

**Skúšanie a homologizácia motorových vozidiel v
medzinárodných súvislostiach**

Agroinštitút Nitra, 29. - 30. september 2011



ZMENY V PREDPISOCH PRE TECHNICKÉ KONTROLY VOZIDIEL V SLOVENSKEJ REPUBLIKE VYPLÝVAJÚCE ZO SMERNICE 2010/48/EÚ

**Ing. Marián Rybianský, Ing. Peter Ondrejka,
Ing. Róbert Borsig, Bc. Miroslav Šešera**

Predpisy o kontrolách vozidiel v Európskej únii a v Slovenskej republike

Legislatíva Európskej únie



Smernica Európskeho parlamentu a Rady

2000/30/ES

o cestnej technickej kontrole spôsobilosti
úžitkových automobilov prevádzkovaných v
Spoločenstve

(Ú. v. EÚ L 203, 10.8.2000, s. 1)

Smernica Európskeho parlamentu a Rady

2009/40/ES

o kontrole technického stavu motorových
vozidiel a ich prípojných vozidiel

(Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12)

Legislatíva Slovenskej republiky



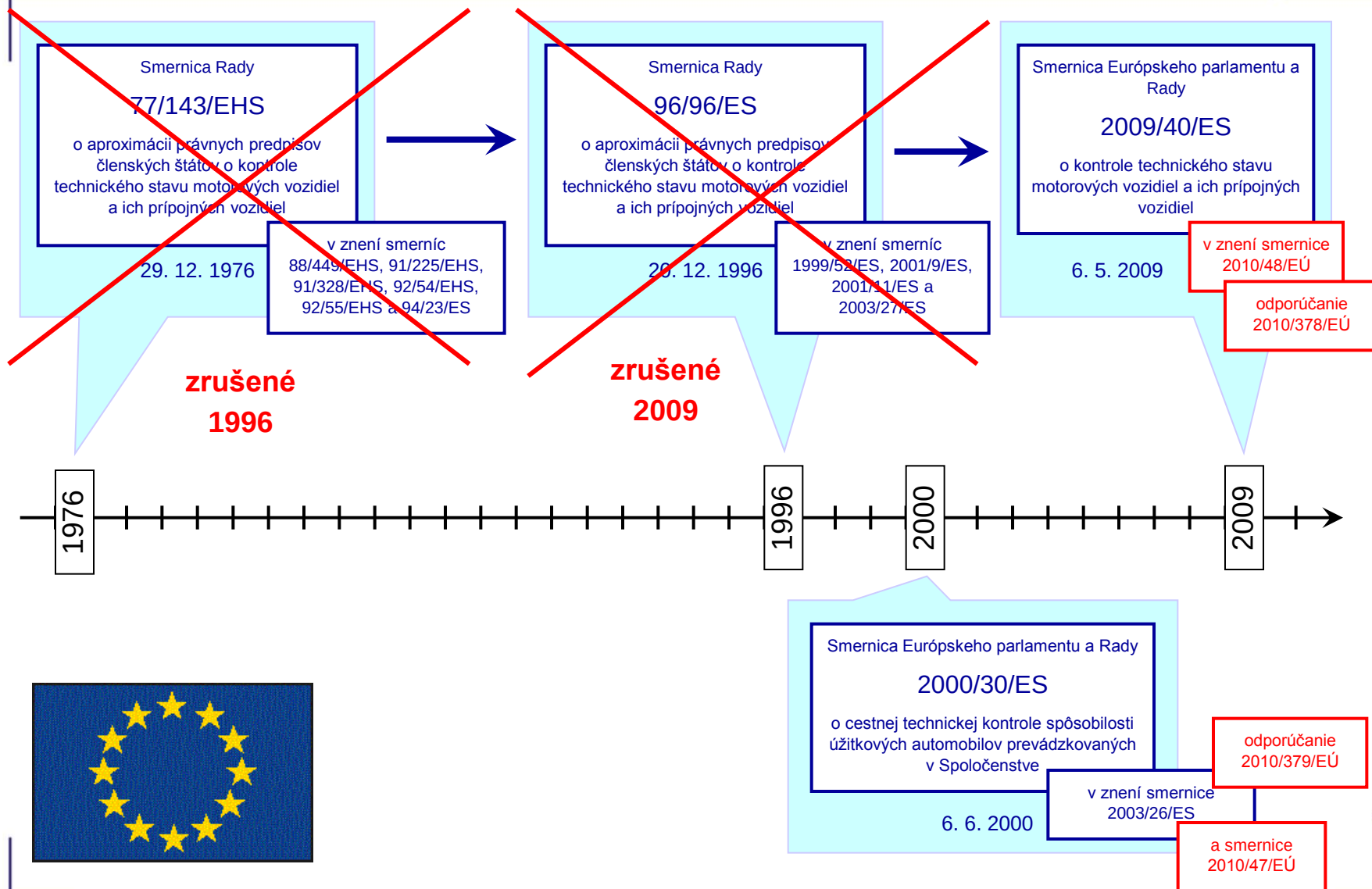
Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach
prevádzky vozidiel v premávke na
pozemných komunikáciách a o zmene a
doplnení niektorých zákonov

cestné technické kontroly
náhodne vybraných úžitkových
vozidiel vykonávané PZ SR

technické kontroly vykonávané v
stabilných STK

emisné kontroly vykonávané v
stabilných PEK

Historický vývoj predpisov EÚ v oblasti kontroly vozidiel



Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES



- *zaväzuje členské štáty, aby vozidlá v nich evidované boli podrobované pravidelným kontrolám technického stavu (to znamená technickým a emisným kontrolám)*
- *kontroly vozidiel môže vykonávať priamo štát, ale aj riadne oprávnený súkromný subjekt*
- *smernica zaväzuje členské štáty k uznávaniu dokladov o vykonaní kontroly vydaných v inom členskom štáte, ale len pre vozidlá evidované v tomto inom členskom štáte - **možnosť vykonať kontrolu vozidla v inom štáte, než v ktorom je evidované, smernica zatiaľ neupravuje***
- *smernica dáva členským štátom voľnosť rozhodnúť o vyňatí vozidiel ozbrojených síl, polície a hasičského zboru spod účinnosti jej ustanovení*

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES



- *smernica umožňuje udeliť výnimku vozidlám prevádzkovaným vo výnimočných podmienkach, zriedka používaným na verejných komunikáciách, vrátane historických vozidiel (vyrobených pred 1.1.1960) a vozidiel dočasne vyradených z premávky, avšak len po dohovore s Európskou komisiou*
- *smernica umožňuje členským štátom určiť skorší termín na vykonanie prvej pravidelnej kontroly alebo stanoviť povinnú kontrolu pred prihlásením vozidla do evidencie, skrátiť interval medzi dvoma povinnými kontrolami, zaviesť voliteľnú kontrolu výbavy ako povinnú, rozšíriť rozsah kontrolovaných častí a mechanizmov vozidiel, rozšíriť kontroly na ďalšie kategórie vozidiel, zaviesť ďalšie povinné (doplnkové) kontroly a sprísniť požiadavky na brzdy*
- *príloha I obsahuje zoznam kategórií vozidiel, na ktoré sa pravidelné kontroly povinne vzťahujú, a lehoty, v ktorých im podliehajú*
- *príloha II obsahuje povinne kontrolované položky (kontrolné úkony), v niektorých prípadoch so zoznamom zisťovaných chýb, kritériami a stručným popisom postupu*

Smernica Komisie 2010/48/EÚ a odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ



- *v roku 2009 vtedajší DG TREN (dnes DG MOVE) vypracoval koncept zmien v predpisoch pre kontroly vozidiel a harmonogram ich zavedenia, Slovenskú republiku zastupovali v expertných skupinách v Bruseli odborníci poverenej technickej služby technickej kontroly vozidiel TESTEK*
- *oproti pôvodnej predstave prišlo k oneskoreniu realizácie, ako i ku korekcii niektorých plánov, výsledkom sú smernica 2010/48/EÚ a odporúčanie 2010/378/EÚ*
- *smernica 2010/48/EÚ zadefinovala nové znenie prílohy II smernice 2009/40/ES (kontrolované položky), neobsahuje však klasifikáciu chýb, ako to predpokladal pôvodný koncept*
- *klasifikácia chýb je predmetom odporúčania 2010/378/EÚ, to je na rozdiel od smernice pre členské štáty nezáväzná*

Zmeny v predpisoch pre technické kontroly v Slovenskej republike od 1.1.2012



- V pripravovanej novelizácii zákona č. 725/2004 Z. z. sa ráta s predpísaním *podmienky pre vozidlá s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou nad 3,5 t, aby boli na technickú kontrolu pristavené v stave aspoň čiastočného zaťaženia*. Podrobnosti bude upravovať vykonávacia vyhláška.
- Okrem zákona a vyhlášky budú s rovnakým termínom účinnosti zmenené aj nadväzujúce metodické pokyny Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (MDVRR SR), ktoré upravujú postupy aplikované pri technických kontrolách.

Nové minimálne zbrzdenia dosahované prevádzkovou brzdou požadované od 1.1.2012

Kategória vozidiel	Zbrzdenie podľa pôvodného znenia smernice 2009/40/ES	Zbrzdenie vyžadované v členských krajinách (vrátane SR) po 31.12.2011 podľa nového znenia smernice 2009/40/ES po zmene smernicou 2010/48/EÚ		Zbrzdenie v súčasnosti predpísané v SR podľa platného znenia vyhlášky č. 578/2006 Z. z.
		Vozidlá prihlásené do evidencie po účinnosti smernice	Vozidlá prihlásené do evidencie pred účinnosťou smernice	
N ₁	50 % (45 % pre staršie vozidlá)	50 %	45 %	50 % (45 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)
M ₁	50 %	58 %	50 % (48 % pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991)	50 %
M ₂ a M ₃	50 % (48 % pre staršie vozidlá alebo vozidlá bez ABS)	50 %	50 % (48 % pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991)	50 % (48 % pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991)
N ₂ a N ₃	45 % (43 % pre staršie vozidlá)	50 %	45 % (43 % pre staršie vozidlá)	45 % (43 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)
O ₃ a O ₄	43 % (40 % pre staršie vozidlá)	45 % pre návesy, 50 % pre oiové prívesy	43 % (40 % pre staršie vozidlá)	43 % (40 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)

Nové minimálne zbrzdenia dosahované prevádzkovou brzdou požadované od 1.1.2012

Kategória vozidiel	Zbrzdenie podľa pôvodného znenia smernice 2009/40/ES	Zbrzdenie vyžadované v členských krajinách (vrátane SR) po 31.12.2011 podľa nového znenia smernice 2009/40/ES po zmene smernicou 2010/48/EÚ		Zbrzdenie v súčasnosti predpísané v SR podľa platného znenia vyhlášky č. 578/2006 Z. z.
		Vozidlá prihlásené do evidencie po účinnosti smernice	Vozidlá prihlásené do evidencie pred účinnosťou smernice	
O ₂	nebolo určené	45 % pre návesy, 50 % pre obojstranné prívesy, ak ich kontrolu vyžaduje národný predpis	43 % (40 % pre staršie vozidlá), ak ich kontrolu vyžaduje národný predpis	43 % (40 % pre prihlásené do evidencie pred rokom 1988)
(obe brzdy)	L _{1e}	nebolo určené	42 %	40 %
	L _{2e}	nebolo určené	40 %	40 %
	L _{3e}	nebolo určené	50 %	50 %
	L _{4e}	nebolo určené	46 %	45 %
	L _{5e}	nebolo určené	44 %	50 %
	L _{6e}	nebolo určené	40 %	50 %
	L _{7e}	nebolo určené	44 %	50 %
L (brzda na zadnom kolese)	nebolo určené	25 %		nebolo určené

Jazdná skúška brzd s meraním dosiahnutého spomalenia

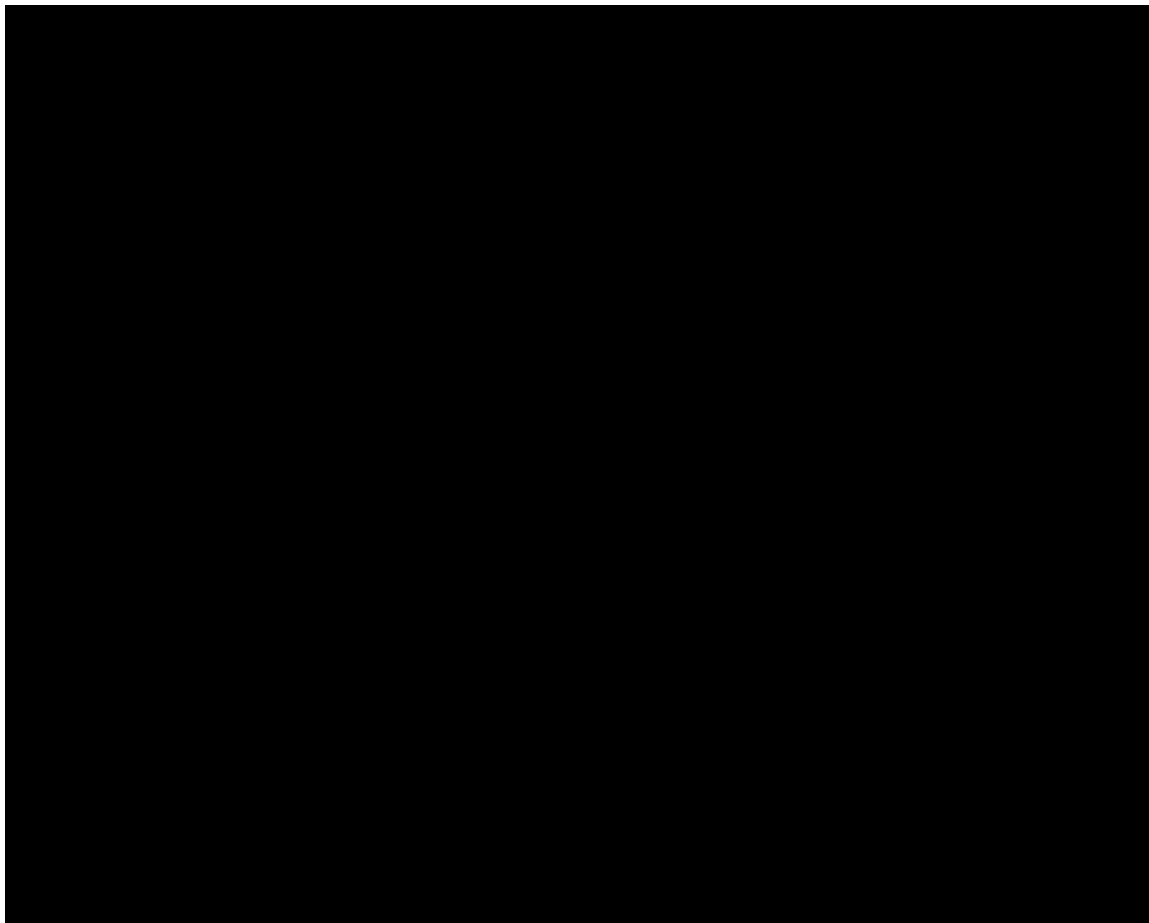
Predpisy v súčasnosti platné v Slovenskej republike umožňujú vykonať jazdnú skúšku brzd v prípadoch, ak sa ich účinok nedá merať na valcovej skúšobni brzd (VSB) - ide napr. o vozidlá s pohonom viacerých náprav, s malým rozchodom a pod. Nie je však potrebné (s výnimkou mobilných STK) používať meradlo spomalenia (decelerograf), vyhodnotenie je subjektívne.

Platné znenie prílohy II smernice ráta s jazdnou skúškou brzd s použitím decelerografu, ak vozidlo nemožno skontrolovať na VSB.

Po 1. januári 2012 preto budú musieť byť všetky stabilné STK v Slovenskej republike vybavené decelerografom pre prípad jazdnej skúšky.



Jazdná skúška brzd s meraním dosiahnutého spomalenia



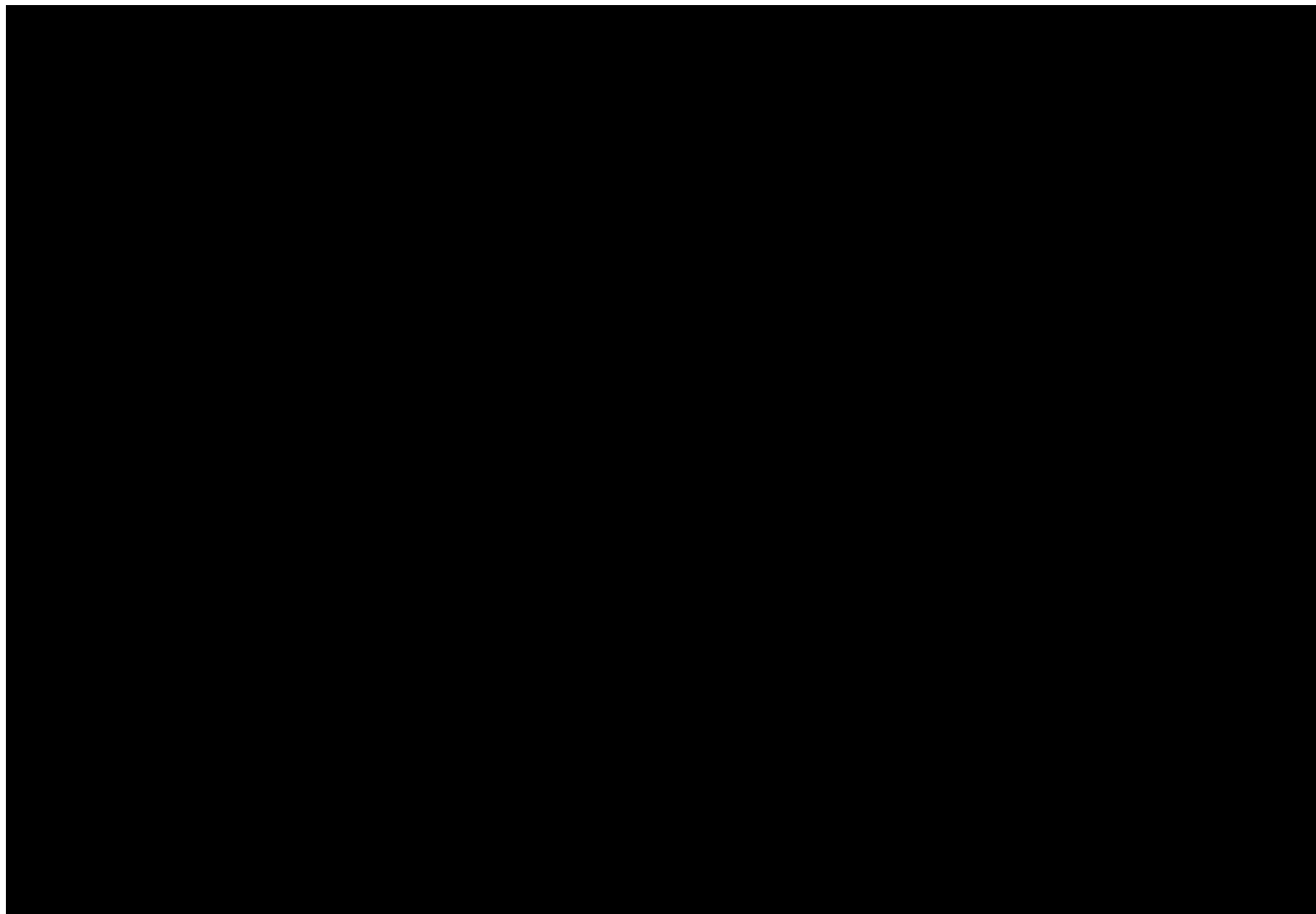
Aplikácia normy ISO 21069 pri kontrole brzd vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t



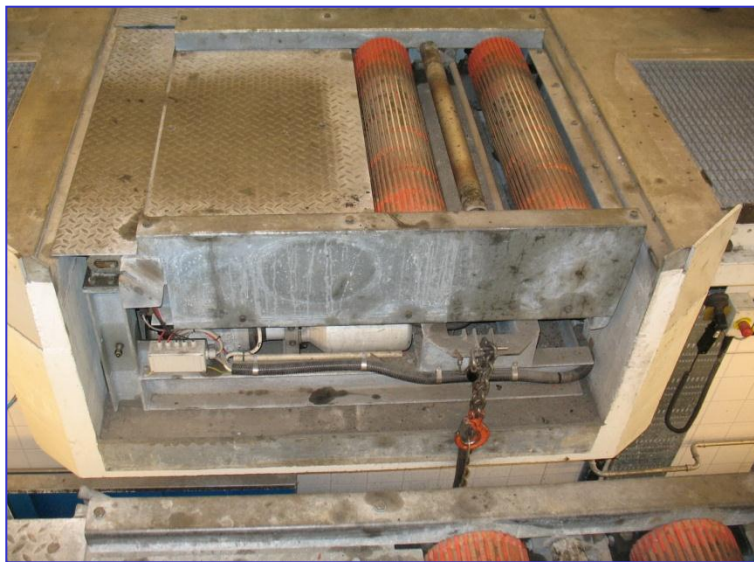
Pri vozidlách s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 3,5 t bude pri kontrole účinku prevádzkovej brzdy po novom potrebné splniť požiadavky normy ISO 21069. V súčasnosti prebiehajú práce na vývoji nového metodického pokynu zohľadňujúceho tieto požiadavky.

Hlavným rozdielom oproti doterajšiemu postupu je meranie brzdnych síl pri najmenej 30% konštrukčného tlaku brzdneho aktuátora, čo je podmienkou použitia extrapoláčného výpočtu. Namerané brzdne sily na každej náprave potom majú byť extrapolované na minimálny konštrukčný tlak brzdneho aktuátora zaťaženeho vozidla.

Možnosti dodatočného priťažovania vozidla na účely kontroly účinku brzd pri technickej kontrole



Možnosti dodatočného priťažovania vozidla na účely kontroly účinku brzd pri technickej kontrole



Možnosti dodatočného priťažovania vozidla na účely kontroly účinku brzd pri technickej kontrole



Možnosti dodatočného priťažovania vozidla na účely kontroly účinku brzd pri technickej kontrole



Možnosti dodatočného priťažovania vozidla na účely kontroly účinku brzd pri technickej kontrole



Koniec



Ďakujem za pozornosť.