

DOPRAVCA informácií

Vydavateľ: Ing. Ján Kadúc

Určené len pre vlastných zákazníkov

Nepredané!

Vychádzajú podľa potreby.

Na úvod

O tom, že doprava je jednou z najnebezpečnejších činností sa presviedčame neustále. Ale, nie vždy s dostatočným poučením. Výsledkom podceňovania nebezpečia sú malé, väčšie a aj hromadné nehody. Vyslovenou alebo nevyslovenou otázkou býva: Kto je vinný, kto je zodpovedný, čo bolo, čo treba spraviť a pod.

Práve tragická dopravná nehoda z 30. decembra minulého roka opäť rozvírila hladinu verejnosti k problematike bezpečnosti cestnej premávky. Pri diskusiách k takýmto témam vždy prichádzajú na um vety so spojením zo slovíčkom – **keby:**

- **keby nebolo také počasie, sneh, vietor,**
- **keby správcovia ciest boli všade,**
- **keby vodiči vôbec nejazdili,**
- **keby polícia uzatvorila diaľnicu „najlepšie už deň predtým“,**
- **keby záchranári mali samostatný jazdný pruh,**
- **keby, ... dalo by sa pokračovať do nekonečna.**

Po udalosti je každý schopný posudzovať a kritizovať, najmä iných. Čo mi chýbalo z vystúpení zástupcov zložiek, ktoré zabezpečovali odstránenie následkov nehody - reálne zhodnotenie vlastnej činnosti, zhodnotenie koordinácie s inými zložkami, konkrétne realizovateľné návrhy.

V diskusných reláciách v televízii (napr. v TA 3) už mi chýbala iba pozvánka pre najvyššieho ovplyvňujúceho počasie, ale napr. chýbal zástupca správcu komunikácií, orgánov štátnej správy

a samosprávy dotknutých nielen z hľadiska kompetencií, ale aj územia.

Vždy prichádzajú „potom“ aj vyhlásenia o osobnej zodpovednosti, o postihoch, ale najmä sľuby, (od politikov, vyšších úradníkov, ktorí nevedia o reálnom stave techniky napr. na údržbu vozoviek, o stave pozemných komunikácií a ich súčastí, o systéme riadenia pri záchranných prácach a pod..) o zvýšení rozpočtov organizáciám, o prijatí nových právnych predpisov, o novelizácií už prijatých predpisov atď.

Výsledky sľubov zistíme, až po novej mimoriadnej situácii, pri vyhláseniach predstaviteľov vyhovárajúcich sa na predchádzajúcich, ktorí sľubovali. **P.S.** Málo zmien a poučenia od iných mimoriadnych situácií – napr. odstraňovanie následkov prvej hromadnej dopravnej nehody na diaľnici 5.12.1985, riadenie zimnej údržby počas snehovej kalamity v januári 1987.

PRE KONTROLU TECHNICKÉHO STAVU VOZIDIEL CHÝBAJÚ VYKONÁVACIE PREDPISY

V piatok 30. decembra 2005 sa stala tragická dopravná nehoda na diaľnici pri Bratislave. Jej účastníkmi boli aj vodiči kamiónov. Opätovne sa rozprúdila diskusia týkajúca sa oprávnení polície kontrolovať technický stav najmä nákladných motorových vozidiel a sankcionovať vodičov pre zlý technický stav. **Nakoľko sa k oprávneniam polície v tejto otázke vyjadrovali viacerí hovorcovia iných inštitúcií a ich vyjadrenia boli nepresné a častokrát nepravdivé, publikujeme vyhlásenie Prezídia PZ SR.**

Dňa 1.3.2005 nadobudol účinnosť [zákon 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách](#). V tomto zákone [/§ 113/](#) je ustanovené ku ktorým ustanoveniam vydá Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky /ďalej len MDPT SR/ vykonávací predpis. **Doposiaľ však vykonávacie vyhlášky, na ktorých vydanie je zmocnené MDPT SR, vydané neboli.**

Prezídium Policajného zboru (Odbor dopravnej polície) za obdobie od 1.1.2005 až doposiaľ opakovane

OBSAH ČÍSLA

Na úvod

PRE KONTROLU TECHNICKÉHO STAVU VOZIDIEL CHÝBAJÚ VYKONÁVACIE PREDPISY

Príprava a novelizácia predpisov

Stanovisko ministerstva dopravy k povinnosti zavedenia digitálnych tachografov

Úspech SŽK – stravovanie živnostníkov

niekoľkokrát upozorňovalo na tento stav MDPT SR. V uznesení vlády SR č. 391/2005 zo dňa 18.5.2005 je povinnosť MDPT SR zabezpečiť výkon ustanovení tohto zákona účinnou vyhláškou a nariadeniami vlády SR s termínom IHNEĎ. /dopravno-bezpečnostná legislatíva, p. č. E.1/ Pred účinnosťou zákona mohol policajť v cestnej premávke kontrolovať takmer všetko, čo sa týkalo technického stavu vozidla a jeho komponentov a vyvodzovať za zistené nedostatky aj príslušné sankčné opatrenia napr. uložiť pokutu, alebo zadržať osvedčenie o evidencii.

Čo polícia od 1.3.2005 v dôsledku zrušenia vykonávacích vyhlášok nemôže kontrolovať:

Z hľadiska vykonávania kontrol v cestnej premávke orgánmi Policajného zboru je najväčším problémom, že neboli vydané vykonávacie predpisy týkajúce sa :

1. **podrobnosti k povinnej výbave vozidla** /§ 21 ods. 4/,
2. **podrobnosti o nespôsobilosti alebo technickej nespôsobilosti vozidla napremávku na pozemných komunikáciách** /§ 24 ods. 6/

Do nadobudnutia účinnosti zákona č. 725/2004 Z. z. boli technické podmienky premávky vozidiel na pozemných komunikáciách upravené vyhláškou MDPT SR č. 116/1997 Z. z., ktorou sa vykonávali niektoré ustanovenia zákona NR SR o premávke na pozemných komunikáciách, ktorá bola zrušená nadobudnutím účinnosti tohto zákona. Predmetná vyhláška vo svojich ustanoveniach priamo a konkrétne ustanovovala podmienky, ktoré museli spĺňať jednotlivé komponenty vozidla. V dôsledku jej zrušenia polícia

nemôže kontrolovať napr.: brzdy, riadenie, výhľad z miesta vodiča, ovládacie a kontrolné zariadenia, kolesá, pneumatiky, karosériu, výfukový systém, osvetlenie a svetlomety, zasklenie vozidla, spájacie zariadenia, nárazníky, výbavu bicykla a pod. Táto vyhláška tiež konkrétne ustanovovala technickú nespôsobilosť vozidla na cestnú premávku, t.j. kedy vozidlo muselo byť ihneď vyradené z cestnej premávky do času kým sa závady neodstránia. Išlo najmä o slabý účinok brzd, veľkú vôľu v riadení, deformáciu náprav, poškodenie čelného skla, poškodenie pruženia a tlmičov, zjavné unikanie paliva alebo oleja, poruchy v osvetlení, zjavné poškodenie podvozku alebo karosérie a pod. **V súčasnej dobe nie je ustanovená povinná výbava vozidiel.** Policajť v premávke nemôže kontrolovať, či je vozidlo vybavené napr. prenosným výstražným trojuholníkom, náhradným kolesom, náhradnými žiarovkami, kľúčom na matice kolies, zdvihákom vozidla a prípadne i hasiacim prístrojom alebo snehovými reťazami v zimnom období pre určité kategórie vozidiel. MDPT SR tvrdí, že polícia sa môže riadiť smernicami Európskej únie. Tie však musia byť aproximované do našej legislatívy. Doposiaľ bolo vydané len jedno aproximačné nariadenie vlády SR, ktoré je použiteľné pri kontrole v premávke na pozemných komunikáciách a to č. 406/2005 Z. z. o technických požiadavkách na hĺbku dezénu jazdnej plochy pneumatík určitých kategórií motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel. V zmysle tohto nariadenia minimálna hĺbka dezénu pre vozidlá kategórie M1 – osobné vozidlá, N1-nákladné vozidlá do celkovej hmotnosti 3500 kg, O1 – prípojné vozidlá do celkovej hmotnosti 750 kg a O2 – prípojné vozidlá do celkovej hmotnosti 3500 kg je ustanovená na 1,6 mm. **Pre ostatné vozidlá napr. kamióny, autobusy, motocykle**

príp. iné kategórie vozidiel minimálna hĺbka dezénu v súčasnej dobe nie je upravená a mal by to upravovať všeobecne záväzný právny predpis vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR k § 24 ods. 6 predmetného zákona.

Z uvedeného je zrejmé, že rozsah oprávnení na kontrolu technického stavu vozidiel a ich výbavy je v porovnaní s predchádzajúcou úpravou značne obmedzený.

Čo polícia kontrolovať môže

Polícia môže kontrolovať a prípadne uložiť sankcie vtedy, keď vozidlo nespĺňa ustanovené podmienky a je nespôsobilé pre premávku na pozemných komunikáciách /§ 24 ods. 1 písm. a) zákona s poukazom na § 21 ods. 2 zákona/, len v týchto prípadoch:

- nie je schválené na premávku na pozemných komunikáciách,
- sa nezhoduje so schváleným typom alebo na ktorom boli vykonané neoprávnené zásahy do systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, alebo ktoré je dodatočne vybavené neschváleným systémom, komponentom alebo samostatnou technickou jednotkou,
- poškodzuje pozemné komunikácie nad prípustnú mieru,
- nie je prihlásené do evidencie vozidiel v Slovenskej republike, ak tejto povinnosti podlieha, alebo do evidencie vozidiel iného štátu okrem novo zakúpeného vozidla podliehajúceho prihláseniu do evidencie vozidiel, ktoré je vybavené platnou tabuľkou so zvláštnym evidenčným číslom,

- nie je vybavené platnou tabuľkou alebo tabuľkami s evidenčným číslom alebo osobitným evidenčným číslom, alebo zvláštnym evidenčným číslom, ak takej povinnosti podlieha, alebo platnou tabuľkou alebo tabuľkami s evidenčným číslom iného štátu,
- nemá doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla,
- nemá osvedčenie o evidencii podľa § 23 ods. 1 zákona alebo technické osvedčenie vozidla podľa § 23 ods. 4 zákona,
- nemá platné osvedčenie o technickej kontrole podľa § 52 zákona,
- nemá platné osvedčenie o emisnej kontrole podľa § 70 zákona,
- nemá identifikačné číslo vozidla VIN zhodné s identifikačným číslom vozidla VIN uvedeným v osvedčení o evidencii alebo technickom osvedčení vozidla, ak bolo také číslo vozidlu pridelené.

Na technickú nespôsobilosť vozidla sa tiež vzťahuje ustanovenie § 21 ods. 3 citovaného zákona v zmysle ktorého sa v premávke na pozemných komunikáciách nesmie prevádzkovať ani:

1. historické vozidlo, ktoré nemá platný preukaz historického vozidla, nie je vybavené platným osvedčením o pridelení zvláštno evidenčného čísla a tabuľkou alebo tabuľkami so zvláštnym evidenčným číslom,

2. športové vozidlo, ktoré nemá platný preukaz športového vozidla, nie je vybavené platným osvedčením o pridelení zvláštno evidenčného

čísla a tabuľkou alebo tabuľkami so zvláštnym evidenčným číslom pre športové vozidlo.

[npor. Mgr. Vladimír Gemela,](#)
tlačové oddelenie Prezídia PZ
5.1.2006

Príprava a novelizácia predpisov

Avizované vydanie novely zákona č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave sa posúva na termín - I. polrok 2006, ak bude parlament pracovať podľa plánu. Napriek výhradám odbornej verejnosti, po zaslaní množstva pripomienok, ale i rokovaní so zástupcami ministerstva dopravy na rôznych úrovniach, neboli akceptované ani zásadné pripomienky. Opätovne bude problematické niektoré ustanovenia realizovať v praxi. Nosnou časťou novelizácie sú ustanovenia upravujúce podnikanie v pravidelnej autobusovej doprave a pri preprave nebezpečných vecí. Dopĺňa sa časť pojednávajúca o priestupkoch – vymenúva okruh možných priestupkov práve pri preprave nebezpečných vecí, nakoľko v súčasnosti nie je možné porušenie dohody ADR postihovať. Materiál bol prerokovaný v Legislatívnej rade vlády SR.

Pre oblasť cestnej dopravy bude dôležitou právnou úpravou pripravovaný **zákon o o používaní záznamového zariadenia v cestnej doprave**. Právnou úpravou budú zavedené do praxe digitálne tachografy a všetky úlohy, ktoré vyplývajú z ich používania. Jedná sa napríklad okrem používania a schvaľovania tachografov, aj vydávanie pamäťových kariet, zabezpečovanie rozsahu kontroly dopravcom a inými orgánmi štátnej správy a pod. Navrhovaná účinnosť je september 2006.

Pravdepodobne na výzvu MV SR, ale ozaj aj na nutnosť vydania vykonávacích predpisov k zákonu č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách ministerstvo dopravy pripravuje **vyhlášku, ktorou budú upresnené niektoré ustanovenia zákona**. Pozornosť je venovaná povinnej výbave, jej doplnení napr. bezpečnostná výstražná vesta, protisklizové reťaze, atď.

Návrh by mal odstrániť chýbajúce oprávnenia upravujúce postup pri technických kontrolách na pozemných komunikáciách, kontrolách technického stavu vozidiel na staniciach technickej kontroly, podmienky pre získanie oprávnenia na výkon niektorých činností.

Stanovisko ministerstva dopravy k povinnosti zavedenia digitálnych tachografov na základe stretnutia zo 6.12.2005

Technické špecifikácie k digitálnemu tachografu, ktoré sú v súčasnosti v platnosti sú obsiahnuté v prílohe 1B nariadenia Komisie (ES) č. 1360/2002, ktoré mení a dopĺňa nariadenie Rady č. 3821/85/EHS. Príloha 1B bola ďalej modifikovaná nariadením Komisie (ES) č. 432/2004 a Corrigendom (Ú.v. L 77 str. 71 z 13. 3. 2004).

Z uvedených nariadení (článok 2 ods.1 nariadenia 2135/98/ES vyplývajú nasledovné požiadavky.

a) od 5. mája 2004 začiatok distribúcie kariet vodičov,
b) od 5. augusta 2004 pre účely prvej evidencie musia byť vozidlá vybavené digitálnymi tachografmi, za predpokladu, že od 5. augusta 2003 bude k dispozícii digitálny tachograf typovo schválený.

Prvý typovo schválený digitálny tachograf bol k dispozícii až koncom júla 2004 a v takom prípade mala Európska komisia podľa čl. 2, ods. 3, nariadenia Rady (ES) č. 2135/98 predložiť Rade návrh na predĺženie termínu.

Európska komisia riešila danú situáciu zavedením moratória t.j., že nebude sankcionovať členské štáty za nezavedenie tohto systému a určila prechodné obdobie do 5.8.2005. Následne v júli 2005 podpredseda európskej komisie p. Barott rozšíril prechodné obdobie do 31.12.2005.

Paralelne v súlade s čl. 251 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva sa pripravoval legislatívny návrh na zmenu nariadenia 3821/85/ES. Vo vzťahu k digitálnym tachografom bola navrhnutá zmena článku 2 ods.1 nariadenia 2135/98 nasledovne: „20 deň publikácie návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady v Úradnom vestníku Európskej únie vozidlá prvýkrát uvedené do prevádzky musia byť vybavené záznamovým zariadením, ktorý spĺňa požiadavky prílohy 1B nariadenia 3821/85“ t.j. digitálnym tachografom.

Dňa 6.12.2005 sa konalo tzv. zmierovacie konanie, kde bola táto zmena návrhu nariadenia schválená.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR musí zabezpečiť funkčný systém na vydávanie kariet k digitálnym tachografom. Testovacia prevádzka systému na podávanie žiadostí o kartu vodiča, podniku, dielne, kontroly by mala začať od 1.1.2006. Avšak samotné vydávanie kariet bude možné až po schválení celého systému Európskou komisiou a vykonaní príslušných testov v testovacom centre autorizovanom Európskou komisiou. Očakávame, že by

sme mohli začať s vydávaním kariet v období februára marec 2006. .

Z tohto dôvodu bude minimálne do nadobudnutia účinnosti návrhu zmeny nariadenia (v Úradnom vestníku Európskej únie sa predpokladá vydanie zmeny k nariadeniu do začiatkom apríla 2006 a následne plynie 20-dňová lehota pre nadobudnutie účinnosti) možné evidovať vozidlá s analógovým tachografom.

Zároveň odporúčame zväziť evidenciu vozidiel vybavených digitálnymi tachografmi pred termínom, kedy bude možné obdržať hlavne karty vodičov, z dôvodov možných sankcií za porušenie ustanovení, týkajúcich sa dodržiavania pracovného času.

(Zdroj MDPT SR)



Úspech SŽK – stravovanie živnostníkov

Zástupcovia Slovenskej živnostenskej komory už dlho upozorňujú na nerovnaké postavenie zamestnancov a samostatne zárobkovej činnnej osoby – živnostníka vo vzťahu k niektorým predpisom. Jedná sa najmä o oblasť poskytovaných výhod svojim zamestnancom zamestnávateľom. Po zdĺhavých rokovaníach, aj napriek nesúhlasu ministerstva financií, sa podarilo nájsť rokovaním s poslancami NR SR z výborov pre financie a podnikanie riešenie v odstránení nerovnoprávneho postavenia v oblasti stravovania. Novelou zákona o dani z príjmov môže živnostník dať do výdavkov náklady súvisiace so stravovaním tak ako je to zamestnancov. Tieto náklady sú

zaradené do výdavkov súvisiacich s podnikaním.

Na to, aby takýchto úspechov bolo viac, je potrebné mať aj pripomienky od živnostníkov. Budeme radi, ak pripomienky budete adresovať na silnú organizáciu zastupujúcu živnostníkov – Slovenskú živnostenskú komoru. Komora bude silná vtedy, ak bude mať aj početnú členskú základňu. Dôvodom je, že okrem odborných argumentov na zmenu predpisov, treba aj silnú podporu členskej základne. Preto považujte, čo treba riešiť a skúste s nami, ako člen SŽK, tieto zmeny realizovať.

Bližšie informácie o členstve, o činnosti Slovenskej živnostenskej komory získate na :

SŽK Krajská zložka
Trhová 2, 917 01 Trnava
Tel./fax: 033/5512 720
e-mail: szktt@slovanet.sk

Do pozornosti

Zvýšená činnosť inšpekcie práce sa prejavuje na počte postihov vodičov za nedodržiavanie ustanovení zákona č. 121/2004 Z. z. Zodpovednosť však nie je iba na vodičoch, ale aj zamestnávateľovi.

Ponúkame školenie zamestnancov, zamestnávateľov s obsahom vyhovujúcim požiadavkám kontrolných orgánov.



Kontakty: Ing. Ján Kadúč
Tel./Fax: 033/5441182
mobil: 0903 441 760
www.bcp.sk
e-mail: jan_kaduc@nexta.sk