PROBLEMATIKA TECHNICKEJ KONTROLY VOZIDIEL

Marián Rybianský[1)]

TESTEK, s.r.o., Bratislava, poverená technická služba technickej kontroly vozidiel

Extrakt

Predmetom príspevku je úvod do problematiky technickej kontroly vozidiel. Podáva prehľad o dôvodoch zavedenia povinných pravidelných technických kontrol, pokuse zaviesť pravidelné kontroly vozidiel v Československej republike v tridsiatych rokoch minulého storočia a o súčasnom stave legislatívy pre túto oblasť v Slovenskej republike v kontexte jej členstva v Európskej únii. Príspevok sa ďalej zaoberá súvisom medzi technickým stavom vozidiel, pravidelnými technickými kontrolami a dopravnou nehodovosťou a podáva prehľad o niektorých medzinárodných štúdiách a publikáciách na túto tému z posledného obdobia.

1. Úvod

Prirodzeným záujmom každého štátu je, aby vozidlá používané na jeho cestách neohrozovali bezpečnosť premávky, ani nepoškodzovali životné prostredie. Technickou poruchou vozidla môže k takémuto ohrozeniu prísť – zvýšením rizika vzniku dopravnej nehody alebo poškodenia životného prostredia.

Z hľadiska štátnej moci je pravdepodobne najjednoduchším riešením problému, ako vylúčiť z ciest vozidlá v zlom technickom stave, určenie technických požiadaviek, ktoré na to, aby mohlo byť použité v premávke, musí splniť každé vozidlo. Dohľad štátu nad ich skutočným plnením môže byť náhodný - formou cestnej kontroly, pokrývajúcej len malú časť všetkých vozidiel, alebo celoplošný - založený na povinnosti podrobovať všetky vozidlá kontrole v pravidelných intervaloch. Väčšina vyspelých štátov časom popri prvej z týchto dvoch foriem dohľadu zaviedla aj druhú – pravidelné (periodické) kontroly technického stavu vozidiel.

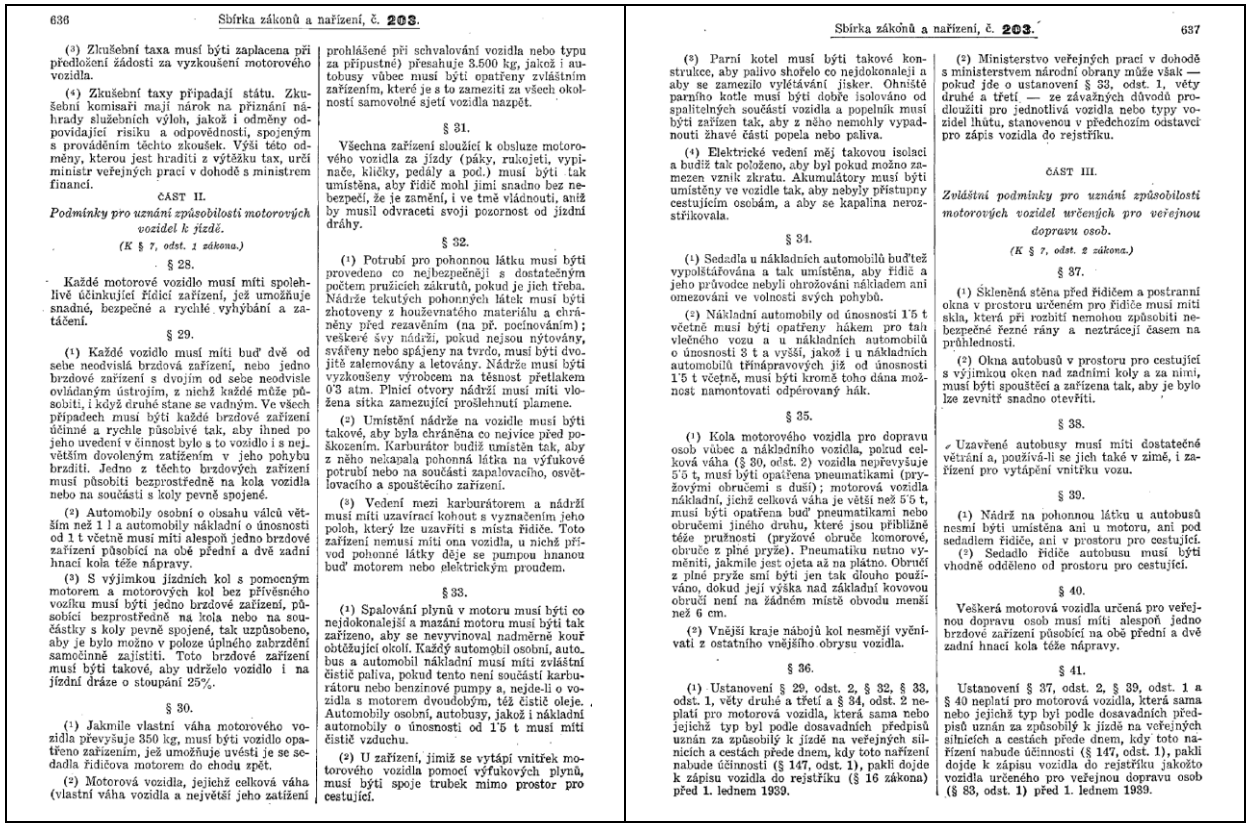
2. Z histórie technickej kontroly vozidiel u nás

Koncept pravidelnej (periodickej) kontroly dodržiavania minimálnych technických požiadaviek na vozidlá bol zavedený v rôznych krajinách v rôznom období. Napríklad vo Fínsku už v roku 1917, v roku 1929 v niektorých štátoch USA (až dodnes však nie v celých USA, ale stále len v časti ich štátov), od roku 1951 v Nemecku, od roku 1960 vo Veľkej Británii a od roku 1992 vo Francúzsku (podľa [4], [5]). V bývalej Československej republike prišlo k prvému pokusu o zavedenie povinných tzv. *periodických skúšok motorových vozidiel* v roku 1935. Podľa zákona č. 81/1935 Sb. z. a n. [2] malo byť každé motorové vozidlo určené na verejnú prepravu osôb pravidelne kontrolované, či plní predpísané podmienky a či je riadne udržiavané, pričom poplatok za takúto kontrolu nemal prekročiť 30 Kč. Nadväzujúce nariadenie (československej vlády) č. 203/1935 Sb. z. a n. [3] spresňovalo, že kontroly majú byť vykonávané každé dva roky skúšobným komisárom ustanoveným na tento účel okresným úradom. Predmetom kontroly malo byť okrem iného to, či sú vozidlá *„tak zařízena, aby bylo lze*

[1)] Ing. Marián Rybianský, TESTEK, s.r.o., www.testek.sk, e-mail: marian.rybiansky@testek.sk, tel.: 02/63530259

bezpečně a spolehlivě je ovládati, říditi a otáčeti, aby bylo vyloučeno pokud možno každé nebezpečí ohně nebo výbuchu, aby provozem jejich nebyla ohrožena bezpečnost života, zdraví a majetku, aby byly zamezeny přílišný lomoz a nadměrné obtěžování kouřem, unikající parou nebo plynem, aby bylo co nejvíce omezeno vypadávání žhavých částí paliva nebo zbytků, dále aby nebyla poškozována neobvyklou měrou jízdní dráha veřejných silnic a cest, aby vozidla ta neznemožňovala svými rozměry a provozem obecné užívání veřejných silnic a cest a neohrožovala dopravu a pořádek na nich".

Konkrétne technické požiadavky na vozidlá (obr. č. 1) boli v niektorých ohľadoch prirodzene tým dnešným dosť vzdialené, ako napríklad požiadavka uvedená v § 35 ods. 1 nariadenia č. 203/1935 Sb. z. a n. *„pneumatiku nutno vyměniti, jakmile jest ojeta až na plátno"*. Napriek tomu možno nájsť aj pozoruhodné zhody so súčasnými predpismi – podľa § 44 ods. 2 nariadenia č. 203/1935 Sb. z. a n. platilo, že vozidlo *„ke zkoušce předvedené musí míti vyčištěný strojový spodek"* a podľa § 49 ods. 7 dnešného zákona č. 725/2004 Z. z. je prevádzkovateľ vozidla i v súčasnosti *„povinný pristaviť na technickú kontrolu vozidlo čisté"*. Staršia požiadavka sa zdá byť oproti súčasnej o čosi presnejšie formulovaná... Plány a návrhy ďalej rozšíriť povinnosť podstupovať *periodické skúšky motorových vozidiel* aj na ostatné automobily svojho času neprešli, a tak sa nakoniec povinná kontrola okrem autobusov vzťahovala už iba na vozidlá taxislužby v Prahe, ktorým to vyhláškou nariadil mestský magistrát [1].



636 Sbírka zákonů a nařízení, č. 203.

(3) Zkušební taxa musí býti zaplacena při předložení žádosti za vyzkoušení motorového vozidla.

(4) Zkušební taxy připadají státu. Zkušební komisaři mají nárok na přiznání náhrady služebních výloh, jakož i odměny odpovídající risiku a odpovědnosti, spojeným s prováděním těchto zkoušek. Výši této odměny, kterou jest hraditi z výtěžku tax, určí ministr veřejných prací v dohodě s ministrem financí.

ČÁST II.

Podmínky pro uznání způsobilosti motorových vozidel k jízdě.

(K § 7, odst. 1 zákona.)

§ 28.

Každé motorové vozidlo musí míti spolehlivě účinkující řídicí zařízení, jež umožňuje snadné, bezpečné a rychlé vyhýbání a zatáčení.

§ 29.

(1) Každé vozidlo musí míti buď dvě od sebe neodvislá brzdová zařízení, nebo jedno brzdové zařízení s dvojím od sebe neodvisle ovládaným ústrojím, z nichž každé může působiti, i když druhé stane se vadným. Ve všech případech musí býti každé brzdové zařízení účinné a rychle působivé tak, aby ihned po jeho uvedení v činnost bylo s to vozidlo i s největším dovoleným zatížením v jeho pohybu brzditi. Jedno z těchto brzdových zařízení musí působiti bezprostředně na kola vozidla nebo na součásti s koly pevně spojené.

(2) Automobily osobní o obsahu válců větším než 1 l a automobily nákladní o únosnosti od 1 t včetně musí míti alespoň jedno brzdové zařízení působící na obě přední a dvě zadní hnací kola téže nápravy.

(3) S výjimkou jízdních kol s pomocným motorem a motorových kol bez přívěsného vozíku musí býti jedno brzdové zařízení, působící bezprostředně na kola nebo na součástky s koly pevně spojené, tak uzpůsobeno, aby je bylo možno v poloze úplného zabrzdění samočinně zajistiti. Toto brzdové zařízení musí býti takové, aby udrželo vozidlo i na jízdní dráze o stoupání 25%.

§ 30.

(1) Jakmile vlastní váha motorového vozidla převyšuje 350 kg, musí býti vozidlo opatřeno zařízením, jež umožňuje uvésti je se sedadla řidičova motorem do chodu zpět.

(2) Motorová vozidla, jejichž celková váha (vlastní váha vozidla a největší jeho zatížení prohlášené při schvalování vozidla nebo typu za přípustné) přesahuje 3.500 kg, jakož i autobusy vůbec musí býti opatřeny zvláštním zařízením, které je a to zamezití za všech okolností samovolné sjetí vozidla nazpět.

§ 31.

Všechna zařízení sloužící k obsluze motorového vozidla za jízdy (páky, rukojeti, vypínače, kličky, pedály a pod.) musí býti tak umístěna, aby řidič mohl jimi snadno bez nebezpečí, že je zamění, i ve tmě vládnouti, aniž by musil odvraceti svoji pozornost od jízdní dráhy.

§ 32.

(1) Potrubí pro pohonnou látku musí býti provedeno co nejbezpečněji s dostatečným počtem pružících zákrutů, pokud je jich třeba. Nádrže tekutých pohonných látek musí býti zhotoveny z houževnatého materiálu a chráněny před rezavěním (na př. pocínováním); veškeré švy nádrží, pokud nejsou nýtovány, svářeny nebo spájeny na tvrdo, musí býti dvojitě zalemovány a letovány. Nádrže musí býti vyzkoušeny výrobcem na těsnost přetlakem 0·3 atm. Plnicí otvory nádrží musí míti vložena sítka zamezující prošlehnutí plamene.

(2) Umístění nádrže na vozidle musí býti takové, aby byla chráněna co nejvíce před poškozením. Karburátor budiž umístěn tak, aby z něho nekapala pohonná látka na výfukové potrubí nebo na součásti zapalovacího, osvětlovacího a spouštěcího zařízení.

(3) Vedení mezi karburátorem a nádrží musí míti uzavírací kohout s vyznačením jeho poloh, který lze uzavříti s místa řidiče. Toto zařízení nemusí míti ona vozidla, u nichž přívod pohonné látky děje se pumpou hnanou buď motorem nebo elektrickým proudem.

§ 33.

(1) Spalování plynů v motoru musí býti co nejdokonalejší a mazání motoru musí býti tak zařízeno, aby se nevyvinoval nadměrně kouř obtěžující okolí. Každý automobil osobní, autobus a automobil nákladní musí míti zvláštní čistič paliva, pokud tento není součástí karburátoru nebo benzinové pumpy a, nejde-li o vozidla s motorem dvoudobým, též čistič oleje. Automobily osobní, autobusy, jakož i nákladní automobily o únosnosti od 1·5 t musí míti čistič vzduchu.

(2) U zařízení, jimiž se vytápí vnitřek motorového vozidla pomocí výfukových plynů, musí býti spoje trubek mimo prostor pro cestující.

Sbírka zákonů a nařízení, č. 203. 637

(3) Parní kotel musí býti takové konstrukce, aby palivo shořelo co nejdokonaleji a aby se zamezilo vylétávání jisker. Ohniště parního kotle musí býti dobře isolováno od spalitelných součástí vozidla a popelník musí býti zařízen tak, aby z něho nemohly vypadnouti žhavé části popela nebo paliva.

(4) Elektrické vedení měj takovou isolaci a budiž tak položeno, aby byl pokud možno zamezen vznik zkratu. Akumulátory musí býti umístěny ve vozidle tak, aby nebyly přístupny cestujícím osobám, a aby se kapalina nerozstřikovala.

§ 34.

(1) Sedadla u nákladních automobilů buďtež vypolštářována a tak umístěna, aby řidič a jeho průvodce nebyli ohrožováni nákladem ani omezováni ve volnosti svých pohybů.

(2) Nákladní automobily od únosnosti 1·5 t včetně musí býti opatřeny hákem pro tah vlečného vozu a u nákladních automobilů o únosnosti 3 t a vyšší, jakož i u nákladních automobilů třínápravových již od únosnosti 1·5 t včetně, musí býti kromě toho dána možnost namontovati odpérovaný hák.

§ 35.

(1) Kola motorového vozidla pro dopravu osob vůbec a nákladního vozidla, pokud celková váha (§ 30, odst. 2) vozidla nepřevyšuje 5·5 t, musí býti opatřena pneumatikami (pryžovými obručemi s duší); motorová vozidla nákladní, jichž celková váha je větší než 5·5 t, musí býti opatřena buď pneumatikami nebo obručemi jiného druhu, které jsou přibližně téže pružnosti (pryžové obruče komorové, obruče z plné pryže). Pneumatiku nutno vyměniti, jakmile jest ojeta až na plátno. Obručí z plné pryže smí býti jen tak dlouho používáno, dokud její výška nad základní kovovou obručí není na žádném místě obvodu menší než 6 cm.

(2) Vnější kraje nábojů kol nesmějí vyčnívati z ostatního vnějšího obrysu vozidla.

§ 36.

(1) Ustanovení § 29, odst. 2, § 32, § 33, odst. 1, věty druhé a třetí a § 34, odst. 2 neplatí pro motorová vozidla, která sama nebo jejichž typ byl podle dosavadních předpisů uznán za způsobilý k jízdě na veřejných silnicích a cestách přede dnem, kdy toto nařízení nabude účinnosti (§ 147, odst. 1), pakli dojde k zápisu vozidla do rejstříku (§ 16 zákona) před 1. lednem 1939.

(2) Ministerstvo veřejných prací v dohodě s ministerstvem národní obrany může však — pokud jde o ustanovení § 33, odst. 1, věty druhé a třetí — ze závažných důvodů prodloužiti pro jednotlivá vozidla nebo typy vozidel lhůtu, stanovenou v předchozím odstavci pro zápis vozidla do rejstříku.

ČÁST III.

Zvláštní podmínky pro uznání způsobilosti motorových vozidel určených pro veřejnou dopravu osob.

(K § 7, odst. 2 zákona.)

§ 37.

(1) Skleněná stěna před řidičem a postranní okna v prostoru určeném pro řidiče musí míti skla, která při rozbití nemohou způsobiti nebezpečné řezné rány a neztrácejí časem na průhlednosti.

(2) Okna autobusů v prostoru pro cestující s výjimkou oken nad zadními koly a za nimi, musí býti spouštěcí a zařízena tak, aby je bylo lze zevnitř snadno otevříti.

§ 38.

Uzavřené autobusy musí míti dostatečné větrání a, používá-li se jich také v zimě, i zařízení pro vytápění vnitřku vozu.

§ 39.

(1) Nádrž na pohonnou látku u autobusů nesmí býti umístěna ani u motoru, ani pod sedadlem řidiče, ani v prostoru pro cestující.

(2) Sedadlo řidiče autobusu musí býti vhodně odděleno od prostoru pro cestující.

§ 40.

Veškerá motorová vozidla určená pro veřejnou dopravu osob musí míti alespoň jedno brzdové zařízení působící na obě přední a dvě zadní hnací kola téže nápravy.

§ 41.

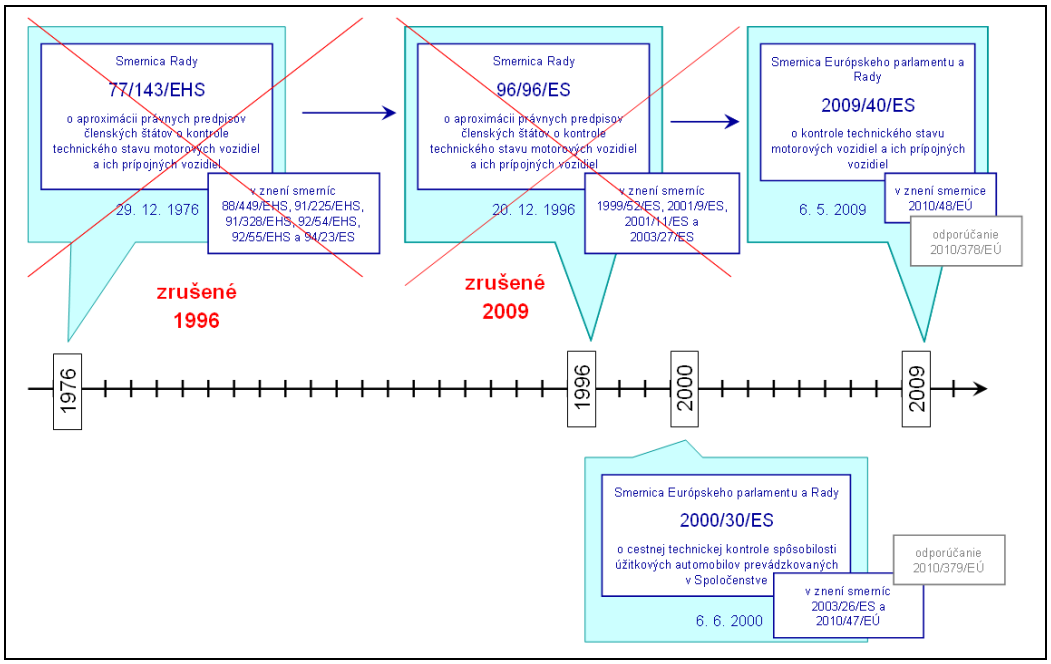
Ustanovení § 37, odst. 2, § 39, odst. 1 a § 40 neplatí pro motorová vozidla, která sama nebo jejichž typ byl podle dosavadních předpisů uznán za způsobilý k jízdě na veřejných silnicích a cestách přede dnem, kdy toto nařízení nabude účinnosti (§ 147, odst. 1), pakli dojde k zápisu vozidla do rejstříku jakožto vozidla určeného pro veřejnou dopravu osob (§ 83, odst. 1) před 1. lednem 1939.

Obr. 1.: Plnenie podmienok § 28 až 41 nariadenia č. 203/1935 Sb. z. a n. malo byť kontrolované aj pri periodických skúškach vozidiel.

3. Predpisy pre technické kontroly dnes

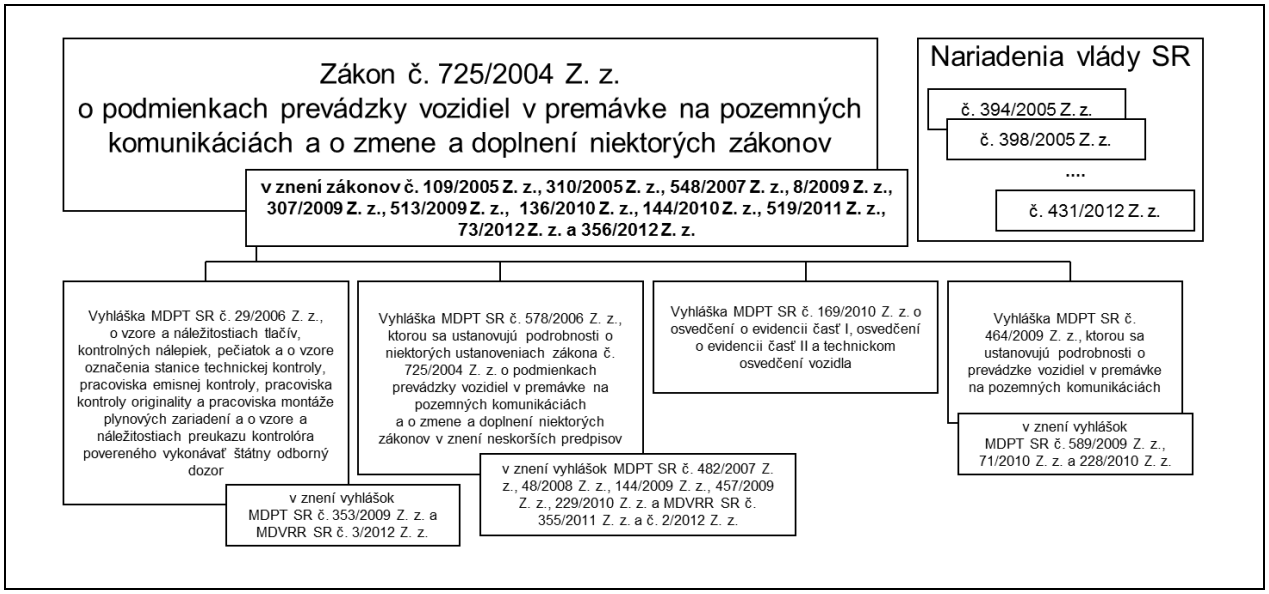
V súčasnosti však už predpisy z roku 1935 dávno neplatia. Slovenská republika je členským štátom Európskej únie a kontroly technického stavu vozidiel sú jednou z oblastí, v ktorých prijímanie opatrení patrí podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie do právomoci Európskeho parlamentu a Rady. Pravidlá pre túto oblasť Slovenskej republike a všetkým

ostatným členským štátom určuje Európska únia prostredníctvom svojich aktov sekundárneho práva. Prehľad všetkých dosiaľ vydaných predpisov Európskej únie týkajúcich sa kontroly vozidiel je v schéme na obrázku č. 2.



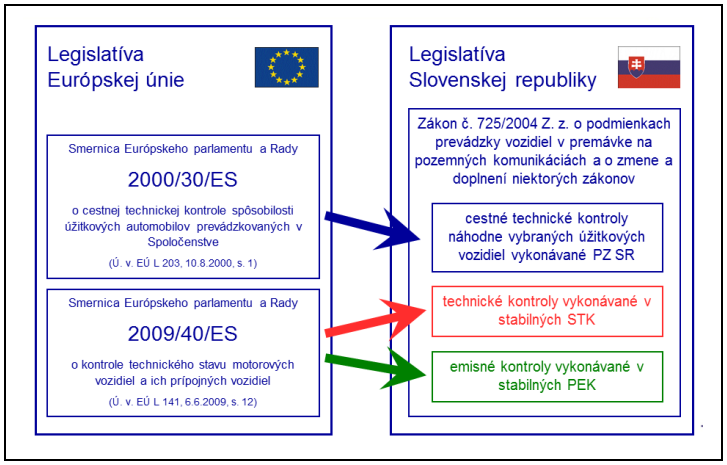
Obr. 2.: Prehľad historického vývoja predpisov Európskej únie v oblasti kontroly vozidiel.
Nad časovou osou sú predpisy pre pravidelné kontroly technického stavu, pod časovou osou predpisy pre cestné technické kontroly náhodne vybraných vozidiel.

V súčasnosti platná smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel [6] v znení smernice Komisie 2010/48/EÚ [7] **zaväzuje členské štáty, aby vozidlá v nich evidované boli podrobované pravidelným kontrolám technického stavu**. 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 vykonať priamo štát, ale aj riadne oprávnený súkromný subjekt, ako je to i v Slovenskej republike. 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 vozidlo evidované, teda smernica zatiaľ neupravuje.** Smernica dáva členským štátom voľnosť rozhodnúť o vyňatí vozidiel ozbrojených síl, polície a hasičského zboru spod účinnosti jej ustanovení. Umožňuje udeliť výnimku, avšak len po dohovore s Európskou komisiou, tiež vozidlám prevádzkovaným vo výnimočných podmienkach, zriedka používaným na verejných komunikáciách, vrátane historických vozidiel (vyrobených pred 1.1.1960), alebo vozidiel dočasne vyradených z premávky. Naopak 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 (doplnkových) kontrol a sprísnením požiadaviek na brzdy. Prílohy k smernici obsahujú zoznam kategórií vozidiel, na ktoré sa pravidelné kontroly povinne vzťahujú, spolu s lehotami, v ktorých im podliehajú, ako i zoznam povinne kontrolovaných položiek (kontrolných úkonov), so zoznamom zisťovaných chýb, kritériami a stručným popisom postupu. V súčasnosti práve prebieha proces vývoja nového európskeho predpisu, ktorý by mal nahradiť platnú smernicu 2009/40/ES. Podrobnosti sú predmetom iného príspevku na tomto seminári.



Obr. 3.: Prehľad platných všeobecne záväzných právnych predpisov v Slovenskej republike týkajúcich sa technických požiadaviek na vozidlá a kontroly vozidiel.

Úlohou našej národnej legislatívy v oblasti kontroly vozidiel (jej aktuálny prehľad je znázornený na obrázku č. 3, previazanosť s legislatívou Únie na obrázku č. 4) je transpozícia predpisov Európskej únie do slovenského práva a prípadné doplnenie úpravy tých aspektov, pre ktoré to európske predpisy pripúšťajú, alebo ktoré nie sú priamo európskymi predpismi upravené.

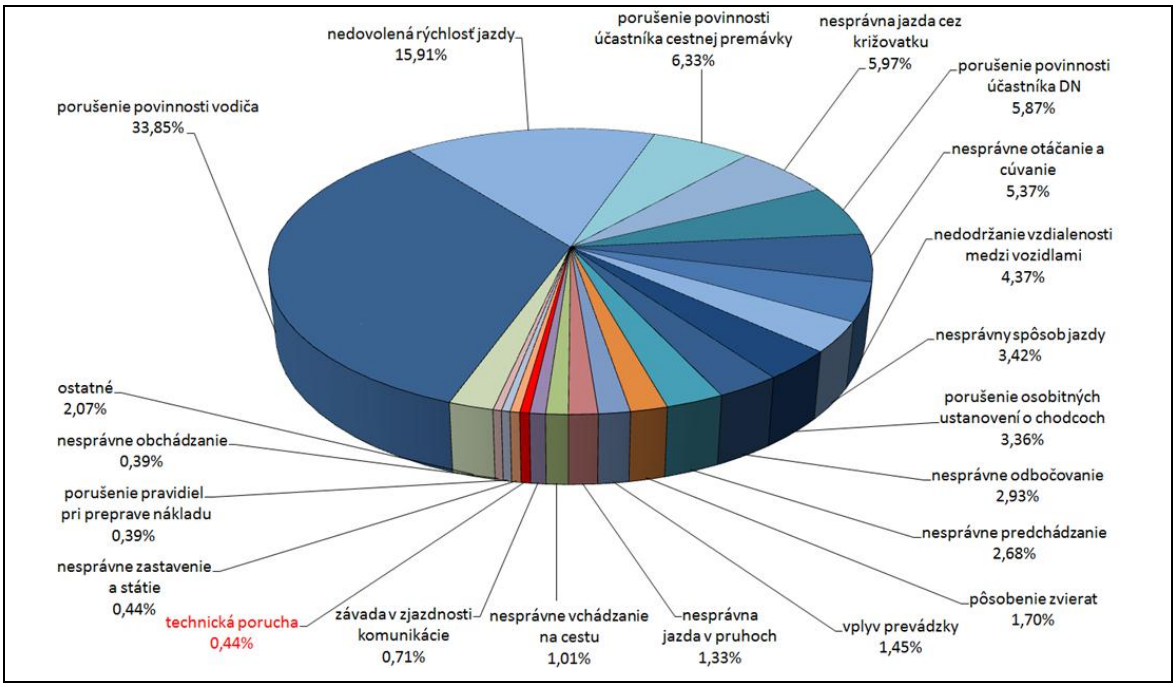


Obr. 4.: V Slovenskej republike sú zákonom č. 725/2004 Z. z. upravené tri druhy kontroly zameranej na technický stav vozidiel v premávke. Všetky tri vyplývajú zo smerníc Európskej únie.

4. Súvis technického stavu vozidla s dopravnou nehodovosťou

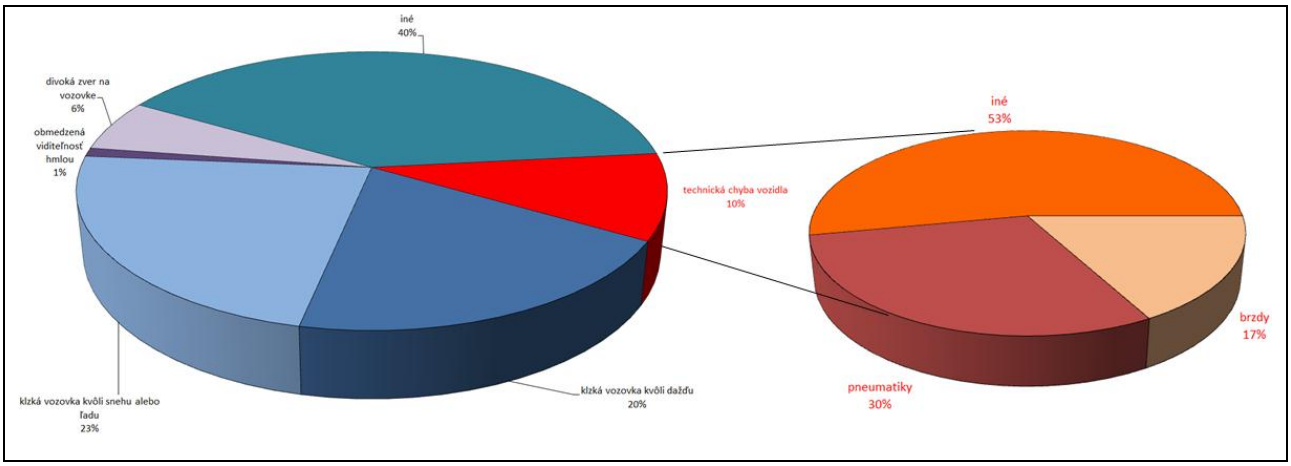
Nástrojom na overenie toho, nakoľko významný je vplyv technického stavu vozidiel na bezpečnosť cestnej premávky, môže byť štatistika príčin dopravných nehôd. V Slovenskej republike vedie štatistiku dopravnej nehodovosti Policajný zbor Slovenskej republiky (PZ SR). Z údajov o príčinách dopravných nehôd v roku 2011, pri ktorých prišlo k následkom na zdraví alebo k usmrteniu osôb, zverejnených na internetovej stránke Ministerstva vnútra Slovenskej republiky (MV SR) [8] bol

spracovaný graf na obrázku č. 5. Technická porucha vozidla bola podľa neho príčinou závažnejšej dopravnej nehody len v 0,44 % prípadov.



Obr. 5.: Percentuálny podiel jednotlivých príčin dopravných nehôd s následkom na zdraví alebo s usmrtením osôb v Slovenskej republike v roku 2011. Spracované podľa údajov PZ SR.

V júli 2012 zverejnila Európska komisia návrh balíka opatrení týkajúcich sa technického stavu vozidiel. Podľa odôvodnenia [9] bol jedným z argumentov pre sprísnenie kontrol vozidiel vysoký podiel zlého technického stavu vozidla na príčinách závažnejších dopravných nehôd. Ako konkrétny príklad boli použité údaje nemeckého Spolkového štatistického úradu (Statistisches Bundesamt) o príčinách dopravných nehôd v Nemecku, pri ktorých prišlo v roku 2009 ku zraneniam osôb. Graf je reprodukovaný na obrázku č. 6. Podľa neho je technická chyba vozidla príčinou až 10 % závažnejších dopravných nehôd, čo je v porovnaní so Slovenskou republikou 22 násobne viac. Novšie dáta [11], zverejnené priamo na internetovej stránke Spolkového štatistického úradu, tento údaj potvrdzujú – v roku 2010 bolo v Nemecku technickou chybou zapríčinených 3.918 z celkovo 48.872 závažnejších dopravných nehôd (8,01 %) a v roku 2011 3.806 nehôd z celkovo 38.229 (9,96 %).



Obr. 6.: Percentuálny podiel jednotlivých príčin dopravných nehôd s následkom zranenia osôb v Nemecku v roku 2009. Prevzaté z materiálu Európskej komisie [9].

Rozdiel medzi štatistikami je zarážajúci. V oboch prípadoch ide o členské štáty Európskej únie so zavedenými náhodnými cestnými kontrolami i povinnými pravidelnými kontrolami technického stavu. Možno tiež predpokladať, že v Nemecku je v porovnaní so Slovenskom ešte stále nižší podiel starších vozidiel vo vozovom parku, pri ktorých je zlý technický stav pravdepodobnejší. Vysvetlením rozdielu môže byť snáď iba zásadná odlišnosť v metodike klasifikácie príčin dopravných nehôd v oboch krajinách. V správe Centra výskumu nehôd austrálskej Monashovej univerzity zaoberajúcej sa vplyvom technického stavu vozidiel na nehodovosť [16] opisujú autori efekt podhodnotenia technickej chyby vozidla ako príčiny dopravnej nehody, identifikovaný vo viacerých obdobných prieskumoch v rôznych krajinách. Ako dôvody citujú z týchto prác nedostatok času, vybavenia alebo kvalifikácie policajta, ktorý nehodu prvotne zaznamenáva, nevhodnú štruktúru formulárov zápisu z obhliadky dopravnej nehody alebo nemožnosť odhaliť technickú poruchu pri zbežnom preskúmaní vozidla. Nemožno vylúčiť, že k podobnému podhodnoteniu prichádza i v Slovenskej republike.

Okrem všeobecných štatistík príčin dopravných nehôd existujú i štúdie, ktoré zahŕňali podrobnejšie analýzy havarovaných vozidiel s cieľom určiť skutočný podiel zlého technického stavu vozidla na príčinách dopravných nehôd. Napríklad v Nemecku vykonala v roku 2000 DEKRA podrobnejšiu analýzu 15.809 dopravných nehôd (publikované v [13]). Bolo zistené, že 783 z nich (4,95 %) bolo priamo zapríčinených technickou chybou vozidla, 609 (3,85 %) bolo pravdepodobne zapríčinených technickou chybou vozidla a 618 (3,91 %) malo ako jednu z viacerých príčin technickú poruchu vozidla. Rozsiahly prehľad starších medzinárodných prác (zo sedemdesiatych až deväťdesiatych rokov 20. storočia) s obdobným zameraním je aj súčasťou už zmienenej austrálskej správy [16]. Autori správy uvádzajú, že štúdie, ktoré sa technickým stavom havarovaných vozidiel zaoberali podrobnejšie, určili podiel nehôd, pri ktorých technická chyba vozidla zohrala významnú kauzálnu úlohu, na 2,9 % až 4,5 %, a takých, pri ktorých bola technická chyba jednou z viacerých príčin, na 6,5 % až 12,6 %. Z roku 2009 pochádza novšia obdobná správa [12] holandského inštitútu SWOV, ktorý sa zaoberá bezpečnosťou cestnej premávky. Podľa kvalifikovaného odhadu jej autorov je dopravných nehôd zapríčinených technickou chybou vozidla približne 6 %.

Zavedenie povinných pravidelných kontrol by teoreticky malo mať priaznivý vplyv na nehodovosť znížením celkového počtu dopravných nehôd a znížením podielu technickej chyby ako príčiny nehody. Jednak preto, že povinné kontroly, ak je systém dobre nastavený, umožnia odhaliť technicky nespôsobilé vozidlá a nepripustia ich návrat do premávky, kým ich chyby nebudú odstránené. Ale aj preto, že podporia vyradenie starších vozidiel, pri ktorých je uvedenie do technicky spôsobilého stavu ťažšie a nákladnejšie, čím sa zvýši tlak na obnovenie vozového parku.

Preskúmať platnosť tohto predpokladu sa v minulosti pokúsilo viacero štúdií. Prehľad, ktorý je súčasťou už spomenutej austrálskej správy [16], obsahuje najdôležitejšie z nich vypracované do roku 1996. Z nich necelá polovica nepreukázala žiaden alebo len minimálny prínos pravidelných kontrol pre bezpečnosť, ostatné naopak preukázali zníženie nehodovosti až o desiatky percent.

Z novších štúdií možno zmieniť napríklad štúdiu nórskeho Transportøkonomisk institutt [15]. Na základe spárovania dát o pravidelných kontrolách vozidiel v Nórsku z rokov 1998 až 2002 s dátami o poistných udalostiach tvorených dopravnými nehodami sa jej autori pokúsili preskúmať, či sa vozidlá, ktoré úspešne absolvovali pravidelnú kontrolu, podieľajú na dopravných nehodách menej. Záverom bolo, že technické chyby vozidiel spôsobujú na jednej strane malý, ale štatisticky významný nárast počtu dopravných nehôd, avšak na druhej strane početnosť nehôd vozidiel po úspešnej technickej kontrole neklesá, naopak mierne rastie. Ako vysvetlenie tohto rozporného záveru autori ponúkajú domnienku, že vodič vozidla po absolvovanej kontrole a prípadnej oprave pri nej zistených chýb môže získať neobjektívny pocit vyššej bezpečnosti vozidla, čomu prispôsobí svoje správanie na ceste. Nedávna novozélandská štúdia [14] citovaná v správe inštitútu SWOV [12] naopak

podporila predpoklad o prínose pravidelných kontrol zistením, že vozidlá, ktoré nie sú podrobované pravidelnej technickej kontrole, majú podstatne vyššiu účasť na nehodách so zranením alebo usmrtením osôb. Optimálna situácia pre zistenie vplyvu technickej kontroly na početnosť dopravných nehôd zapríčinených zlým technickým stavom vozidiel nastáva, ak štát, v ktorom pravidelné kontroly neboli povinné, tieto od istého dátumu zavádza. K tomu prišlo napríklad v Texase (USA) v roku 1999, kde po zavedení povinných kontrol klesol podiel nehôd zavinených technickou chybou vozidla z 12 % na 4 % (zdroj [13]). Práve práce založené na podobnom porovnaní „pred“ a „po“ priniesli aj v minulosti najsilnejšie dôkazy v prospech prínosu pravidelných kontrol v podobe zníženia nehodovosti - napr. vo Švédsku alebo v New Jersey (USA), podrobnejšie zmienené v austrálskej správe [16].

5. Záver

Pravidelná kontrola vozidiel je nástrojom, ktorý v súčasnosti používa väčšina vyspelých štátov na dohľad nad technickým stavom vozidiel používaných v premávke na pozemných komunikáciách. Významnú výnimku predstavujú USA, kde sú technické kontroly zavedené len v niektorých štátoch, väčšinou ako doplnok emisnej kontroly. V Európskej únii je však považovaná za natoľko dôležité opatrenie na ochranu bezpečnosti premávky, že svojimi predpismi zaviazala členské štáty zaviesť národnými predpismi pravidelnú kontrolu ako povinnú pre všetky evidované vozidlá.

V štatistikách evidovaný podiel dopravných nehôd, ktorých príčinou je technický stav vozidiel, sa aj medzi jednotlivými členskými štátmi Európskej únie značne odlišuje, a to od niekoľkých desatín percenta až po 10 a viac percent. Dôvodom odlišností môže byť rôzna, nie vždy spoľahlivá metodika zberu dát. Kvalifikovane možno odhadnúť, že skutočný podiel zlého technického stavu na príčinách nehôd môže byť približne 6 %. Hodnotenie prínosu pravidelnej kontroly pre bezpečnosť cestnej premávky na základe analýz štatistík nehodovosti a štatistík z kontroly vozidiel nedáva celkom jednoznačné výsledky. Pozitívny efekt zavedenia povinných kontrol naznačujú predovšetkým prípady, v ktorých sa porovnávali štatistické dáta z obdobia pred a po zavedení povinných kontrol.

6. Literatúra:

[1] Štemberk, J.: Automobilista v zajetí reality – Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století; Univerzita Karlova, Nakladatelství Karolinum, Praha, 2008

[2] Zákon č. 81/1935 Sb. z. a n. o jízdě motorovými vozidly, Sbírka zákonů a nařízení státu československého, částka 28, ročník 1935

[3] Nařízení č. 203/1935 Sb. z. a n., kterým se provádí zákon ze dne 26. března 1935, č. 81 Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly, Sbírka zákonů a nařízení státu československého, částka 59, ročník 1935

[4] Wikipedia – The Free Encyclopedia (www.wikipedia.org): články Vehicle Inspections (anglicky), Hauptuntersuchung – Kraftfahrzeug (nemecky) a Katsastus (finsky)

[5] History of the vehicle inspection program, článok na http://www.pinetreeinspections.com

[6] 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)

[7] 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)

[8] Ročenka dopravnej nehodovosti – Prehľady základných štatistických ukazovateľov dopravnej nehodovosti 2011, PZ SR, zverejnené na http://www.minv.sk/swift_data/source/policia/dopravna_policia/statistika_dn/statistiky_dn_tlacovka_januar_2011/tabulka%20-%20Rok%202011.pdf

[9] Final Report of Contributions to Impact Assessment of Policy Options to Improve the EU Systems of PTI and of Roadside Vehicle Testing, Európska komisia, Brusel, 13.7.2012

[10] Rybianský, M. – Ondrejka, P.: Vývoj nového predpisu upravujúceho rozsah technických kontrol vozidiel v legislatíve ES, In: Zborník príspevkov z 9. medzinárodnej konferencie Homologizácia, skúšanie a kontroly vozidiel, Nitra, 2009, vydala Národná asociácia STK, ISBN 978-80-970237-6-6

[11] Ursachen von Unfällen mit Personenschaden, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2013, zverejnené na https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/UrsachenPersonenschaden.html

[12] SWOV Fact Sheet: Periodic Vehicle Inspection of cars (MOT), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Leidschendam, Holandsko, september 2009

[13] Technische Sicherheit im Straßenverkehr, DEKRA Fachschrift 58/05, DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart, 2005

[14] Blows, S. - Ivers, R. Q. - Connor, J. - Ameratunga, S. - Norton, R.: Does periodic vehicle inspection reduce car crash injury? : evidence from the Auckland Car Crash Injury Study, In: Australian and New Zealand Journal of Public Health, Vol. 27 (2003), No. 3 (June)

[15] Christensen, P. – Elvik, R.: Effects on accidents of periodic motor vehicle inspection in Norway, In: Accident Analysis and Prevention 39 (2007) 47–52

[16] Rechnitzer, G. – Haworth, N. – Kowadlo, N.: The Effect of Vehicle Roadworthiness on Crash Incidence and Severity, Monash University, Accident Research Centre, Victoria, Austrália, 2000