáciách. Tieto vozovky, aj napriek cca o 10% vyšším počiatočným nákladom, sú z hľadiska ich životnosti a údržby podstatne menej nákladné ako AB kryty. Sú výhodné vtedy, ak zaťaženie na projektovanej komunikácii prekračuje 15 000 voz/24 h, s podiel TNV min. 7 000 voz/24 h. Ich vyhotovenie je veľmi náročné na kvalitu kameniva a aj samotného spracovania.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií **s c h v a ľ u j e** **technické podmienky**

TP 7/2007 Sekundárna ochrana betónových konštrukcií s účinnosťou od 02.01.2008

Sekundárna ochrana betónových konštrukcií sa v súčasnosti vyžaduje najmä z dôvodu používania chemických rozmrazovacích látok pri údržbe cestných komunikácií, ktoré agresívne pôsobia na betón.

TP sekundárnej ochrany betónových konštrukcií stanovujú požiadavky na projektovanie, prípravu, zhotovovanie, kontrolu a preberanie finálnych povrchových úprav betónových, vrátane železobetónových, konštrukcií inžinierskych stavieb, ktoré svojimi technicko – kvalitatívnymi vlastnosťami chránia zhotovené dielo. TP spracoval Ing. Peter Koniar – PEGAS, Nitra.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií **s c h v a ľ u j e** **katalógové listy**

KL EaZ 1/2007 Katalógové listy emulzií a zálievok s účinnosťou od 02.01.2008

Je to doplnok k platným TKP, ktoré sa používajú na výstavbu a opravy asfaltových vozoviek. Určujú technické špecifikácie pre zálievkové hmoty v súlade s platnými EN prevzatými do sústavy STN. Úlohu spracovala spoločnosť VUIS – CESTY, s.r.o., Bratislava.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ

MDPT SR
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Štátny dopravný úrad

Oznámenie o neplatnosti osvedčení o evidencii vozidiel

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky oznamuje stratu osvedčenia o evidencii série a čísla:

SD 057 075 – vystavené na vozidlo továrenskej značky HYUNDAI, typ TB, identifikačné číslo VIN: KMHBT51GP6U599764.

Na základe tejto skutočnosti vyhlasuje Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky uvedené osvedčenie o evidencii za neplatné.

Ing. Miroslav Biroš, v. r.
generálny riaditeľ sekcie

VESTNÍK MDPT SR. **Vydavateľ:** Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, reg. č. 771/93. **Redakcia, administrácia, tlač:** Výskumný ústav dopravný, a. s., Veľký Diel 3323, 010 08 Žilina, fax: 041/5652 883. Vychádza podľa potreby. **Zodpovedný redaktor:** Mgr. Alena Devečková, tel. 041/5686 246, 5655 490, e-mail: deveckova@vud.sk. **Ročné predplatné** sa určuje za dodávku všetkých výtlačkov ročníka a od predplatiteľov sa vyberá vopred. **Účet pre predplatné:** VÚB Žilina, č. ú. 63631-432/0200, IČO: 36 402 672, IČ DPH: SK2020099785. ISSN 1335-9789