

9. medzinárodná konferencia Homologizácia, skúšanie a
kontroly vozidiel, Nitra 2009



VÝVOJ NOVÉHO PREDPISU UPRAVUJÚCEHO ROZSAH TECHNICKÝCH KONTROL VOZIDIEL V LEGISLATÍVE ES

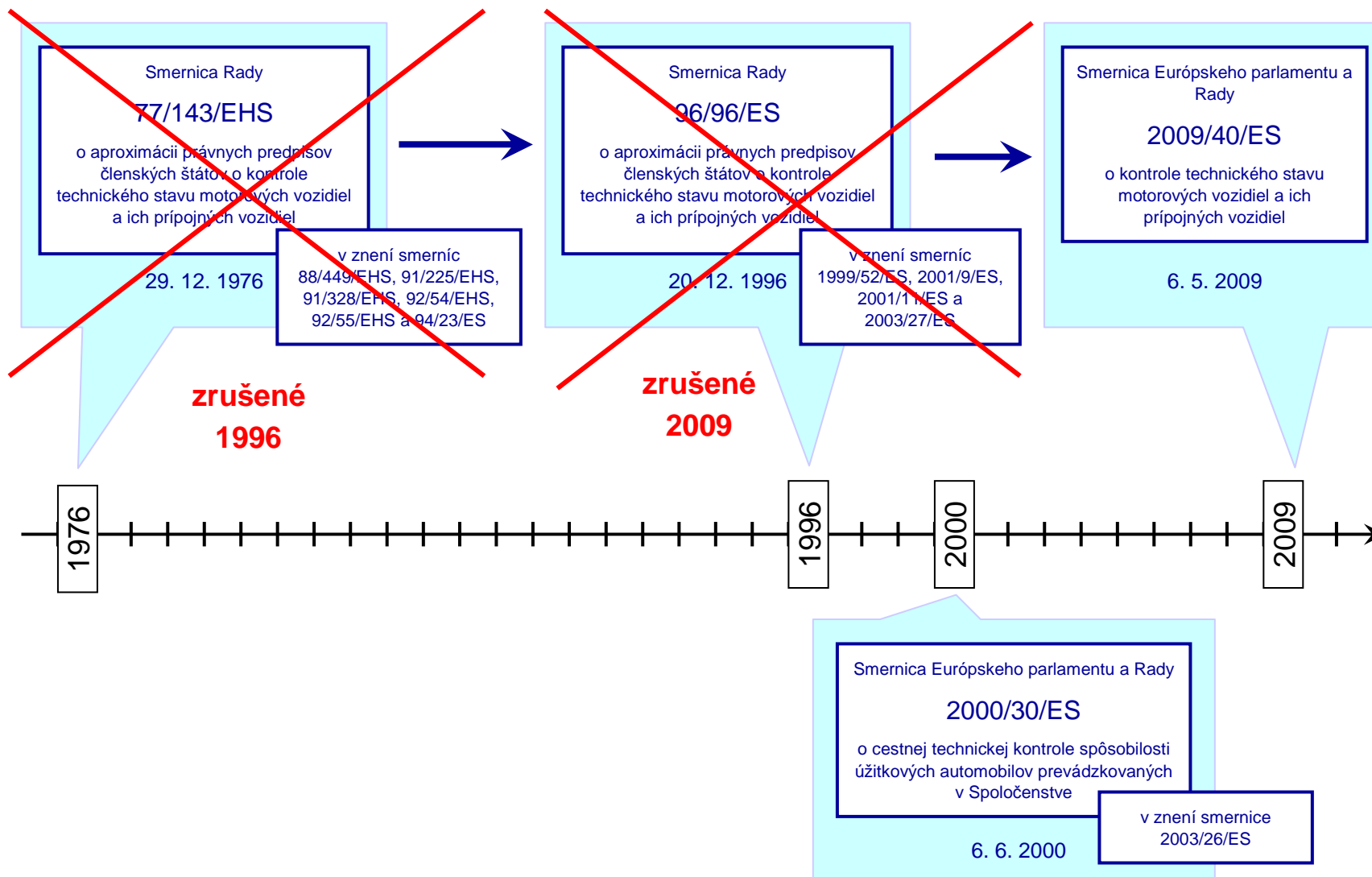
Ing. Marián Rybianský
Ing. Peter Ondrejka

O čom tento príspevok je



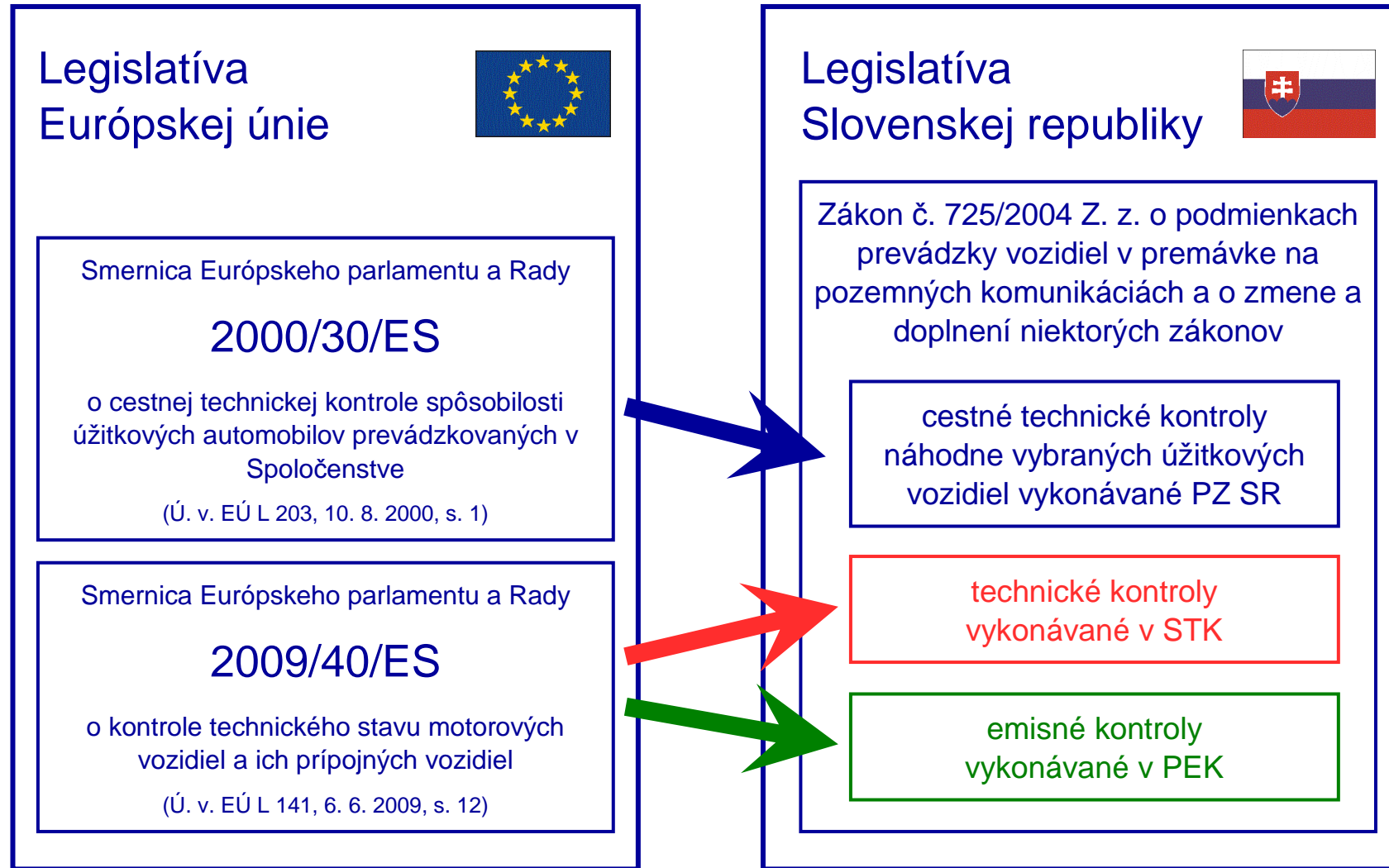
1. Smernica 96/96/ES, ktorá dosiaľ určovala jednotný minimálny rámec pre technické a emisné kontroly vozidiel v členských štátoch únie, bola v júni 2009 zrušená a nahradená novou, smernicou 2009/40/ES.
2. Zmeny sú zatiaľ minimálne. Od februára 2009 však prebiehajú práce na zásadnej novelizácii, ktorá sa mala pôvodne týkať smernice 96/96/ES, teraz však už novej smernice 2009/40/ES.
3. Zásadné zmeny, obdobné, ako v smernici 2009/40/ES, sa pripravujú aj v smernici 2000/30/ES, ktorá upravuje vykonávanie cestných technických kontrol úžitkových vozidiel.
4. Pripravované zmeny smernice 2009/40/ES sú podnetom na vývoj novej metódy kontroly brzd ťažkých vozidiel v SR. Môže využívať informačný systém technickej kontroly vozidiel (ISTK) prepájajúci všetky STK v SR.

Chronológia vývoja smerníc ES/EHS v oblasti kontroly vozidiel



Homologizácia, skúšanie a kontroly vozidiel, Nitra 2009

Kontroly vozidiel v legislatíve Európskej únie a ich transpozícia v Slovenskej republike



Zhodný obsah doterajšej smernice 96/96/ES a novej 2009/40/ES



- smernica 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

Zhodný obsah doterajšej smernice 96/96/ES a novej 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

Rozdiely medzi doterajšou smernicou 96/96/ES a novou 2009/40/ES



Rozdiely sa týkajú najmä kompetencií na prijímanie ďalších zmien a doplnkov novej smernice:

Právomoc schvaľovať zmeny rozsahu kategórií vozidiel podliehajúcich pravidelným kontrolám a lehôt ich kontrol (príloha I k smernici) prechádza z Európskej komisie na Európsky parlament.

Komisii ostáva kompetencia upravovať zoznam kontrolovaných častí a mechanizmov, kritéria posudzovania chýb a postupy kontroly (príloha II k smernici).

Obsah oboch príloh sa zatiaľ nezmenil.

Smernica 2000/30/ES – súčasný stav



- smernica upravuje vykonávanie náhodných cestných kontrol technického stavu vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄
- cieľom je pokryť obdobie prevádzky týchto vozidiel medzi dvomi povinnými technickými, respektíve emisnými kontrolami podľa smernice 2009/40/ES
- príloha I k smernici obsahuje vzor dokladu, ktorý sa vydáva pri cestnej kontrole; doklad obsahuje zoznam kontrolovaných položiek, čím je nepriamo ustanovený aj rozsah cestnej technickej kontroly
- príloha II k smernici obsahuje stručnú špecifikáciu postupu kontroly brzd a rozsiahlejší opis kontroly obsahu škodlivín vo výfukových plynch; rozsah je však v porovnaní s prílohou II k smernici 2009/40/ES menší

Koncept zmien smernice 2009/40/ES (Roadworthiness Committee DG TREN)



Zmena smernice	Termín	Poznámka
zosúladiť kategorizáciu vozidiel používanú v smernici so smernicou 2007/46/ES	rok 2009, ak to bude môcť výbor vykonať	ide o označenie kategórií vozidiel napr. L, M, N, O a pod., smernicou dosiaľ nepoužívané, v SR je však už dlhšiu dobu zaužívané
zahrnúť vozidlá kategórie L podľa definície v smernici 2002/24/ES		v SR sú technické kontroly týchto vozidiel povinné už v súčasnosti
zvýšiť frekvenciu kontroly starších ľahkých vozidiel (kategórií M ₁ a N ₁) z intervalu podľa vzorca 4 – 2 – 2 na 4 – 2 – 1 – 1 ...		súčasná frekvencia (aj v SR) je 4 roky po prvom prihlásení do evidencie a potom každé 2 roky, navrhovaná zmena znamená, že po šiestich rokoch od prvého prihlásenia by vozidlá mali podliehať kontrole každoročne
zvýšiť frekvenciu kontroly vozidiel kategórií M ₁ a N ₁ prevádzkovaných spoločnosťami (právnickými osobami) na obchodné účely na interval podľa vzorca 2 – 1 – 1 – 1 ...		súčasná frekvencia (aj v SR) je 4 roky po prvom prihlásení do evidencie a potom každé 2 roky, navrhovaná zmena znamená prvú kontrolu po dvoch rokoch a potom každoročne
posúdiť vylúčenie historických vozidiel spod účinnosti smernice a zaviesť ich kontroly každé dva roky		v SR historické vozidlá technickej ani emisnej kontrole nepodliehajú

Homologizácia, skúšanie a kontroly vozidiel, Nitra 2009

Koncept zmien smernice 2009/40/ES (Roadworthiness Committee DG TREN)



Zmena smernice	Termín	Poznámka
rozšíriť pôsobnosť smernice na všetky vozidlá s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou nad 40 km.h ⁻¹	rok 2009, ak to bude môcť výbor vykonať	v SR sa povinnosť absolvovať kontrolu neodvodzuje od rýchlosti, je možné, že niektoré vozidlá kategórií u nás nepodliehajúcich kontrole majú rýchlosť vyššiu
do prílohy II zaviesť k jednotlivým kontrolovaným položkám opis spôsobu kontroly, zoznam zásadných dôvodov na nevyhovenie s kategorizáciou závažnosti chýb	rok 2009	
zaviesť kontrolu chybovej kontrolky (MIL) elektronicky riadených systémov		v SR sa už kontroluje napríklad v prípade ABS alebo airbagov
pridať detailnejšie prepracované kontroly elektronicky riadených systémov	roky 2010-11	
zaviesť novú kontrolu vozidiel so vznetovým motorom založenú na pomere NO/NO ₂		
d'alej prepracovať a rozšíriť prílohy k smernici, aby sa umožnilo na základe pridaných príloh vzájomné uznávanie školení a vzdelania kontrolných technikov, skúšobných zariadení, systémov riadenia kvality, harmonizovaného dokladu o technickej kontrole, databáz o TK (prepojenie CoC – evidencia vozidiel – TK)		

Homologizácia, skúšanie a kontroly vozidiel, Nitra 2009

Koncept zmien smernice 2000/30/ES (Roadworthiness Committee DG TREN)



Zmena smernice	Termín	Poznámka
zosúladiť kategorizáciu vozidiel používanú v smernici so smernicou 2007/46/ES	rok 2009, ak to bude môcť výbor vykonať	ide o označenie kategórií vozidiel napr. L, M, N, O a pod., smernicou dosiaľ nepoužívané, v SR je však už dlhšiu dobu zaužívané
pridať položky do zoznamu kontrolovaných položiek (dokladu o cestnej TK) - VIN a číslo licencie dopravcu		
aktualizovať a rozšíriť zoznam kontrolovaných položiek v súlade so zmenami v smernici 2009/40/ES		

Homologizácia, skúšanie a kontroly vozidiel, Nitra 2009

Práce na zmene prílohy II k smernici 2009/40/ES (expertné skupiny)



- Základom je odporúčanie CITA č. 1 a č. 2.
- Nové znenie predstavuje *spresnenie vo všetkých ohľadoch* – podrobnejšie postupy kontroly a viac opisov zisťovaných chýb. Nová trojstupňová klasifikácia chýb, pôvodne mienená ako súčasť prílohy II, by mala byť vydaná ako osobitné odporúčanie Komisie k aplikácii smernice.
- Pri skúške brzd vozidiel nad 3,5 t sa pôvodne navrhovala kontrola na valcovej skúšobni brzd (VSB) buď zaťaženého vozidla, alebo použitie simulátora zaťaženia. Presadil sa však kompromisný návrh s odkazom na normu ISO 21069, podľa ktorej možno na VSB kontrolovať i čiastočne zaťažené vozidlo a na vyhodnotenie použiť extrapolačný výpočet.
- Ako alternatíva ku skúške na VSB sa navrhuje jazdná skúška s meraním spomalenia decelerografom.

Práce na zmene prílohy II k smernici 2009/40/ES (expertné skupiny)



Navrhuje sa sprísnenie požiadaviek na zbrzdenie dosahované prevádzkovou brzdou pre vozidlá po prvý raz prihlásené do evidencie po zverejnení zmeny v Úradnom vestníku EÚ:

Kategória vozidiel	Súčasný stav	Navrhovaná hodnota pre nové vozidlá
N ₁	50 % (45 % pre staršie vozidlá)	50 %
M ₁	50 %	58 %
M ₂ a M ₃	50 % (48 % pre staršie vozidlá alebo vozidlá bez ABS)	50 %
N ₂ a N ₃	45 % (43 % pre staršie vozidlá)	50 %
O ₃ a O ₄	43 % (40 % pre staršie vozidlá)	45 % pre návesy, 50 % pre ojové prívesy

Pre parkovaciú brzdu sa tiež navrhuje sprísnenie, namiesto zbrzdenia 16 % pre samostatné vozidlo sa má vyžadovať 18 %.

Práce na zmene prílohy II k smernici 2009/40/ES (expertné skupiny)



Pre kategórie vozidiel dosiaľ smernicou nepokryté sa navrhujú minimálne zbrzdenia dosahované prevádzkovou brzdou, ktoré sú v niektorých prípadoch odlišné od zbrzdení predpísaných v SR:

Kategória vozidiel		Navrhované zbrzdenie v smernici	Predpísané zbrzdenie v SR
(obe brzdy)	L _{1e}	42 %	40 %
	L _{2e}	40 %	40 %
	L _{3e}	50 %	50 %
	L _{4e}	46 %	45 %
	L _{5e}	44 %	50 %
	L _{6e}	40 %	50 %
	L _{7e}	44 %	50 %
L (brzda na zadnom kolese)		25 %	-
O ₂		45 %	43 % (40 % pre prihlásené do evidencie pred rokom 1988)

Práce na zmene príloh I a II k smernici 2000/30/ES (expertné skupiny)



- príloha I (vzor protokolu o cestnej kontrole) bola prepracovaná, pribudli rubriky pre identifikačné číslo vozidla VIN a číslo licencie prepravcu, možnosť vyznačenia chýb identifikátorov vozidla a zoznam kontrolných úkonov (kontrolovaných položiek) na rube
- príloha II sa rozšíri podobným spôsobom, ako príloha II k smernici 2009/40/ES, vzhľadom na obmedzenia podľa článku 4 smernice však naďalej ostanú jej predmetom len podmienky pre brzdovú sústavu a emisie škodlivín

Ďalší vývoj metódy kontroly brzd úžitkových vozidiel



V súčasnosti sa pri technickej kontrole v SR vykonáva kontrola účinku prevádzkovej brzdy vozidiel so vzduchotlakovou brzdovou sústavou niektorým z týchto troch spôsobov:

- Odmeranie hodnôt brzdnych síl na VSB spolu s príslušnými hodnotami brzdnych tlakov a ich numerická lineárna extrapolácia na teoretický stav vozidla zodpovedajúci zaťaženiu na najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť.
- Porovnanie na VSB odmeraného priebehu závislosti brzdnych síl od brzdneho tlaku s diagnostickou charakteristikou brzd udávanou výrobcom vozidla.
- Výpočet zbrzdenia z hodnôt brzdnych síl priamo nameraných na VSB (bez extrapolácie).

Ďalší vývoj metódy kontroly brzd úžitkových vozidiel



- Nová metóda by mohla byť založená na databáze typovo špecifických brzdových charakteristík.
- Prístupné by mohli byť prostredníctvom informačného systému technickej kontroly vozidiel ISTK.
- Po zadaní identifikačných údajov kontrolovaného vozidla na STK (buď typu vozidla alebo jeho VIN) budú údaje charakteristiky automaticky vybrané z databázy systému a poskytnuté kontrolnému technikovi. Ten následne preukáže ich dodržanie odmeraním stanovených bodov závislosti brzdného tlaku na VSB.
- Vytvorenie databázy by bolo úlohou pre technickú službu technickej kontroly. Základom by mohli byť informácie od výrobcov vozidiel doplnené o údaje zistené alebo stanovené technickou službou.
- Podobná metóda sa používa v Belgicku od roku 2005.

Možno očakávať zásadnejšie zmeny smerníc ES upravujúcich minimálny rámec kontrol technického stavu vozidiel v členských štátoch.

Tie si následne vyžadujú i podstatnejšie úpravy národných predpisov členských štátov. V SR pravdepodobne vrátane zákona č. 725/2004 Z. z.

Ten vo svojom paragrafe 49 ods. 7 ustanovuje, že vozidlo má byť na technickú kontrolu pristavené nezaťažené. Podľa nových pravidiel bude v niektorých prípadoch na kontrolu účinku prevádzkovej brzdy potrebné, aby bolo vozidlo počas merania na VSB aspoň čiastočne zaťažené.

Vo vyhláške č. 578/2006 Z. z. bude zasa nevyhnutné zaviesť decelerograf ako súčasť povinnej výbavy STK a zmeniť niektoré predpísané zbrzdenia vozidiel v prevádzke. Zmeny sa dotknú i ostatných predpisov upravujúcich vykonávanie technických kontrol vozidiel.

Napriek tomu, že extrapoláčny výpočet je ešte stále medzinárodne akceptovaný ako vhodný postup na preukázanie dostatočného účinku prevádzkovej brzdy vozidiel pri technickej kontrole, niektoré krajiny vyvinuli alebo vyvíjajú alternatívne progresívnejšie metódy.

Zavedením jednotného informačného systému technickej kontroly vozidiel (ISTK) a automatizovaného prenosu nameraných hodnôt z VSB sa aj v SR vytvorila základňa pre zavedenie modernejšej metódy kontroly brzd namiesto v súčasnosti používanej extrapolácie.

Jej vývoj a vytvorenie súvisiacej databázy typovo špecifických brzdových charakteristík by mohli byť jednou z kľúčových úloh pre technickú službu technickej kontroly vozidiel na najbližšie roky.



Ďakujem za pozornosť