

DOPRAVCA informácií

Vydavateľ: Ing. Ján Kadúc

Určené len pre vlastných zákazníkov

Nepredané!

Vychádzajú podľa potreby.

<p>Téma dňa</p> <p>V uplynulých týždňoch rezonovalo v diskusných reláciách, v témach rozhovorov medzi obyčajnými občanmi, (lebo po hlasovaní v parlamente, máme obyčajných občanov a občanov – poslancov), najmä hlasovanie poslancov o dodržiavaní pravidiel bezpečnosti cestnej premávky. Poslanci si rozšírili možnosť porušovania predpisov aj v tejto oblasti. Nechcem podceňovať ich schopnosti v riadení motorového vozidla, stále však platí, že aj majster tesár sa utne. Majitelia najsilnejších kubatúr ako keby si neuvedomovali, že problém vedenia motorového vozidla nie je v udržaní (rýchleho) vozidla na pozemnej komunikácii, ale v bezpečnom zabrzdení alebo znížení jeho rýchlosti, bez ohrozenia ostatných účastníkov cestnej premávky. Pri každodennom jazdení motorovým vozidlom, už podvedome reagujem na vozidlá s obsahom motora nad 2500 ccm. Ich arogantnosť nemá hraníc – nielen čo sa týka rýchlosti, ale nerešpektovania základných pravidiel cestnej premávky, napr. počas jazdy na diaľnici vodič vozidla z nitrianskeho okresu, veľmi individuálneho evidenčného čísla, na trase cca 20 km, ani pri jednom predchádzaní vozidiel a prechádzaní z jedného do druhého jazdného pruhu sa neunúval dať znamenie o zmene smeru. Svojím správaním vodiča, bolo vozidlo rizikovým faktorom na diaľnici.</p> <p>Práve poslanci majú byť vzorom v dodržiavaní predpisov, ktoré majú dodržiavať všetci občania. Zlý príklad, je tiež príklad, potom sa nečudujme.</p> <p>Vláda prijala výzvu Európskej únie na zníženie dopravnej</p>	<p>nehodovosti a jej následkov. Preventívne akcie sa postupne menia na represívne, na získanie plánovaných finančných prostriedkov za výber pokút, od obyčajných občanov. Mizne zmysel týchto akcií, ak sú zamerané iba na zviditeľnenie polície. Polícia má pôsobiť preventívne a zasiahnuť pri porušení predpisov, ako je zvykom vo vyspelej Európe. Vo väčšine po zastavení vozidla, policajti preventívne vyhľadávajú chyby na vozidlách, ktoré odstránia represívne pokutou danou vodičovi.</p> <p>Pri analyzovaní niektorých návrhov poslancov sa mi zdá, že cieľavedome sa vytvára situácia pre vyčistenie ľavého jazdného pruhu na diaľnici, pre ozaj rýchle vozidlá. Už len myšlienka o zákaze predbiehania nákladnými vozidlami na diaľnici, je absurdná. Nie som proti úprave dopravným značením na niektorých kritických úsekoch. Ale uvažovať o tejto alternatíve, celoplošne? Nezmysel! Kritické úseky sú napr. na D1 cca 3 km pred Bratislavou v smere od Trnavy, v smere od Bratislavy pred Sencom, úsek od km 47 po odbočenie na Trnavu a Nitru. S týmito úsekmi sa treba zaoberať, možno i vybudovaním ďalšieho jazdného pruhu, ale štátny rozpočet má iné priority</p>	<p>ako bezpečnosť cestnej premávky.</p> <p>Milióny sú potrebné aj na činnosť politických strán, na peniaze za získané voličské hlasy a iné neproduktívne aktivity.</p> <p>Pokiaľ občianska verejnosť bude vnímať prácu poslancov z pohľadu porovnávania - čo môže poslanec a čo občan, a nebude primeraná rovnováha, vždy bude problém dodržiavania predpisov, nie len v doprave. Pre oblasť cestnej premávky bude mať prijatá dvojkolajnosť, najmä psychické dôsledky. Ďalší prípad mimoriadnej udalosti, dopravnej nehody, pri ktorej budú účastníkmi občania s rôznym postavením, iste vyvolá zmenu rozhodnutia k lepšiemu záveru.</p> <p style="text-align: center;">Svietiť či nesvietiť po celý deň ?!</p> <p>Táto otázka znie vždy pred začatím termínu stanoveného zákonom NR SR č. 315/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov. § 30 Idúce vozidlo musí mať za zníženej viditeľnosti a v čase od 15. októbra do 15. marca počas celého dňa rozsvietené ustanovené osvetlenie. Vodič nesmie jazdiť s obrysovými svetlami, ak nemá súčasne rozsvietené stretávacie svetlá alebo diaľkové svetlá, alebo predné svetlá do hmly, ak je</p>
OBSAH ČÍSLA		
Téma dňa		
SVIETIŤ ČI NESVIETIŤ PO CELÝ DEŇ ?!		
Prichádza jar, leto ...		
Predkladacia správa k návrhu zákona o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov		

nimi vozidlo vybavené. Činná plocha svetiel nesmie byť zakrytá alebo nadmerne znečistená s výnimkou svetiel, ktoré nie sú predpísané.

Z rozhovorov s mnohými účastníkmi cestnej premávky a v odbornej motoristickej verejnosti, je odpoveď na túto otázku už vyriešená.

Začiatok povinného svietenia je problematický, kým si vodiči zvyknú na túto povinnosť. Zaujímavé, že termín skončenia, sa prejavuje takmer okamžite u väčšiny vodičov. Mnohí vodiči, napriek zníženej viditeľnosti, za nepriaznivého počasia, ráno, podvečer, už jazdia bez zapnutých svetiel, s pocitom, že to nie je povinnosť. Ale zabúdajú na iné povinnosti a najmä odpoveď na závažnú otázku: kde je hranica bezpečnosti cestnej premávky, aj voči ostatným účastníkom cestnej premávky? Malo by platiť známe heslo: **Vidieť a byť videný!** Toto pravidlo do svojej legislatívy vsunuli mnohé krajiny EÚ už dávnejšie, Najčerstvejší kladný prípad je u našich susedov, v Českej republike. Povinné svietenie počas celého dňa bude povinnosťou od 1.7.2006. Toto pravidlo prinieslo zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky, a naplnenie ich programu na zníženie následkov dopravnej nehodovosti. Kedy sa toto stane povinnosťou aj u nás?

Prichádza jar, leto ...

A s nimi sa objavujú na cestách aj ďalší účastníci cestnej premávky. Oficiálne, sú to chodci.

Podľa zákona sa rozumie:

- chodcom účastník cestnej premávky pohybujúci sa pešo, chodcom je aj osoba, ktorá napríklad tlačí alebo ťahá sánky, detský kočík, vozík pre zdravotne postihnuté osoby alebo ručný vozík s celkovou šírkou nepresahujúcou 600 mm, osoba, ktorá sa pohybuje na lyžiach

alebo na kolieskových korčuliach, alebo pomocou ručného alebo motorového vozíka pre zdravotne postihnuté osoby, ktorá tlačí bicykel alebo moped, alebo vedie psa.

Chodec má však stanovené práva a povinnosti v zákone o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov:

§ 52

Chodec je povinný používať predovšetkým chodník. Po chodníku sa chodí vpravo. Tam, kde chodník nie je alebo kde je neschodný, chodí sa po ľavej krajnici, tam, kde nie je krajnica alebo kde je krajnica neschodná, chodí sa čo najbližšie pri ľavom okraji vozovky.

Chodci smú ísť po krajnici alebo okraji vozovky najviac dvaja vedľa seba, ak tým, najmä za zníženej viditeľnosti alebo za zvýšenej premávky, neohrozia alebo neobmedzia cestnú premávku.

Osoba, ktorá sa pohybuje po chodníku na lyžiach, kolieskových korčuliach alebo iným obdobným spôsobom, nesmie prekročiť rýchlosť chôdze. Prekročiť rýchlosť chôdze sa smie, len ak sa tým neohrozia ani neobmedzia ostatní chodci.

Chodec na lyžiach, na kolieskových korčuliach resp. kolieskových lyžiach, podobne na skateboarde

- využíva na presun jazdný pruh vozovky, určený pre motorové vozidlá,
- nechodí po ľavej strane vozovky, ale v pravom jazdnom pruhu, v smere pohybu resp. jazdy,
- chodí resp. pohybuje sa po chodníku rýchlejšie ako chodec,
- počas zníženej viditeľnosti, je problém ho identifikovať, často splyva s okolím, atď.

- na pohyb po vozovke mu nepostačuje šírka ako chodcovi,

Čo s nimi? Sú účastníkmi cestnej premávky alebo nie sú? Presúvajú sa, pohybujú za prácou, prekonávajú vzdialenosti ako chodci alebo je to relax, adrenalín, šport?

Ak sa prikláňame k druhej časti otázky, z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky nepatria na pozemné komunikácie, resp. iba vybrané miestne komunikácie (chodníky, ako miestne komunikácie IV. triedy) a verejné priestranstvá. Treba preto vytvárať pre ich činnosť podmienky v športových areáloch, samostatných chodníkoch, určených pre tento druh chodcov.

A samozrejme túto oblasť treba upraviť, aj v legislatívne v zákone č. 315/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov. Nie však tým, že budú mať výstražné vesty a prilby, ale osobitným ustanovením týkajúcim sa bezpečnosti cestnej premávky, bezpečnosti a ochrany zdravia aj týchto „chodcov“.

Vid'. www.bcp.sk, foto – marec 2006.

Nová vyhláška ... stále v schvaľovacom konaní

Prípravovaná vyhláška, ktorá mala nahradiť nepremyslene zrušenú vyhlášku č. 116/1997 Z. z., je stále v schvaľovacom konaní (informácia z 29.3.2006). Dôvodom jej vydania je nevykonateľnosť niektorých ustanovení zákona o premávke na pozemných komunikáciách. Jedná sa najmä o technickú spôsobilosť motorových vozidiel, o povinnej výbave vozidla a pod. Po zverejnení návrhu (ale aj iných návrhov predpisov) sa zdá, že časť ustanovení niektorých predpisov je na základe subjektívnych pocitov a rozhodnutí, nie na základe objektívneho rozboru. Napr. čo sa týka povinnej výbavy:

- neslúžia protisklzové reťaze na prekonanie nezjazdného úseku?
- nemá mať vodič – zamestnanec resp. vodič

výstražnú vestu vo vozidle už podľa iných predpisov napr. vyhláška MV SR č. 225/2004 Z. z., vyhláška č. 208/1991 Zb.. Vesty musia mať všetky osoby pri pracovnej činnosti na ceste. Podnetom na urýchlenú prípravu a vydanie predpisu boli nehody, najmä 30.12.2005, ktoré neboli iba z dôvodu technickej nespôsobilosti či spôsobilosti, ale najmä jazdou vodičov – nepripôsobenie rýchlosti vozidla stavebnému a dopravnému technickému stavu cesty, situácií v cestnej premávke a svojim schopnostiam, poveternostným podmienkam, ale aj neohľadupnosťou, drzosťou, agresívnym spôsobom jazdy. Mali však mať vozidlá protisklzové reťaze pri jazde po diaľnici pri snehovej vrstve, nad 10 cm? Výška vrstvy snehu by tam nemala čo robiť, pri správnom a dostatočnom zabezpečovaní zjazdosti pozemných komunikácií. Jednou z príčin je teda i nedostatok finančných prostriedkov na údržbu. Štát môže mať vždy výhovorku na nedostatok peňazí, aj pri zabezpečovaní jej úloh v bezpečnosti cestnej premávky. Súkromný sektor ich (peniaze) vždy musí mať. Mali vozidlá polície, hasičov, ostatných záchranných služieb zasahujúce pri uvádzanej dopravnej nehode na diaľnici protisklzové reťaze? Niektoré časti povinnej výbavy sú preto subjektívne, napadol sneh – budeme musieť mať protisklzové reťaze, sú povinné napr. v Španielsku, tiež členskej krajiny EÚ? Ironicky ma napadá – ak budú povodne a po cestách je neželanej vody dosť, budú potrebné záchranné vesty alebo pádla, ako povinná výbava? Musíme všetky smernice EÚ, ktoré sú citované pri návrhu, realizovať v celom rozsahu, bez našich špecifických podmienok?

(Kc)

Predkladacia správa k návrhu zákona o povinnej základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov
Zámer spracovať a predložiť návrh zákona vychádza

z nutnosti transponovať do slovenského právneho poriadku smernicu Rady 76/914/EHS zo 16. decembra 1976 o minimálnej úrovni výcviku niektorých vodičov cestnej dopravy a súčasne aj smernicu 2003/59/ES Európskeho parlamentu a Rady z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorá ju k 10. septembru 2009 zrušuje.

Navrhovaný zákon v súlade s týmito smernicami upravuje systém základnej kvalifikácie a systém pravidelného výcviku, ktorý bude platiť od účinnosti navrhovaného zákona na nových vodičov, a zároveň umožňuje do 10. septembra 2008 (pre nákladnú dopravu), resp. do 10. septembra 2009 (pre osobnú dopravu) ešte postupovať aj podľa zrušovanej smernice. Paralelné režimy vyplývajú jednak z faktu, že do dňa vstupu Slovenska do Európskej únie nebola smernica Rady 76/914/EHS transponovaná do slovenského právneho poriadku, a jednak z relatívne dlhého (dvoj, resp. trojročného) obdobia od transpozície „novej“ smernice (10. september 2006) do zrušenia doterajšieho systému minimálneho výcviku podľa „starej“ smernice. Predmetom zákonnej úpravy je získavanie povinnej základnej kvalifikácie vodiča pravidelný výcvik vodičov a výkon verejnej správy. Z aplikácie navrhovaného zákona nevyplývajú pre štátny rozpočet nové nároky. Základná kvalifikácia a pravidelný výcvik sa budú vykonávať ako kurzy v autoškolách podľa zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách. Náklady na tieto kurzy uhradia obdobne ako vodičské kurzy, záujemcovia o vodičské oprávnenie (t.j. vodiči, resp. ich zamestnávateľa).

Náklady na výrobu a vydávanie preukazov o kvalifikácii vodiča (tzv. kvalifikačných kariet), ktoré predpokladá smernica 2003/59/ES v prílohe II), sa pokrývajú z úhrad za ich vydanie. Vzor preukazu je upravený v prílohe č.

2 návrhu zákona. Náklady na zostavenie a zabezpečenie činnosti krajských skúšobných komisií sa pokrývajú z úhrad za kurzy v autoškolách. Samosprávnym krajom a obciam nevzniknú nijaké náklady, pretože navrhovaný zákon im nezveruje nijaké úlohy. Podnikateľom (dopravcom) vzniknú náklady súvisiace so získaním základnej kvalifikácie a pravidelného výcviku svojich zamestnancov (vodičov), a to postupne do 10. septembra 2008 (pre nákladné autá a kamióny), resp. do 10. septembra 2009 (pre autobus). Takýmto nákladom sa môžu čiastočne alebo úplne vyhnúť tým, že budú prijímať do zamestnania alebo na zmluvné prepravy len vodičov, ktorí už absolvovali tzv. minimálny výcvik, resp. po 10. septembri 2008 (2009) len vodičov so základnou kvalifikáciou.

Okrem toho, obe smernice pripúšťajú, aby obsah tzv. minimálneho výcviku, resp. základnej kvalifikácie bol už súčasťou vodičského výcviku. Je preto predpoklad, že autoškoly budú organizovať jednak vodičské kurzy zahŕňajúce aj minimálny výcvik (základnú kvalifikáciu) pre nových vodičov a jednak samostatné (doplnkové a nadstavbové) kurzy minimálneho výcviku, resp. základnej kvalifikácie pre existujúcich vodičov. Legislatívny základ na takýto postup autoškôl už utvoril zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a jeho vykonávanie vyhlášky č. 349/2005 Z. z. Obsah zákona je v súlade s prioritami a cieľmi hospodárskej politiky vlády a smeruje k zvýšeniu bezpečnosti v cestnej premávke. Návrh nebude mať dopad na zamestnanosť a nezvýši počet pracovných miest. Návrh bude mať nepriamo pozitívny vplyv na životné prostredie.

Z dôvodovej správy

Článok 5 ods. 1, 2 a 4 nariadenia Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizácii určitých

sociálnych predpisov v cestnej doprave ustanovuje, že niektorí vodiči zapojení do prepravy tovaru alebo cestujúcich, musia mať v závislosti na svojom veku, kategórii použitého vozidla a na dĺžke trasy, osvedčenie o odbornej spôsobilosti v súlade s pravidlami Spoločenstva o minimálnej úrovni výcviku vodičov pre niektoré druhy cestnej dopravy. Táto úroveň je stanovená smernicou 76/914/EHS zo 16. decembra 1976 o minimálnej úrovni výcviku niektorých vodičov cestnej dopravy.

Ustanovenia nariadenia Rady (EHS) 3820/85 sa uplatňujú na veľmi malé percento vodičov a v súčasnosti sa povinný výcvik vodičov vyžaduje len v malom počte členských štátov. Väčšina vodičov jazdiacich v súčasnosti na území Spoločenstva vykonáva svoje povolanie len na základe vodičského preukazu. V Slovenskej republike bolo povinné školenie a preskúšanie vodičov z povolenia zrušené v roku 1996. Vodiči musia plniť nové požiadavky vyplývajúce z rozvoja trhu cestnej dopravy. Pravidlá Spoločenstva sa musia uplatňovať na všetkých vodičov bez ohľadu na to, či jazdia ako samostatne zárobkovo činné osoby alebo ako zamestnanci v pracovnom pomere a či ide o dopravu pre vlastnú potrebu alebo dopravu vykonávanú ako podnikanie.

Ustanovenie nových pravidiel Spoločenstva je zamerané na to, aby kvalifikácia vodiča bola štandardom, ktorý bude zabezpečovať prístup k vykonávaniu jeho povolania. Osobitne povinnosť mať základnú kvalifikáciu a podrobiť sa pravidelnému výcviku má za cieľ zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a bezpečnosť vodiča, vrátane činností vykonávaných vodičom počas štátia vozidla. Okrem toho moderný charakter profesie vodiča by mal vzbudiť záujem mladých ľudí o toto povolanie, čo by malo v krátkom čase prispieť k získaniu nových vodičov.

Navrhovaný zákon transponuje do slovenského právneho poriadku smernicu Rady 76/914/EHS zo 16. decembra 1976 o minimálnej úrovni výcviku niektorých vodičov cestnej dopravy (príloha č. 3) a súčasne aj smernicu 2003/59/ES Európskeho parlamentu a Rady z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy, ktorá ju k 10. septembru 2009 zrušuje. Navrhovaný zákon v súlade s týmito smernicami upravuje systém základnej kvalifikácie a systém pravidelného výcviku, ktorý bude platiť od účinnosti navrhovaného zákona na nových vodičov, a zároveň umožňuje do 10. septembra 2008 (pre nákladnú dopravu), resp. do 10. septembra 2009 (pre osobnú dopravu) ešte postupovať aj podľa zrušovanej smernice. Paralelné režimy vyplývajú jednak z faktu, že do dňa vstupu Slovenska do Európskej únie nebola smernica Rady 76/914/EHS transponovaná do slovenského právneho poriadku, a jednak z relatívne dlhého (dvoj, resp. trojročného) obdobia od transpozície "novej" smernice (10. september 2006) do zrušenia doterajšieho systému minimálneho výcviku podľa "starej" smernice. Okruh vodičov, ktorí sú povinní podrobiť sa tzv. minimálnemu výcviku podľa smernice z roku 1976, a vodičov, ktorí sú povinní podrobiť sa tzv. základnej kvalifikácii a pravidelnému výcviku podľa smernice z roku 2003, je rovnaký. V oboch prípadoch ide o vodičov vozidiel, na ktorých vedenie sa vyžaduje vodičské oprávnenie skupín C, C+E alebo C1+E alebo podskupiny C1 (nákladné autá a kamióny) a vodičské oprávnenie skupín D, D+E, D1+E a podskupiny D1 (autobusy). Označenie skupín a podskupín vodičských oprávnení vo vzťahu k jednotlivým druhom vozidiel, ktoré je použité v navrhovanom zákone, upravuje smernica Rady 91/439/EHS z 29. júla 1991

o vodičských preukazoch (v znení smernice Komisie 2000/56/ES). Táto smernica je transponovaná do slovenského právneho poriadku § 15 a nasl. vyhlášky Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 225/2004 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona Národnej rady Slovenskej republiky o premávke na pozemných komunikáciách.

(prevzaté Úrad vlády SR)

Návrh bol spracovaný MDPT SR a v rámci skráteného pripomienkového konania bolo oslovených 31 orgánov štátnej správy, bez účasti odbornej verejnosti. Na internete bol materiál uverejnený 7 dní.

Niektoré formulácie v návrhu sú problematické. Zákon sa dotýka iba určitých vodičov, nie všetkých. Pripomienku MV SR navrhovateľ na doplnenie do názvu, neakceptoval.

Podľa môjho názoru, je nesúlad medzi textom v dôvodovej správe a v materiáli:

Dôvodová správa:

Vodiči musia plniť nové požiadavky vyplývajúce z rozvoja trhu cestnej dopravy. Pravidlá Spoločenstva sa musia uplatňovať na všetkých vodičov bez ohľadu na to, či jazdia ako samostatne zárobkovo činné osoby alebo ako zamestnanci v pracovnom pomere a či ide o dopravu pre vlastnú potrebu alebo dopravu vykonávanú ako podnikanie.

Materiál:

§2 (4) Povinnosť podľa odseku 1 sa nevzťahuje na vodičov

f) vozidiel požívaných na prepravu, ktorá nie je podnikaním v cestnej doprave, a na prepravu výlučne pre vlastnú potrebu dopravcu.

Kontakt: Ing. Ján Kaduc

Tel./Fax: 033/5441182

mobil: 0903 441 760

www.bcp.sk

e-mail: jan_kaduc@nextra.sk