

DOPRAVCA informácií

Vydavateľ: Ing. Ján Kadúc

Nepredajné!

Vychádzajú podľa potreby.

Na úvod

Z dôvodu chýbajúcich sprievodných textov k niektorým materiálom, ktoré sú umiestnené na stránke www.bcp.sk som sa rozhodol, že to nahradím informáciou v tomto malom spravodajcovi.

Sadzobník pokút (Sekcia AKTUÁLNE)

Ministerstvo vnútra SR Prezídium PZ vydalo jednotný sadzobník pokút za priestupky zistené pri výkone policajtov pri dohľade nad bezpečnosťou cestnej premávky.

Dôvodom podľa ministerstva bolo zjednotiť pokuty – za rovnaký priestupok - rovnaký trest a odstránenie novej korupcie – ovplyvňovania výšky pokuty zo strany páchatela priestupku, ale aj policajta.

Zámer je dobrý, ale vzhľadom na prijaté iné opatrenia, z praxe vypadlo individuálne objektívne posúdenie skutočnosti, čím sa do jedného vreca porušovateľov, dostávajú náhodní vinníci s agresívnymi vodičmi. Už úplne vypadlo preventívne pôsobenie polície na ceste.

Prečo mám takýto názor:

Stačí, ak sa ako chodec postavím na križovatku a sledujem premávku, najčastejšie porušujú predpisy vozidlá silnejších kubatúr, vychytených výrobných značiek s náhodne obdržanými evidenčným číslami ako 777,999, 007 a pod. Ale pozrite sa na výkon polície na cestách napr. v meste väčšinou policajti majú zastavené vozidlá relatívne staršej výroby, rodinného typu s objemom motora do cca 1400 ccm, Dôvodom je preventívna kontrola všetkého, za čo by mohla byť pokuta – príjem do štátneho rozpočtu.

Myslím si, že takto sa dôvera polície nezískava, ba dokonca stráca. Malo by sa stať pravidlom, aby vodič pri akomkoľvek priestupku dostal **protokol o zistení priestupku**, bez ohľadu či zaplatil pokutu alebo nie. Stávajú sa prípady, že vodič obdrží iba ústrižok o zaplacení blokovej pokuty a nevie či tento priestupok bude alebo bol zapísaný na kartu vodiča ako závažný priestupok a môže byť prekvapený, že má už 3 priestupky v priebehu 12 mesiacov a dostal pozvánku na preskúšanie z pravidiel cestnej premávky. Je to aj z toho dôvodu, že policajti nie sú ochotní doložiť dôkazový materiál o zistení priestupku, iba tvrdia, že vodič sa priestupku dopustil, majú ho zdokumentovaný a ak vodič nezaplatí blokovanú pokutu, dôkaz bude použitý v priestupkovom konaní, kde môže byť uložená aj vyššia pokuta. Teda čo bude napísané v protokole, nie je možné upravovať a vodič má možnosť sa vyjadriť aj do zápisu. O represii svedčí i to, že proti uloženej a zaplatenej pokute nie je možné použiť žiadne opravné prostriedky. V mnohých prípadoch by vypísaný protokol bol dokladom aj o nesprávnom postupe policajta. Nútilo by ich to tiež k tomu, aby si museli

zlepšovať neustále odborné znalosti .

Dopravná výchova v minulosti (Sekcia Dopravná výchova)

V tejto časti sú vložené drobné pomôcky pre zvýšenie vedomostí najmä žiakov (chodcov a cyklistov). V súčasnej dobe keď chýbajú peniaze skoro na všetko, zostala dopravná výchova na chvoste záujmu, napriek zvyšujúcej sa cestnej premávke. Začína sa prejavovať jej absencia v zvýšenej dopravnej nehodovosti, nielen chodcov, cyklistov, ale najmä mladých vodičov, u ktorých absentuje postupný vzťah k bezpečnosti cestnej premávky od útleho veku, cez povinnú školskú dochádzku (teda ako chodca, cyklistu) až k získaniu vodičského oprávnenia.

V minulosti sa dopravnej výchove a všeobecnej bezpečnosti mládeže venovala pozornosť. Sú už iba spomienkou, vynikajúce výsledky našich žiakov na medzinárodných súťažiach zo znalostí z pravidiel cestnej premávky a praktických jazd na dopravných ihriskách, ktoré boli v každom okrese. Dopravná výchova a ochrana pred úrazmi detí bola prezentovaná rôznymi spôsobmi. V dopravných

OBSAH ČÍSLA

Na úvod

Sadzobník pokút

Dopravná výchova v minulosti

Nariadenie č. 561 2006 a AETR od roku 2011

Pracovný úraz – ako ďalej ?

Na záver

podnikoch organizovaním súťaže „Jazdím bez nehody“, oceňovaním vodičov, ktorí najazdili tisíce kilometrov bez nehody a podobne. Pre širokú verejnosť boli organizované prednášky zamerané na informovanie o vydaní nových predpisov súvisiacich s cestnou premávkou, za účasti zástupcov z dopravného inšpektorátu. A ako vidieť z priloženého dokumentu **Dopravná výchova v minulosti**, boli využívané napr. aj nálepky na krabičkách zápaliek.

Nariadenie č. 561 2006 a AETR od roku 2011 (Sekcia AKTUÁLNE)

Po prijatí nariadenia EP a R (ES) č. 561 v roku 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, bolo deklarované, že v krátkom období bude aj úprava Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR).

Zosúladienie niektorých textov, ktoré boli vzájomne odlišné nastalo až v roku 2010, prijatím nových dodatkov k AETR. Tieto upravujú text dohody tak, že sú už základné ustanovenia týkajúce sa vedenia vozidla, prestávok a odpočinku rovnaké, tak ako je znenie nariadenia.

V tabuľke už nie je porovnanie textov, ale terajšie platné znenie v oboch predpisoch. Vzhľadom na tieto zmeny už signatári dohody sú povinní kontrolovať vodičov a vozidlá podľa nového znenia. Stále zostalo v platnosti znenie, že pri prepravách v rámci územia Európskej únie a pridružených členov platí Nariadenie č. 561/2006 a pri prepravách mimo EÚ a do EÚ z iných krajín (AETR), platí dohoda AETR.

Pracovný úraz – ako ďalej ?

Koncom minulého roka Slovenská živnostenská komora Krajská zložka Trnava uskutočnila v rámci Podnikateľského klubu – diskusného fóra stretnutie

podnikateľov so zástupcami Sociálnej poisťovne, pobočky Trnava, (Ing. Krajčovičová) a Inšpektorátu práce Trnava (Ing. Moncman) k problematike pracovných úrazov. Napriek tomu, že tento problém nie je akútny pre SZČO, lebo SZČO nie je zamestnancom, musia sa vedieť v tejto problematike vyznať všetci, ktorí sú zamestnávateľom, aj iba jedného zamestnanca.

Hlavnou témou bolo po vysvetlení definície pracovného úrazu, aké sú základné povinnosti voči Sociálnej poisťovni a Inšpektorátu práce zo strany zamestnávateľa, ale aj zamestnanca.

Jedná sa najmä o zaevidovanie každého úrazu na pracovisku, jeho registrácii, ak došlo k usmrteniu alebo práceneschopnosti viac ako 3 dni od vzniku pracovného úrazu, odovzdanie zamestnávateľovi Potvrdenie o dočasnej práceneschopnosti od lekára, Sociálnej poisťovni a hlásenia o vzniku pracovného úrazu. Boli vysvetlené náhrady za pracovný úraz, zbavenie zodpovednosti zamestnávateľa a pod.

Samozrejme odzneli názory aj k úrazom, ktoré vznikajú pri práci SZČO a ktoré nie sú riešené v rámci Sociálnej poisťovne, ani nie vedené v štatistikách úrazovosti. Táto problematika by mali byť predmetom rokovania so zástupcami Ministerstva práce a sociálnych vecí SR, nakoľko problém platenia do fondu úrazového poistenia by sa mal riešiť buď vznikom samostatnej úrazovej poisťovne alebo ak SZČO nemá nárok na náhrady v prípade úrazu pri práci, nemal by platiť úrazové poistenie. Prostriedky z úrazového poistenia by mali v prvom rade slúžiť na odškodňovanie úrazov a na prevenciu predchádzaniu úrazov.

Na záver

Prísnejšie postihy za alkohol v krvi pri šoférovaní, za agresívnu jazdu a dôraz na zručnosti mladých vodičov. To sú návrhy, ktoré v pondelok 31. januára 2011

predstavil minister vnútra Daniel Lipšic spolu s dopravnými expertmi a ktoré by mali zvýšiť bezpečnosť na cestách. Toto sú úvodné vety z tlačovej správy MV SR.

Čo k tomu dodať ?

Neskoro ? alebo nikdy nie je neskoro? Múdry sa učí na chybách iných, hlúpy na svojich.

Zákon o cestnej premávke sa pripravoval niekoľko rokov, z rôznych dôvodov bol odkladaný (aj politických). Pripomienkovali sme niekoľko verzií, nakoniec bola do parlamentu predložená verzia spracovaná zástupcami MV SR. Výsledok – za necelé dva roky bol zákon novelizovaný 4x a napriek tomu v zákone je veľmi veľa nepresností a nejednoznačných ustanovení.

K uvedenej téme sa chcem vyjadriť niekoľkými vetami. Prečo nebol do zákona zakomponovaný ako v predchádzajúcom zákone, inštitút vodičského preukazu na skúšobnú dobu, teraz chceme, aby to bolo riešené jazdou pod dohľadom skúseného vodiča. Dá sa s tým súhlasiť, veď je to aj v iných krajinách. Pritvrdiť za jazdu pod vplyvom alkoholu, ale rozlišovať jazdu alebo už aj spôsobenie dopravnej nehody, ako v iných krajinách, kde je určitá tolerancia, ale len do vzniku dopravnej nehody, potom nekompromisné riešenie. Treba riešiť prípravu vodičov – prevziať spôsob z Českej republiky, sme jedna z posledných krajín, kde skúšky a evidenciu vedú policajti.

Testy elektronicky - testy náhodným výberom zo schválených otázok, praktické skúšky skúšobnými komisármi vymenovanými štátnym orgánom. Viest' evidenciu vydaných vodičských oprávnení aj podľa skúšobných komisárov, aby sa dala sledovať nehodovosť ich absolventov.

Dubovany – dopravná nehoda je výsledkom aj nového zákona, ak by mal vodič vodičský na skúšobnú lehotu, tento vodič by asi nejazdil. Ale treba preveriť aj umiestnenie autobusových zastávok, ktoré schvaľuje cestný správny orgán, dopravný inšpektorát, správca komunikácie na žiadosť dopravcu. To je samostatná kapitola.