



BALÍK OPATRENÍ O TECHNICKOM STAVE VOZIDIEL ZVEREJNENÝ EURÓPSKOU KOMISIOU 13.7.2012 A KONTROLY TECHNICKÉHO STAVU VOZIDIEL

ROADWORTHINESS PACKAGE PUBLISHED BY THE EUROPEAN COMMISSION
ON 13th JULY 2012 AND THE PERIODICAL TECHNICAL INSPECTIONS

Lubomír Moravčík¹, Marián Rybianský², Peter Lend'ák³

Summary:

On 13th of July 2012 the European Commission published its Roadworthiness Package [6]. It is a package of proposals for the new EU rules concerning periodic roadworthiness inspections (in the context of the Slovak Republic this means technical inspections and emission checks), technical roadside inspections of commercial vehicles and vehicle registration. This article is dealing with the package's part on periodic roadworthiness inspections and supplements the article *Changes in vehicle technical inspections and emission checks* by the same authors.

1. Úvod / Extrakt

Dňa 13.7.2012 zverejnila Európska komisia tzv. balík opatrení o technickom stave vozidiel („roadworthiness package“) [6]. Ide o súbor návrhov nových predpisov EÚ, ktoré sa týkajú pravidelných kontrol technického stavu (tento termín zahŕňa technické i emisné kontroly podľa predpisov platných v Slovenskej republike), cestných technických kontrol náhodne vybraných úžitkových vozidiel a evidencie vozidiel. Predmetom tohto príspevku je časť balíka opatrení, ktorá sa týka pravidelných kontrol technického stavu. Príspevok dopĺňa a nadväzuje na príspevok tých istých autorov *Zmeny pri technických a emisných kontrolách*.

¹ Ing. Lubomír Moravčík, Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, štátny dopravný úrad, Námestie slobody č. 6, P.O.Box č.100, 810 05 Bratislava, e-mail: lubomir.moravcik@telecom.gov.sk.

² Ing. Marián Rybianský, TESTEK, s.r.o., poverená technická služba technickej kontroly vozidiel, P.O.Box 84, Plachého 14, 840 02 Bratislava, e-mail: marian.rybiansky@testek.sk.

³ Ing. Peter Lend'ák PhD., S-EKA s.r.o., poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel, Akademická 8, 949 01 Nitra, e-mail: lendak@seka.sk.

2. Súčasný stav - smernica 2009/40/ES v znení zmenenom smernicou 2010/48/EÚ

V súčasnosti je legislatívny rámec kontrol technického stavu vozidiel pre členské štáty Európskej únie vymedzený *Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel* [1]. S účinnosťou od 28. júla 2010 bola táto smernica zmenená a doplnená *Smernicou Komisie 2010/48/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel* [2]. Členské štáty mali prispôsobiť svoje národné predpisy novému zneniu smernice do konca roka 2011. Do právneho poriadku Slovenskej republiky bolo v tomto termíne prebrané platné znenie smernice vyhláškou MDVRR SR č. 355/2011 Z. z. [8]

Smernica 2009/40/ES v platnom znení určuje členským štátom predovšetkým to, že vozidlá v nich evidované musia byť podrobované pravidelným kontrolám technického stavu, a to minimálne v rozsahu ustanovenom smernicou. Smernicou používaný termín „kontroly technického stavu“ pritom zahŕňa v Slovenskej republike podobne, ako v niektorých iných štátoch, dve samostatné a navzájom sa dopĺňajúce kontroly vozidiel – emisné kontroly a technické kontroly. Kontroly môže podľa smernice vykonávať priamo štát, ale aj riadne oprávnený súkromný subjekt, ako je to i v Slovenskej republike. Smernica ukladá členským štátom uznávať doklady o vykonaní kontroly vydané v inom členskom štáte, ale len pre vozidlá evidované v tomto inom členskom štáte. Možnosť vykonať kontrolu v inom štáte, než v ktorom je vozidlo evidované, teda smernica zatiaľ neupravuje. To znamená, že Slovenská republika musí uznať technickú kontrolu vykonanú napríklad v Nemecku, ale len ak ide o vozidlo evidované v Nemecku. Vykonanie kontroly na nemeckom vozidle v slovenskej stanici technickej kontroly (STK) alebo uznanie vykonania kontroly na slovenskom vozidle v nemeckej STK však už zo smernice nevyplýva. Prísnejšie oproti smernici môžu byť členské štáty určením skoršieho termínu na vykonanie prvej pravidelnej kontroly alebo stanovením povinnej kontroly pred prihlásením vozidla do evidencie, skrátením intervalu medzi dvoma povinnými kontrolami, zavedením voliteľných kontrol výbavy ako povinných, rozšírením rozsahu kontrolovaných častí a mechanizmov vozidiel, rozšírením kontrol na ďalšie kategórie vozidiel, zavedením ďalších povinných (doplňkových) kontrol a sprísnením požiadaviek na brzdy. Príloha I k smernici obsahuje zoznam kategórií vozidiel, na ktoré sa pravidelné kontroly povinne vzťahujú, a lehoty, v ktorých im podliehajú. Príloha II zasa obsahuje zoznam povinne kontrolovaných položiek (kontrolných úkonov), v niektorých prípadoch so zoznamom zisťovaných chýb, kritériami a stručným popisom postupu. Smernicou 2010/48/EÚ bola zásadným spôsobom zmenená a rozšírená práve táto príloha pôvodnej smernice. Klasifikácia zisťovaných chýb vozidiel nie je predmetom prílohy II smernice, ani žiadnej inej z jej častí. Obsahuje ju na smernicu nadväzujúce *Odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel* [3]. Na rozdiel od smernice však nie je odporúčanie pre členské štáty záväzné.

3. Navrhovaná zmena - balík opatrení o technickom stave vozidiel

Podľa Európskou komisiou zverejneného balíka opatrení [6] by malo súčasnú smernicu 2009/40/ES nahradiť nové nariadenie Európskeho parlamentu a Rady [7]. Návrh nového predpisu obsahuje niektoré zásadné zmeny oproti súčasnej smernici. Prehľad najvýznamnejších z nich je uvedený v nasledovných bodoch.

3.1 Zmena právnej formy

Na rozdiel od smernice je nariadenie ako forma predpisu EÚ všeobecne záväzným právnym aktom, ktorý je priamo uplatniteľný vo svojej celistvosti, a to vo všetkých členských štátoch EÚ [5]. Smernica je oproti tomu právnym aktom stanovujúcim len ciele, ktoré majú členské štáty EÚ dosiahnuť, pričom sa voľba spôsobu a metód ponecháva na ich

vnútroštátne orgány [5]. Po novom by teda malo prísť k presunu časti kompetencií pri tvorbe predpisov pre kontroly vozidiel z členských štátov na orgány Európskej únie. Keďže však zverejnený návrh nariadenia nie je napríklad v definícii postupov kontroly a opisoch zisťovaných chýb omnoho podrobnejší ako terajšia smernica, naďalej bude potrebné vydávať národné predpisy, prinajmenšom na úrovni a v rozsahu súčasných metodických pokynov podrobnejšie definujúcich postupy kontroly.

3.2 Vzájomné uznávanie výsledkov kontrol medzi členskými štátmi

Európska komisia v minulosti pripustila, že verejnosť vníma ako problém to, že kontrolu vozidla nemožno vykonať v inej krajine, než je vozidlo evidované. Až tretina podnetov občanov členských štátov adresovaných bývalému Generálnemu direktoriátu pre energiu a dopravu (DG TREN) Európskej komisie sa mala týkať práve tejto veci. Napriek tomu sa vo zverejnenom návrhu nariadenia doslovne uvádza, že vozidlá majú byť kontrolované v členských štátoch, v ktorých sú evidované. Okrem toho majú mať členské štáty naďalej možnosť pridať do rozsahu kontroly ďalšie úkony nad minimálny rozsah určený nariadením, čo môže viesť k vzájomnej nekompatibilitate kontrol vykonaných v rôznych členských štátoch. Medzinárodné uznávanie výsledku technickej kontroly tak pravdepodobne má ostať na tej istej úrovni, ako je upravené už v súčasnej smernici (pozri príklad v časti 2 tohto príspevku).

3.3 Kategórie vozidiel podliehajúce kontrole a lehoty kontroly

V porovnaní so súčasnou smernicou sa má rozšíriť zoznam kategórií vozidiel podliehajúcich kontrole a zmeniť sa majú aj lehoty kontrol pre niektoré z nich. Podrobnosti, vrátane porovnania s lehotami platnými v Slovenskej republike podľa vyhlášky MDPT SR č. 578/5006 Z. z. [9] v znení neskorších predpisov, sú v tabuľke:

Kategoríe vozidiel	Lehota v rokoch*			
	kontrola technického stavu podľa návrhu nariadenia	kontrola technického stavu podľa súčasnej smernice 2009/40/ES	technická kontrola v SR	emisná kontrola v SR
L _{1e} , L _{2e}	4-2-1	-	4-4-4	-
L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{6e} , L _{7e}	4-2-1	-	4-2-2	-
M ₁ , N ₁	4-2-1 (ak má vozidlo pri prvej kontrole najazdených 160.000 km alebo viac, potom 4-1-1)	4-2-2	4-2-2	4-2-2
O ₁	-	-	4-2-2	-
O ₂	4-2-1	-	4-2-2	-
M ₂ , N ₂ , N ₃	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1
M ₃	1-1-1	1-1-1	1-1-1 po 8 rokoch 0,5-0,5-0,5	1-1-1
O ₃ , O ₄	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-
T ₁ , T ₂ , T ₃ , T ₄	-	-	4-2-2	4-2-2
T ₅	1-1-1	-	4-2-2	4-2-2
R	-	-	4-2-2	-
M ₁ evidované ako taxíky a sanitky	1-1-1	1-1-1	1-1-1 **	1-1-1 **

* Lehoty na kontrolu sú uvádzané formou vzorca. Prvé číslo vo vzorci znamená lehotu na vykonanie prvej kontroly v rokoch od prvého prihlásenia vozidla do evidencie, druhé číslo lehotu na vykonanie druhej kontroly v rokoch od prvej kontroly a tretie číslo lehotu na vykonanie tretej kontroly v rokoch od druhej kontroly. Lehota na vykonanie štvrtej a všetkých

nasledujúcich kontrol sa predpokladá rovnaká, ako v prípade tretej. Napríklad 4-2-1 znamená prvú kontrolu 4 roky po prvom prihlásení, druhú 2 roky po nej a následne každoročne až do konca používania vozidla.

** V Slovenskej republike sa vzťahuje aj na výcvikové vozidlá autoškôl, vozidlá banskej záchrannej služby a vozidlá vozidlá poruchovej služby plynárenských zariadení.

Lehoty uvádzané v návrhu nariadenia majú byť minimálnou požiadavkou, členské štáty ich môžu svojimi národnými predpismi skrátiť. Ak by nariadenie bolo schválené tak, ako bolo navrhnuté, muselo by v Slovenskej republike prísť k týmto zmenám lehôt kontroly:

Katégorie vozidiel, pri ktorých by malo v SR prísť ku zmene	Lehoty technickej kontroly v SR v súčasnosti	Lehoty technickej kontroly podľa návrhu nariadenia	V evidencii v SR je k 30.6.2012 takých vozidiel
L _{1e} , L _{2e}	4-4-4	4-2-1	30.783
L _{3e} , L _{4e} , L _{5e} , L _{6e} , L _{7e}	4-2-2	4-2-1	71.827
M ₁ , N ₁ , O ₂	4-2-2	4-2-1	2.023.634
T ₅	4-2-2	1-1-1	140

3.4 Širší rozsah technických požiadaviek

V súčasnej smernici a rovnako aj v navrhovanom nariadení sú požiadavky technického charakteru predmetom príloh. Ich rozsah má byť širší, harmonizované majú byť aj také, ktoré dosiaľ nemuseli byť. Prehľad je v tabuľke:

Príloha navrhovaného nariadenia	Predmet	V doterajších predpisoch EÚ	Poznámka
I	Technické informácie, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať subjektom vykonávajúcim kontroly	nebolo upravené	Kontrolný technik má získať prístup k technickým údajom o konkrétnom kontrolovanom vozidle.
II	Minimálne požiadavky na kontrolu technického stavu – kontrolné úkony, postupy a zisťované chyby	príloha II k smernici 2009/40/ES	Zmeny oproti doterajšiemu stavu sú minimálne.
III	Posudzovanie chýb vozidiel	len v odporúčaní 2010/378/EÚ	Jednotná klasifikácia chýb sa stane záväznou, dosiaľ nebola.
IV	Minimálny rozsah údajov v protokole o kontrole technického stavu	príloha II k smernici 2009/40/ES	Zväčšuje sa rozsah povinne uvádzaných údajov, väčšina z nich sa v SR už uvádza.
V	Minimálne požiadavky na STK (PEK) a ich technologické vybavenie	nebolo upravené	Zmeny oproti požiadavkám v SR: <ul style="list-style-type: none"> • plošinové skúšobne brzd budú prípustné ako alternatíva k valcovým skúšobniam brzd, • povinné osové váhy, • povinné skúšobne tlmičov pruženia (do 3,5 t), • zariadenia na kontrolu obsahu vody v brzdovej kvapaline budú prípustné ako alternatíva k prístrojom merajúcim bod varu brzdovej kvapaliny dosiaľ používaným v SR.
VI	Minimálne požiadavky na kompetentnosť, výcvik a skúšky kontrolných technikov	nebolo upravené	Oproti požiadavkám v SR sa ráta so zvýšením nárokov na znalosti a prax kontrolných technikov a s rozšírením rozsahu ich povinného školenia.

VII	Orgány vykonávajúce dohľad	nebolo upravené	Zjednotia sa podmienky pre orgány vykonávajúce dohľad nad STK (PEK), zavedie sa ich povinná akreditácia.
-----	----------------------------	-----------------	--

4. Záver

Ak by bol návrh nariadenia, ktoré má novým spôsobom upraviť oblasť kontroly technického stavu vozidiel v EÚ, schválený tak, ako bol zverejnený, znamenalo by to harmonizáciu časti dosiaľ rôznorodých národných predpisov v tejto oblasti. Oproti v minulosti zverejneným informáciám o dlhodobých cieľoch Európskej komisie by však ešte stále neprišlo k definitívnemu zjednoteniu predpisov v celej EÚ vrátane všetkých dôsledkov, ako je úplné vzájomné uznávanie výsledkov kontrol alebo zbytočnosť národných predpisov. Slovenská republika plní veľkú časť požiadaviek navrhovaného nariadenia už dnes, často dokonca na ešte vyššej úrovni. Ku zmenám by však muselo prísť aj u nás, napríklad v lehotách kontroly alebo zavedením ďalších technologických zariadení na STK. Nemožno však vylúčiť, aj vzhľadom na nepriaznivú reakciu verejnosti vo viacerých členských štátoch, že v texte návrhu nariadenia príde pred jeho schválením ku viacerým zmenám.

5. Literatúra

- [1] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12)
- [2] Smernica Komisie 2010/48/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 47)
- [3] Odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 74)
- [4] Rybiarský, M. – Ondrejka, P. – Borsig, R. – Šešera, M.: Zmeny v predpisoch pre technické kontroly vozidiel v Slovenskej republike vyplývajúce zo smernice 2010/48/EÚ, In: Zborník príspevkov z medzinárodnej konferencie Skúšanie a homologizácia motorových vozidiel v medzinárodných súvislostiach, Nitra, 2011
- [5] Definície právnych aktov EÚ na internetovej stránke http://europa.eu/about-eu/basic-information/decision-making/legal-acts/index_sk.htm
- [6] Bezpečnosť cestnej premávky: balík opatrení o technickom stave vozidiel - prísnejšie technické kontroly v záujme zachránky života, Európska komisia, Brusel, 13.7.2012 (<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/12/555&format=HTML&aged=0&language=sk&guiLanguage=sk>)
- [7] Roadworthiness Package: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Periodic Roadworthiness Tests for Motor Vehicles and their Trailers and Repealing Directive 2009/40/EC, Európska komisia, Brusel, 13.7.2012
- [8] Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 355/2011 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach 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

[9] Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach 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