



Pripravovaný balíček opatrení EÚ kontrol technickej spôsobilosti Marek Hudec¹

Abstrakt

Európska komisia v súlade s dopravnou stratégiou známou ako Biela kniha pripravila balík opatrení ohľadom technickej spôsobilosti vozidiel. Tento balík má prispieť najmä k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky a týka sa predovšetkým oblasti pravidelných technických kontrol a cestných technických kontrol.

Kľúčové slová

Technická kontrola, cestná technická kontrola, osvedčenie o evidencii, technik,

Key words

roadworthiness tests, technical roadside inspection, registration documents, inspector,

Abstract

The European Commission prepared a package of measures regarding roadworthiness tests in accordance with the Transport Strategy known as the White Paper. This package has to contribute to the increasing of road safety and its focus is mainly to the periodic technical inspection and to the technical roadside inspections.

Úvod

Začiatkom roku 2011 vydala Európska komisia dopravnú stratégiu, ktorá je známa ako Biela kniha, pojednávajúca o dopravnej politike v jednotnom Európskom priestore. V dokumente sú stanovené viaceré ciele, avšak jedným z najvýznamnejších je zníženie počtu obetí na cestách o polovicu do roku 2020 v porovnaní s referenčným rokom 2010.

V dôsledku tohto ambiciózneho cieľa bol v polovici júla tohto roku Európskou komisiou pripravený nový balík opatrení zaoberajúci sa technickou spôsobilosťou vozidiel, ktorý má prispieť ku zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky.

Legislatívny balík opatrení sa skladá z návrhu:

- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES,
- nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Európskej únii a o zrušení smernice 2000/30/ES,
- smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení smernica Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá.

¹ Ing. Marek Hudec, vedúci oddelenia cestnej osobnej a nákladnej dopravy, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, P. O. BOX č. 100, 810 05 Bratislava, email: marek.hudec@mindop.sk



a) Technické kontroly

Asi najviac diskutovaným opatrením v širokej odbornej verejnosti je návrh, ktorý zvyšuje frekvenciu lehôt pre pravidelné technické kontroly:

Prehľad lehôt pre pravidelné technické kontroly podľa návrhu Európskej Komisie :

Kategórie vozidiel	Lehoty podľa návrhu nariadenia	Lehoty v SR v súčasnosti
L _{1e} , L _{2e} , L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{6e} , L _{7e}	4-2-1*	L _{1e} , L _{2e} - 4-4-4 L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{6e} , L _{7e} - 4-2-2
M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂	4-2-1**	4-2-2
M ₁ prevádzkované ako taxi, sanitné vozidlá.	1-1-1	1-1-1
M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄ , T ₅	1-1-1	M ₂ , N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄ , - 1-1-1 M ₃ 1-1-1- po ôsmich rokoch od prvej evidencie periodicky každých 6 mesiacov T ₅ 4-2-2

*Poznámka lehota 4-2-1 znamená , že vozidlo sa má podrobiť prvýkrát technickej kontrole po štyroch rokoch od prvej evidencie, druhá technická kontrola bude po dvoch rokoch a tretia a následne ďalšia pravidelne každý rok.

** M₁, N₁ ak pri prvej kontrole vozidlo má 160 000 km musí sa vozidlo podrobiť technickej kontrole následne každý rok.

Návrh zavádza možnosť požadovať technickú kontrolu po nehode ak boli poškodené časti, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť prevádzky napríklad ak sú poškodené nápravy, deformačné zóny, riadenie, brzdy a podobne.

Balík z dielne Európskej komisie kladie aj zvýšené nároky na kvalifikačné požiadavky pre technikov, ktorí vykonávajú technické kontroly. Tieto požiadavky sa však nebudú vzťahovať na súčasných technikov iba na nových technikov, ktorí budú prijatí po nadobudnutí účinnosti nariadenia. Všetci technici podľa návrhu by sa mali zúčastniť raz ročne školenia, pričom v SR je táto povinnosť každých 5 rokov v rozsahu troch dní pričom na konci je skúška z odbornej spôsobilosti.

Ďalej je snahou Európskej komisie vypracovať jednotnú metodiku aby úkony, ktoré sa vykonávajú pri kontrole technického stavu boli jednotné v rámci členských štátov.



Pri samotnom výkone kontroly technického stavu vozidla dokument uvádza tri základné kategórie nedostatkov podobne ako sú v súčasnosti platné v SR:

Kategória	Popis
1. Malé nedostatky	Nemajú výrazný vplyv na bezpečnosť vozidla
2. Veľké nedostatky	Ovplyvňujú bezpečnosť vozidla a môžu ohroziť iných účastníkov cestnej premávky.
3. Nebezpečné nedostatky	Priame a bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej premávky.

Hodnotenie nedostatkov technického stavu vozidla podľa vyššie uvedených kategórií by malo byť jednotné vo všetkých členských štátoch EÚ.

Podľa navrhovaných nariadení, by mali byť pri výkone kontroly technického stavu informácie zaznamenávané a ukladané v informačných systémoch, ktoré by následne mali byť k dispozícii pre kontrolné orgány v jednotlivých štátoch EÚ. Ďalej je snahou Európskej komisie zamedziť neoprávnenej manipulácii s počtom najjazdených kilometrov.

b) Cestná technická kontrola

Návrh nariadenia, týkajúci sa cestných technických kontrol sa vzťahuje na vozidlá v rámci kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a prípojných vozidiel, O₃ a O₄. Novinkou oproti súčasnému stavu sa návrh by sa mal vzťahovať aj vozidlá kategórie N₁, O₁, O₂.

Predpokladá sa, že na vnútroštátnej úrovni sa zavedie systém hodnotenia rizikovosti dopravných podnikov, ktorý bude slúžiť na účely vykonávania cestných kontrol. Hodnotenie by malo závisieť od počtu a závažnosti nedostatkov zistených na vozidlách prevádzkovaných jednotlivými dopravnými podnikmi.

Nariadenie predpokladá, že systém cestných kontrol by sa mal skladať z počiatkovej cestnej kontroly a podrobnej cestnej kontroly.

Počiatková kontrola by obsahovala vizuálnu kontrolu celkového stavu vozidla, kontrolu dokladov a osvedčenia o technickom stave. Druhá časť kontroly by závisela od rozhodnutia kontrolného orgánu, ktorý môže nariadiť aby sa na vozidle vykonala podrobnejšia technická kontrola. Podrobnejšia technická kontrola by mohla byť vykonaná v mobilnej jednotke technickej kontroly alebo v stanici technickej kontroly, ktorá by nemala byť vzdialená viac ako 10 km od miesta počiatkovej kontroly.

Z dôvodu celkového zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky by mali byť podľa opatrení vykonávané pravidelné koordinované aktivity členských štátov spojené s cestnou technickou kontrolou vozidiel. Percentuálny počet vykonaných cestných kontrol by mal zodpovedať minimálne 5 % celkového počtu vozidiel evidovaných na území členského štátu. Výsledky výkonu cestných kontrol by mali byť zaznamenávané v príslušnom informačnom systéme, ktorý by bol zdieľaný s ostatnými členskými štátmi.



c) Evidencia vozidiel

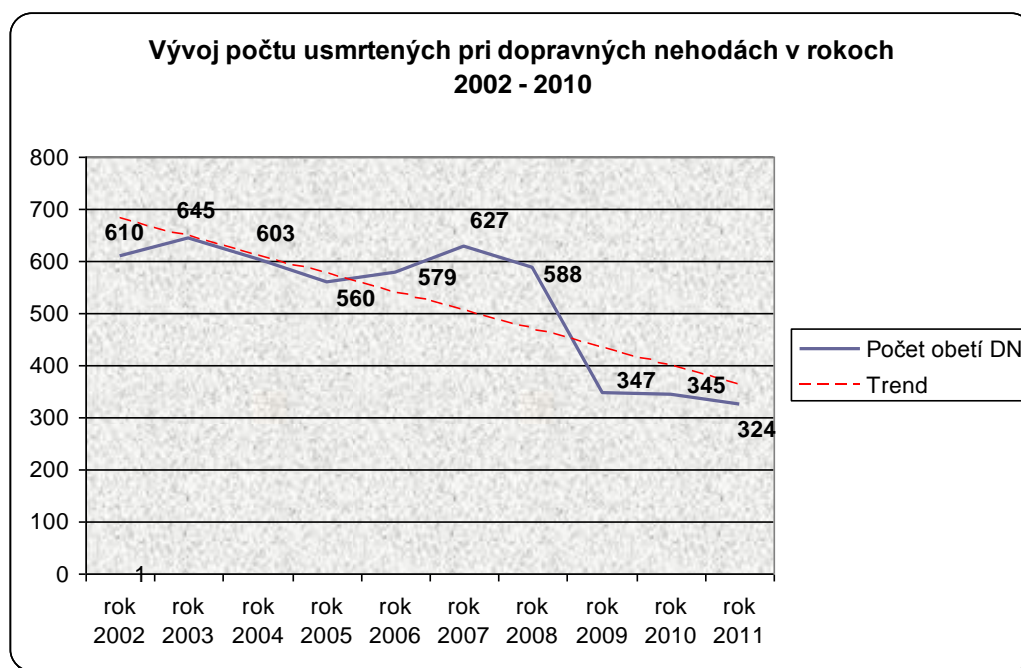
Navrhovanou zmenou ku smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/37/ES by sa malo zabezpečiť, aby vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné riziko pre bezpečnosť cestnej premávky z dôvodu nebezpečných porúch, by nemohli byť súčasťou cestnej premávky, a to na základe odňatia registrácie až dotedy, kým takéto vozidlo úspešne neabsolvuje ďalšiu kontrolu technického stavu.

Návrhom by sa mal ďalej zaviesť taký stupeň automatizácie, v rámci ktorého by sa registrácia vozidiel, ktoré boli opätovne registrované v inom členskom štáte, automaticky zrušila. Tým by sa zabránilo zdvojeným registráciám toho istého vozidla v rôznych členských štátoch. Týmto návrhom by sa takisto upravil obsah elektronických registrov evidencie vozidiel a spôsob výmeny informácií.

Niekoľko poznámok ku navrhovaným opatreniam vo vzťahu k Slovenskej republike

Z hľadiska stavu bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike je možné uviesť že:

a) v Slovenskej republike sa od roku 2002 neustále znižuje celkový počet dopravných nehôd, ako aj smrteľných následkov spôsobených dopravnými nehodami.



b) dopravné nehody spôsobené zlým technickým stavom nie sú v porovnaní s inými príčinami vzniku dopravných nehôd v SR tak významné, čo je možné vidieť v uvedenej tabuľke.



Rok	2007	2008	2009	2010	2011
Dopravné nehody zapríčinené zlým technickým stavom vozidla	239	203	97	64	43
Usmrtení	0	0	0	0	0
Ťažko zranení	3	2	2	2	2
Ľahko zranení	23	20	30	13	20

*Zdroj: Prezídium policajného zboru odbor dopravnej polície: Štatistický prehľad nehôd v cestnej premávke 2007 - 2011

Postup pri prijímaní balíka opatrení stav k februáru 2013

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja pripravilo k návrhom predbežné stanoviská Slovenskej republiky. Tieto stanoviská boli predmetom rokovania dňa 9.10.2012 výboru pre hospodárske záležitosti NR SR a boli predmetom medzirezortného pripomienkového konania.

a) Od 7. septembra 2012 sa začal v pracovnej skupine Rady pre pozemnú dopravu prerokovávať návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES. K tomuto návrhu od 7. septembra 2012 bolo 14 zasadnutí pracovnej skupiny Rady z toho dvakrát zasadala expertná skupina, ktorá posudzovala najmä požiadavky a spôsoby vykonania technickej kontroly a vyhodnocovanie nedostatkov. Zasadnutia expertnej skupiny sa zúčastnili aj zástupcovia technických služieb technickej kontroly TESTEK, s.r.o. a technickej služby emisnej kontroly S-EKA, s.r.o.

Dňa 20. septembra 2012 zasadala rada ministrov pre dopravu, telekomunikácie a energetiku. Na tomto zasadnutí bolo schválené všeobecné smerovanie v oblasti návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES technických kontrol. Z hľadiska Rady je nasledovný návrh na frekvenciu technických kontrol.

Kategórie vozidiel	Lehoty podľa návrhu nariadenia	Lehoty v SR v súčasnosti
L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e}, L_{7e}	-	L _{1e} , L _{2e} - 4-4-4 L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{6e} , L _{7e} - 4-2-2
M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂	4-2-2	4-2-2
M ₁ prevádzkované ako taxi, sanitné vozidlá.	1-1-1	1-1-1
M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄ ,	1-1-1 T ₅ 4-2-2	M ₂ , N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄ , - 1-1-1 M ₃ 1-1-1- po ôsmich rokoch od prvej evidencie periodicky každých 6 mesiacov T ₅ 4-2-2



b) od 12. februára 2013 sa začalo v pracovnej skupine Rady pre pozemnú dopravu prerokovávať nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Európskej únii a o zrušení smernice 2000/30/ES.

Použitá literatúra:

- [1] Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES
- [2] Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Európskej únii a o zrušení smernice 2000/30/ES
- [3] Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení smernica Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá
- [4] MORAVČÍK, Ľ., RYBIANSKY, M., LENĎÁK, P.: *Balík opatrení o technickom stave vozidiel zverejnený Európskou komisiou 13.7.2012 a kontroly technického stavu vozidiel*, In: *Bezpečnosť a plynulosť v cestnej premávke*, zborník z 24. medzinárodnej konferencie, 25.-26. októbra 2012 Nový Smokovec, Wettrans Žilina, 6 str., ISBN 978-80-85418-76-7, EAN 9788085418767