



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Promet
Modul: Cestni promet

TEHNIČNI PREGLEDI VOZIL

Mentor: mag. Brane Lotrič
Lektor: Mira Kramarič, prof.

Kandidat: Gregor Meglič

Kranj, januar 2008

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju, gospodu mag. Branetu Lotriču za izredne strokovne nasvete s področja diplomske naloge.

Hvala gospodu Jožetu Povšetu, sodelavcem in sodelavkam v podjetju A1- Remont Kranj d.o.o., tehnični pregledi Primskovo, ki so mi omogočili študij na Višji strokovni šoli.

Zahvaljujem se tudi lektorici prof. Miri Kramarič, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

Prav tako bi se rad zahvalil svoji družini, ženi in otrokom, ki so mi bili v času študija v veliko oporo.

IZJAVA

»Študent, Gregor Meglič, izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Braneta Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne, 21.01.2008

Podpis: _____

POVZETEK

Z diplomsko nalogo želimo predstaviti tehnični pregled kot faktor zagotavljanja tehnične brezhibnosti vozil v cestnem prometu z zmanjšanjem rizika prometnih nesreč zaradi tehnične neustreznosti vozil, udeleženih v prometu. Eden od treh ključnih dejavnikov, ki poleg voznika in ceste vplivajo na varnost cestnega prometa, je vozilo. Država mora zagotoviti, da so na cesti v prometu udeležena samo tehnično varna in brezhibna vozila.

Že eno od načel cestnega prometa zahteva od udeleženca cestnega prometa, da vedno uporablja varno in zanesljivo vozilo. Država pa preko svojih mehanizmov preventivno poskrbi za redne tehnične preglede registriranih vozil in tako neposredno vpliva na varnost prometa.

Tehnični pregled je opredeljen kot postopek s katerim se ugotavlja podatke o vozilu, stanje naprav in opreme na vozilu in izpolnjevanje drugih pogojev za vozilo, določenih z zakonom in podzakonskimi predpisi. Zaradi zagotavljanja kvalitetno opravljenega tehničnega pregleda, s katerim se neposredno zagotavlja udeležba varnih in tehnično brezhibnih vozil v prometu, mora organizacija, ki je pridobila pooblastilo za opravljanje te dejavnosti, imeti strokovno usposobljen kader, z zakonom predpisane prostore, naprave in opremo.

Z vsebino naloge želim predstaviti predvsem pa dokazati, da država z zakonskimi spremembami na področju tehničnih pregledov, od nas izvajalcev na eni strani zahteva ogromna finančna vlaganja v prostore in opremo, po drugi strani pa nas potiska na trg kot običajno tržno gospodarsko dejavnost. Tako je sedanje stanje na tehničnih pregledih glede učinka bistveno slabše kot je bilo pred nekaj leti, saj se je konkurenca preselila na področje kjer sploh ne bi smela biti.

KLJUČNE BESEDE

- tehnični pregled vozila
- varnost v cestnem prometu
- zakonske omejitve
- VIN ali identifikacijska številka vozila

ABSTRACT

I want to introduce the technical review, as a factor of assurance of a technical perfection of road traffic vehicle, with minimum risk of traffic accident, because of unsuitability of vehicle, participated in traffic. One of three key factors, beside the driver and roads, which influence on road traffic safety is vehicle. The state has to assure, that only the technical safe and perfect vehicle are joining the traffic on the roads.

One of the principal of road traffic demands of participant in road traffic, that always uses only safe and reliably vehicle. The state uses their own mechanism for taking precautions for regular technical checkups of already registered vehicle, and with that checkups indirect influence on safety of the traffic.

Technical checkup is define as procedure for determination of vehicle data, the shape of devices and equipments on the vehicle and to improve the other conditions for the vehicle, ordered by law regulations. On account of assurance of quality performed technical checkup, which is directly assures participation of safe and technical perfect vehicles in the traffic, the organizations with authorization for performing of this duty, needs to have expert knowledge skilled workers, a business permises, equipment and devices ordered by law.

With the contents of my task i want to tell, above all i want to prove, that the state with cnanges on field of work in technical checkups by law, on the one side from us preformers demands huge financial investments in business permises and equipment, on the other side the state is pushing us on the market as a usual market- economic activity. Thats why is the present condition in techical checkups as for effect is essencial worse as it was a few years back, because of competition is moved on the field where it shouldn` t be in the first place.

KEYWORDS

- a technical checkup
- a safety in road traffic
- a law restriction
- VIN or identification number of vehicle

KAZALO

1	Uvod	7
1.1	Vpliv sprememb zakonodaje na tehnične preglede	7
1.2	Prioriteta naj bo varnost v prometu	8
1.3	Predpostavka, da tehnični pregled ni administrativna ovira	9
1.4	Tehnični brezhibno vozilo - ugotovitev katerega ministrstva	9
1.5	Metode dela	10
2	Pogoji za opravljanje tehničnih pregledov	11
2.1	Pomen uporabljenih izrazov	12
2.2	Naprave in oprema pri tehničnem pregledu vozila	13
3	Homologacije vozil	17
3.1	Homologacija in njena koristnost	17
3.2	Namen homologacij	17
3.3	Vrste homologacij ali potrdil o skladnosti	18
3.3.1	SA homologacija ali potrdilo o skladnosti vozila	18
3.3.2	SB homologacija ali potrdilo o skladnosti vozila	18
4	Tehnični pregled na računalniško vodeni stezi	20
4.1	Vrste tehničnih pregledov	20
4.2	Postopek pregleda	20
5	Tehnični pregledi tovornih in priklopnih vozil po resoluciji CEMT	22
5.1	Tehnični pregled za varni euro 3 tovornjak	22
5.2	Tehnični pregled za varni euro 4 tovornjak	23
5.3	Časovni razvoj omejitev za gospodarska vozila	23
5.4	Sestavine škodljivih snovi v dizelskem izpuhu	24
6	Merjenje emisij izpušnih plinov	26
6.1	Merjenje emisij bencinskih motorjev	26
6.2	Merjenje dimnosti dieselskih motorjev	27
7	Roki za opravljanje tehničnih pregledov.....	29
7.1	Registracija vozil	30
7.2	Pogoji za registracijo	32
8	Primerjava pogostosti tehničnih pregledov v RS in nekaterih državah EU z direktivami EU	33
8.1	Obvezni tehnični pregled.....	33
8.2	Pregled stanja v nekaterih državah	33
8.2.1	Nizozemska	33
8.2.2	Švedska	34
8.2.3	Latvija.....	34
8.2.4	Avstrija	34
9	Zaključek	35
9.1	Tehnični pregled ni administrativna ovira	35
9.2	Pričakovanja v prihodnosti	36
9.3	Usmeritev tehničnega pregleda s priporočili	37
	Literatura in viri	38

1 UVOD

1.1 VPLIV SPREMEMB ZAKONODAJE NA TEHNIČNE PREGLEDE

Tehnični pregledi se v Sloveniji izvajajo že preko 50. let in lahko trdimo, da imamo boljše in daljšo tradicijo kot večina držav EU. Vključitev Slovenije v EU tudi na ožjem področju ni zahtevala sprememb zakonodaje, pa vendar se je v tem času osnovna zakonodaja spremenila na pomembnih področjih kar trikrat, torej približno enkrat letno, pripravlja pa se še nova z novim Zakonom o motornih vozilih. Tako spreminjanje zakonodaje, brez resnega premisleka in analitične podpore, izjemno škodi tehničnim pregledom, in to ne le izvajalcem tehničnih pregledov, temveč še bolj uporabnikom torej lastnikom vozil. Če niti vpis v prometno dovoljenje kdaj je naslednji tehnični pregled ne drži, dobijo s tem lastniki vozil dokaj jasno sporočilo države o nepomembnosti tehničnega pregleda.

Sedanje stanje na tehničnih pregledih, glede organiziranosti in učinka, pa je bistveno slabše kot je bilo pred nekaj leti. Zaradi konkurence postaja kakovost izvajanja pregledov vprašljiva, saj je za stranko, vsaj v večini primerov, najboljši tisti, ki najbolj površno izvede pregled ali pa sploh ne. Razen redkih izjem država pri zakonskih spremembah ne upošteva pripomb stroke in sekcije izvajalcev tehničnih pregledov, ampak raje upošteva tuje izvajalce. Prav tako so brez pravih argumentov leta 2006 premaknili prvi tehnični pregled na štiri leta, kar je za kategorijo vozil N1 popolnoma neodgovorno dejanje. Tako je očitno, da država razume tehnični pregled samo kot administrativno oviro.

Prav tako ni zaenkrat mogoče dobiti v RS kakršnihkoli relevantnih podatkov o odstotku zavrženih vozil ter vzrokih za zavrnitev. Če bi bili ti podatki na voljo, bi se gotovo pokazalo, da je odstotek zavrženih bistveno nižji kot pred leti, kar pa ni posledica boljšega stanja vozil.

Pristojnosti ključnih dejavnikov



Slika 1: Pristojnosti ključnih dejavnikov

1.2 PRIORITETA NAJ BO VARNOST V PROMETU

V gospodarski družbi kjer sem zaposlen, opravljamo dejavnost tehničnih pregledov in registracije vozil. Postopka v celoti predstavljata proces med seboj povezanega dela in informacij, ki so potrebne za varno udeležbo vozil v prometu. Varnost cestnega prometa je eden od izzivov sodobne družbe, ki vse bolj zaznamuje naš vsakdan. To je globalni pojav, ki ga v zadnjem desetletju na eni strani zaznamuje silovit tehnološki razvoj na področju vozil in cestne infrastrukture ter povečan trend rasti vlaganij prebivalcev v nakup osebnih vozil, po drugi strani pa prometne nesreče in njihove posledice, vidne v tragičnih izgubah človeških življenj in nastali družbeni škodi.

Da so v cestnem prometu udeležena le vozila, ki so tehnično brezhibna in varna, je treba zagotoviti, da so le ta tudi ustrezno evidentirana. S sprostitvijo dejavnosti in posledično povečanje izvajalnih enot v Sloveniji, ter zakonsko spreminjanje rokov za opravljanje tehničnih pregledov, nas izvajalce potiska na rob zakonskih predpisov o ustreznosti vozil.

Z diplomsko nalogo želimo predstaviti tehnični pregled vozila kot dejavnika zagotavljanja varnosti v cestnem prometu in ne kot tržni segment družbe po čim večjem donosu dejavnosti.

1.3 PREDPOSTAVKA, DA TEHNIČNI PREGLED NI ADMINISTRATIVNA OVIRA

Osnovni namen tehničnega pregleda je zagotavljanje tehnične brezhibnosti vozil v cestnem prometu. Poleg tega pa pojem tehnični pregled ostaja sinonim za opravljanje tako tehničnega pregleda, kot vseh postopkov povezanih z registracijo, vključno z obveznim zavarovanjem vozil. Prav tako se preverja ekološka ustreznost vozil z meritvami izpušnih plinov in s tem zniževanje emisij ter porabe goriva, kar vpliva tako na stroške z vozilom, kot tudi na obseg emisij strupenih plinov. Vedno se na pregledih preverja identifikacijska VIN številka vozila in količina emisij hrupa. Poleg teh osnovnih funkcij je v Sloveniji tudi samoumevno, da se tehnični pregledi omogočajo lastnikom praviloma 12 ur dnevno ter tudi ob sobotah. Prav tako lahko v tem času opravijo naslednja opravila, ki jih v EU lastniki nikjer ne morejo opraviti na enem mestu; to so upravni postopki v zvezi z registracijo, plačilo letnega povračila za uporabo cest in sklepanje obveznih zavarovanj.

Republika Slovenija je decembra 2001 s Pravilnikom o tehničnih pregledih zahtevala izjemna vlaganja v prostore in opremo, potem pa nenadoma ugotovila, da ja izvajanje tehničnega pregleda čisto običajna tržna dejavnost in je brez preudarka začela podeljevati pooblastila vsakomur, kateri je izpolnjeval minimalne osnovne pogoje. Pri tem pa je zanemarila dejstvo, da tehnični pregled že po definiciji ni običajna tržna dejavnost, saj je povpraševanje določeno in ga nižja cena ne poveča ali višja ne zmanjša. Hkrati pa je neodgovorno popolnoma opustila nadzor.

1.4 TEHNIČNO BREZHIBNO VOZILO - UGOTOVITEV KATEREGA MINISTRSTVA

V sedanjem sistemu so namreč pristojnosti na področju vozil razdeljene na več ministrstev in tehničnih organizacij, kar poveča podvajanje in neučinkovito izkoriščanje delovnih zmožnosti.

Najbolj sporna je delitev pristojnosti med Ministrstvom za promet in Ministrstvom za notranje zadeve. Primer delitve pristojnosti je tehnična brezhibnost vozil, ki je predmet dveh zakonov, ki sta glede izvajanja v pristojnosti različnih ministrstev. Gre za Zakon o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti, ki ureja vprašanja ugotavljanja skladnosti vozil s predpisanimi zahtevami preden so dana na trg, in Zakon o varnosti cestnega prometa, ki med drugim ureja vsa vprašanja, povezana s tehničnimi pregledi vozil v uporabi.

Ob vsem tem je moteče tudi to, da Slovenija, ki ima Nacionalni program varnosti v cestnem prometu za obdobje 2007-2011 ter boljši sistem opravljanja tehničnih pregledov kot druge države članice EU, za pripravo novega Zakona o motornih vozilih preveč upošteva tuje svetovalce (primer Nizozemske kjer iz poročil nesporno izhaja, da imajo slabši sistem) kakor da bi upoštevala naše strokovnjake.

Zagotovo pa so odprta področja, ki jih je moč izboljšati vendar samo z upštevanjem strokovnih stališč.

1.5 METODE DELA

Pri diplomskem delu bomo za pomoč uporabili naslednji dve metodi dela:

- Deskriptivno ali opisno metodo dela - za opis stanja pri izvajalcih tehničnih pregledov ter razlago dejavnosti tehničnih pregledov. Uporabljeno bo več pravilnikov, uredb in informacij pridobljenih z praktičnim izvajanjem nalog v podjetju.
- Analitično metodo dela, kjer bomo dejavnost tehničnih pregledov primerjali z stanjem v drugih državah članicah EU. Primerjali bomo rezultate študije CITA (svetovno združenje izvajalcev tehničnih pregledov) o vplivu tehničnega pregleda na varnost. Prav tako bomo primerjali pogostost opravljanja tehničnih pregledov v drugih državah članicah EU.

2. POGOJI ZA OPRAVLJANJE TEHNIČNIH PREGLEDOV

Tehnične preglede motornih in priklopnih vozil opravljajo pravne osebe, ki jih za to pooblasti minister za notranje zadeve. Pooblastilo za opravljanje tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil se podeli pravni osebi, ki izpolnjuje pogoje glede poslovnih prostorov, predpisane opreme in naprav ter strokovnih delavcev, določene z zakonom in predpisom v pogojih za opravljanje tehničnih pregledov. V kolikor organizacija za tehnične preglede opravlja dejavnost na več kot eni lokaciji, mora te pogoje izpolnjevati na vsaki enoti.

Zaradi zagotavljanja kvalitetno opravljenega tehničnega pregleda, s katerim se neposredno zagotavlja udeležba varnih in tehnično brezhibnih vozil v prometu, mora organizacija, ki je pridobila pooblastilo za opravljanje te dejavnosti, imeti strokovno usposobljen kader. Enoto tehničnih pregledov vodi vodja tehničnih pregledov, ki mora imeti najmanj višjo strokovno izobrazbo ter opravljen izpit po programu za vodjo tehničnih pregledov. Tehnične preglede pa smejo opravljati kontrolorji tehničnih pregledov, ki imajo najmanj srednjo izobrazbo tehnične smeri in tri leta delovnih izkušenj na področju mehanike, konstrukcije, popravil vozil. Opravljen morajo imeti tudi izpit za kontrolorja tehničnih pregledov. Postopke registracije pa smejo opravljati delavci, ki imajo najmanj srednjo strokovno izobrazbo in opravljen preizkus za referente na tehničnih pregledih.

Za nemoteno izvajanje postopkov tehničnega pregleda vozil mora organizacija imeti dovolj velike in ustrezne prostore za izvajanje omenjene dejavnosti. Organizacija mora razpolagati z ustreznimi poslovnimi prostori, ki zajemajo prostor za sprejem strank, prostor za delo strokovnih delavcev, prostor za arhiviranje dokumentacije in prostor z ustreznimi preizkuševalnimi stezami za opravljanje tehničnih pregledov tistih vrst motornih in priklopnih vozil, za katere si je organizacija pridobila pooblastilo. Poleg tega mora organizacija razpolagati z ustreznim prostorom za dovoz in odvoz vozil ter potrebnimi parkirnimi površinami.

V zakonu je predpisano, da mora imeti organizacija za tehnične preglede motornih in priklopnih vozil merilne naprave in opremo, ki so določene v podzakonskem aktu. Razpolagati mora z minimalnim številom strojne in programske opreme, povezavo z centralnim registrom motornih in priklopnih vozil, ustrezno opremo prostorov za stranke in delavce. Predpisane merilne naprave morajo biti pregledane, overjene in tipsko odobrene, skladno z določbami predpisov v meroslovju. V kolikor za merilne naprave ni predpisanih meroslovnih zahtev, morajo biti le te kalibrirane. Če merilne naprave ne ustrezajo navedenim pogojem, ali če je katera pokvarjena, oziroma je pokvarjena katera koli od naprav, se tehnični pregledi ne smejo opravljati.



Slika 2: Zgradba za opravljanje tehničnih pregledov – vhod na stezo

2.1 POMEN UPORABLJENIH IZRAZOV

- Poslovni prostor obsega preizkuševalni prostor in vse prostore vezane na delo tehničnih pregledov in registracijo vozil, vključno z dovoznimi in odvoznimi potmi, parkirnimi prostori in površino za dinamični preizkus zavor in merjenje hrupa vozil.
- Preizkuševalni prostor je prostor, ki je namenjen za opravljanje tehničnih pregledov vozil z eno ali več preizkuševalnimi stezami.
- Preizkuševalna steza je površina, na kateri so vgrajene merilne naprave in oprema za ugotavljanje tehničnega stanja določenih vrst vozil, razen površin za dinamično preizkušanje zavor in merjenje hrupa.
- Preizkuševalna steza za osebne avtomobile omogoča preizkušanje vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg, razen motornih koles in koles z motorjem. Njena dolžina je 20 m ali več.
- Preizkuševalna steza za tovorna vozila omogoča preizkušanje vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg. Njena dolžina je 36 m ali več.
- Preizkuševalna steza za motorna kolesa omogoča preizkušanje motornih koles in koles z motorjem.
- Računalniško vodena preizkuševalna steza pomeni računalniško zbiranje rezultatov merilnih naprav za preizkušanje vozil na eni stezi, ki omogoča zajem, obdelavo, arhiviranje ugotovljenih napak in izmerjenih veličin ter dvosmerno računalniško povezavo z evidenco registriranih vozil v RS.



Slika 3 : Preizkuševalna steza za motorna kolesa

Tehnični pregledi traktorjev in traktorskih priklopnikov ter vozil, katerih se zaradi njihovih specifičnih tehničnih karakteristik ne more preizkušati na posameznih preizkuševalnih stezah, se smejo opravljati tudi zunaj preizkuševalnih stez, na posebej za to predpisanih površinah.

Ta, tako imenovana prosta površina za dinamični preizkus zavor, sme biti vodoravna, asfaltirana, dolga 70 m in široka 3 m; prosta površina za merjenje hrupa pa je dolga 25 m in široka 9 m.

2.2 NAPRAVE IN OPREMA PRI TEHNIČNEM PREGLEDU VOZILA

Pooblaščen organizacija mora imeti naslednje.

- Kanal za kontrolo spodnjega dela vozila. Do kanala in ob kanalu morajo biti vgrajene kovinske rešetke za čiščenje pnevmatik in odvod vode.
- Tehnico za tehtanje mase po oseh.
- Napravo za merjenje zavornih sil; to sta dva med seboj neodvisna rotacijska valja, ki omogočata hkratno kontrolo zavorne sile na

kolesih iste osi, lahko omogoča tudi merjenje zavorne sile na vozilih s stalnim štiri kolesnim pogonom.

- Merilno napravo za merjenje emisij izpušnih plinov za diesel motorje.
- Merilno napravo za merjenje emisij izpušnih plinov za bencinske motorje.
- Napravo za merjenje hrupa ali fonometer.
- Napravo za nastavitev in kontrolo žarometov ali regloskop.



Slika 4: Kontrola podvozja



Slika 5: Merjenje zavornih učinkov



Slika 6 : Regloskop

Prav tako mora vsaka organizacija imeti še veliko dodatne obvezne opreme, kot je naprava za merjenje pojemkov, mikrometer in kalibre z ustreznimi tolerančnimi polji, kotomer za zračnost volana, dolžinska merila splošnega namena, merilnik za merjenje globine profila v pnevmatikah, manometer za merjenje tlaka v pnevmatikah, pnevmatsko kanalno dvigalo, napravo za kontrolo blažilnikov ter še mnogo drugih merilnih naprav.

3. HOMOLOGACIJE VOZIL

3.1 HOMOLOGACIJA IN NJENA KORISTNOST

V ožjem smislu se pod besedo homologacija razume postopek ugotavljanja istovetnosti konstruktivno-varnostnih karakteristik kvalitete opreme ter delov motornih in priklopnih vozil.

Z doslednim izvajanjem predpisov s področja homologacije se zagotavlja izpolnjevanje ciljev posebnega družbenega interesa na področju varnosti cestnega prometa in sicer:

- Povečanje aktivne in pasivne varnosti cestnega prometa.
- Ustvarjanje pogojev nemotenega pretoka proizvodov v mednarodni trgovini; oziroma za nemoten izvoz domačih proizvodov avtomobilske in spremljajoče industrije.
- Preprečevanje uvoza nehomologiranih in prometno nevarnih proizvodov.
- Aktivno vključenje domačih znanstvenih in razvojno proizvodnih kapacitet v sodobne tokove tehnološkega in normativnega karakterja.

Koristnost, ki je že navedena ni specifična samo v RS ampak želi vsaka država s predpisi in normativi regulirati navedene primere na svojem ozemlju. Z uvedbo postopka homologacije vozil želimo zagotoviti, da bodo v prometu samo taka vozila, ki ustrezajo predpisom in omogočajo tudi varno uporabo v vsej svoji življenjski dobi. S tem želimo zaščititi tako kupca kot tudi ostale udeležence v prometu in seveda tudi okolje v katerem živimo. Za učinkovito doseganje tega cilja se izloča vozila z ne izdajanjem potrdil, kar posledično pomeni, da se vozilo ne more registrirati v RS.

Pravilnike o homologaciji motornih in priklopnih vozil, ki povzemajo določbe direktiv EU, smo v Sloveniji sprejeli maja 2005 in sicer na podlagi Zakona o tehničnih zahtevah za proizvode in o ugotavljanju skladnosti.

Pravilniki o ES homologaciji vozil povzemajo določbe in uvajajo enotno evropsko homologacijo.

Bistvena novost je uvedba homologacije traktorjev in traktorskih priklopnikov, ki se ne morejo več registrirati brez ustreznega potrdila o skladnosti. Tako morajo vsi, ki uvažajo nova ali rabljena vozila ob registraciji predložiti ustrezno Potrdilo o skladnosti vozila.

3.2. NAMEN HOMOLOGACIJE

Namen ugotavljanja skladnosti vozil je zagotoviti, da se dajo v uporabo samo taka motorna in priklopna vozila, ki ustrezajo veljavnim homologacijskim predpisom s področja vozil. Postopek se izvaja pred dajanjem vozila v uporabo, torej pred njegovo registracijo. Rezultat ugotovitve skladnosti vozila s predpisi je namreč potrdilo o skladnosti vozila, ki je osnova in pogoj za njegovo registracijo. Ta postopek zajema tako cestna vozila kot kmetijske traktorje. Postopki so za različne primere drugačni, načeloma pa ločimo dva sistema:

- Homologacijo celotnega vozila, ki je lahko evropska ali pa nacionalna in velja za vsa vozila homologiranega tipa SA.

- Posamično odobritev vozila, ki se nanaša le na posamično vozilo in je izdelano v majhnih serijah ali posamično. Poseben ali poenostavljen tovrstni postopek se uporablja tudi pri posamičnem uvozu že homologiranega vozila SB.

3.3 VRSTE HOMOLOGACIJ ALI POTRDIL O SKLADNOSTI

3.3.1 SA homologacija ali potrdilo o skladnosti vozila

- Enotno evropsko homologacijo za celotno vozilo (ES) pridobijo le serijsko izdelana osebna vozila, motorna kolesa in traktorji, ker je le za te kategorije vozil mogoče pridobiti homologacijo za celotno vozilo. V primeru uvoza takih vozil v Slovenijo mora predhodno proizvajalec vozila vložiti vlogo za evidentiranje pri homologacijskem organu in vlogi priložiti dokument o enotni evropski homologaciji s prilogami. Homologacijski organ pregleda dokumentacijo, vnese podatke o izvedenkah vozila v bazo ter stranki izda potrdilo o evidentiranju tipa vozil v RS. Na podlagi tega evidentiranja izda proizvajalec vsakemu prodanemu vozilu tega tipa potrdilo o skladnosti za vozilo homologiranega tipa (SA).
- Nacionalna homologacija za vozilo (SI), je namenjena za tipe serijsko izdelanih vozil, ki nimajo pridobljene niti ES homologacije niti tuje nacionalne homologacije; stranka pa je lahko proizvajalec vozila. Ta vloži vlogo za začetek postopka, organ napoti stranko v strokovno organizacijo kjer se opravi pregled dokumentacije in vzorčnih vozil. Če ta ugotovi, da vozilo ustreza predpisom, ki veljajo v RS, izda certifikat o SI homologaciji za vozilo. Na podlagi tega potrdila se za vsako prodano vozilo izda potrdilo o skladnosti (SA) in s tem se lahko vozilo registrira v RS.

3.3.2 SB homologacija ali potrdilo o skladnosti vozila

Z vstopom Slovenije v EU so se spremenili tudi predpisi, ki urejajo postopke ugotavljanja skladnosti vozil, ki se uvažajo v Slovenijo oziroma jih kupci pridobijo v eni od držav Evropske unije. Za taka vozila se izdajajo homologacije za posamično odobreno vozilo. Republika Slovenija je v svoje predpise vgradila tudi varovalko, ki preprečuje, da bi v državo na novo prihajala rabljena vozila, ki preveč odstopajo od uveljavljenega nivoja zagotavljanja varnosti in varovanja okolja. Rabljena vozila, ki se na novo registrirajo v RS morajo imeti opremo za uravnavanje izpušnih plinov ter pri osebnih vozilih še naslone za glavo na zadnjih sedežih.

- Novo vozilo z ES potrdilom države iz karete prihaja vozilo; strokovna organizacija opravi identifikacijo vozila. S tem ugotovi istovetnost podatkov z dejanskim stanjem, opravi oceno tehničnega stanja, celovitost in njegovo opremljenost glede na podatke proizvajalca. Po uspešnem preverjanju izda lastniku potrdilo o skladnosti za posamično odobreno vozilo, ki je podlaga za registracijo

- Novo vozilo brez ES potrdila, ki se v praksi uporablja za avtobuse, tovorna in priklopna vozila ter traktorje in traktorske priklopnike s hitrostjo nad 40 km/h. V tem primeru prav tako strokovna organizacija v postopku zbere vse potrebne podatke in preveri z tehničnimi zahtevami. Prav tako se na koncu izda potrdilo o skladnosti posamično odobrenega vozila.
- Rabljeno vozilo, nazadnje registrirano v EU, teh je tudi največ, pa se ugotavlja skladnost vozil ne glede na to ali imajo ES potrdila ali ne. Lastnik mora poleg računa priložiti dokumente o vozilu, ki so bili ob nakupu veljavni v državi nakupa, prometno dovoljenje oziroma registracijski dokument. Postopek je podoben kot pri ostalih izdajah potrdil.

4 . TEHNIČNI PREGLED NA RAČUNALNIŠKO VODENI STEZI

Računalniško vodena preizkuševalna steza se je pričela uporabljati v letu 2005. Z uvedbo novega informacijskega sistema evidenc registriranih vozil in z vzpostavitvijo sodobne komunikacijske povezave, se je oblikoval tako imenovani MRVL. Nov informacijski sistem povezuje informacijski sistem Ministrstva za promet, ki vodi evidence izdanih potrdil o skladnosti vozil ter s tem zagotavlja vse potrebne podatke o vozilu za registracijo in tehnične preglede vozil. Za vsako novo prodano vozilo, ki je prodano v RS, proizvajalec oziroma pooblaščen zastopnik proizvajalca vozil izda potrdilo o skladnosti. Vso kontrolo nad točnostjo podatkov o vozilih zagotavlja Ministrstvo za promet.

4.1 VRSTE TEHNIČNIH PREGLEDOV

Na računalniško vodeni stezi se opravljajo:

- Redni tehnični pregledi.
- Redni tehnični pregledi tovornega in priklopnega vozila po resoluciji CEMT.
- Izredni tehnični pregledi po odredbi policista ali inšpektorja.
- Tehnične spremembe na vozilu - sprememba barve.
- Preventivni tehnični pregledi vozil – trimesečni pregledi avtobusov.
- Preventivni pregled na željo lastnika – MRVL posreduje le podatke brez lastnika.

Kontrolor za vozilo, ki je na preizkuševalni stezi pripravljeno za pregled, na podlagi registrske oznake ali drugega iskalnega kriterija poišče v MRVL želeno vozilo. Po identifikaciji ustreznosti podatkov potrdi izbrano vozilo. MRVL vrne podatke o lastniku in vozilu ter dodeli številko pregleda. V primeru, da pri tehničnem pregledu vozilo ni bilo tehnično brezhibno se pri ponovnem tehničnem pregledu vozila, ki se opravi v treh dneh, odpre nova številka pregleda in vzpostavi veza na predhodni tehnični pregled. V takem primeru, se pri prvem ponovnem tehničnem pregledu vozila opravi le pregled ugotovljenih napak prejšnjega pregleda. V kolikor je ponovni tehnični pregled opravljen po več kot treh dneh, se tak pregled smatra za popolnoma nov tehnični pregled.

4.2 POSTOPEK PREGLEDA

Postopek pregleda se začne z iskanjem podatkov o vozilu iz MRVL-ja. Nato se izbere vrsto tehničnega pregleda (redni, izredni...). Iskanje vozila je možno po registrski oznaki, številki potrdila o skladnosti, številki šasijske prometne dovoljenju. Ker je lahko rezultat iskanja podan v več vozilih, je obvezna identifikacija, da določimo pravo vozilo. Sledi potrditev v sistemu registra vozil in določitve številke pregleda. V kolikor pride do ponovnega tehničnega pregleda v roku do 3 dni, sistem določi vezo na prejšnji pregled, če pa preteče več kot 3 dni od tehničnega pregleda vozila, se dodeli nova številka brez veze na star pregled.

Sledi postopek pregleda s tehtanjem vozila, merjenjem blažilcev in zavornih učinkov delovne in pomožne zavore. Na kanalu se opravi pregled podvozja, obes, krmilnega mehanizma in še mnogo drugih naprav na vozilu, ki so opredeljene v pravilniku. Nato sledi pregled ostalih naprav in opreme, vizualni pregled, vnos ugotovljenih napak skladno z šifrantom napak, merjenje emisij plinov ter kontrola nastavitve žarometov.

Ob koncu sledi potrditev podatkov in tehničnih sprememb na vozilu, potrditev tehnične brezhibnosti in pošiljanje podatkov nazaj v sistem MRVL.



Slika 7: Iskanje podatkov o vozilu iz sistema MRVL

5. TEHNIČNI PREGLEDI TOVORNIH IN PRIKLOPNIH VOZIL PO RESOLUCIJI CEMT

CEMT ali Evropska konferenca ministrov za promet si od svoje ustanovitve leta 1953 prizadeva za olajšanje mednarodnega kopenskega prometa. Uvedba več stranskega kontingenta prometnih dovolilnic je po mnenju Sveta ministrov praktični korak k postopni liberalizaciji cestnega tovornega prometa, ki bi se lahko dosegla samo s skupnimi prizadevanji držav članic za usklajevanje konkurenčnih pravil med cestnimi prevozniki iz različnih držav in med različnimi načini prevoza.

Z uvedbo standardov za emisije hrupa in izpušnih plinov za *zelene* tovornjake ter še strožjih emisijskih standardov in varnostnih zahtev za *bolj zelene in varne* ter za EURO 3 tovornjake in EURO 4 tovornjake večstranski kontingent tudi spodbuja uporabo okolju prijaznih in varnih vozil ter tako prispeva k zagotavljanju trajne mobilnosti. Več stranski značaj dovolilnic tudi spodbuja racionalnejšo uporabo vozil, ker se tako zmanjšuje število praznih voženj.

Tovorno ali priklopno vozilo, ki potrebuje dovolilnico, mora opraviti tehnični pregled kateri vključuje vse obvezne postopke pri pregledu in še ostale zahteve za *varni* tovornjak.

5.1 TEHNIČNI PREGLED ZA VARNI EURO 3 TOVORNJAK

Tehnični pregled obsega vse postopke, ki jih opravljamo pri pregledu navadnih tovornjakov; od tehtanja vozila po oseh, merjenja zavornih učinkov, kontrole podvozja. Tehničnemu pregledu za *varni* EURO3 tovornjak pa še dodamo:

- Merjenje emisij hrupa in količina kemičnih emisij v izpušnih plinih iz dieselskih motorjev, ki ne smejo presežati količin določenih v Direktivi.
- Globina profila na tekalni površini gume mora biti najmanj 2 mm.
- Vozilo in njihov priklopnik mora biti zadaj opremljen z napravo proti podletu.
- Vzratna ogledala morajo biti v skladu z Uredbo.
- Imeti morajo svetlobne in svetlobno – signalne naprave v skladu z Uredbo.
- V vozilo mora biti vgrajen tahograf in naprava za omejevanje hitrosti prav tako v skladu z Uredbo.
- Vozila morajo imeti sistem proti blokadi koles in krmilno napravo v skladu z Uredbo.
- Izpolnjevati morajo zahteve glede preizkusa tehnične brezhibnosti vozil za vožnjo po cesti, ki ga opravijo vsako leto, zato ne sme biti starejše od 12 mesecev.

Dovolilnice CEMT za *varne* EURO 3 tovornjake se lahko uporabljajo samo za vozila, ki izpolnjujejo navedene tehnične zahteve in imajo priložena potrdila.

5.2 TEHNIČNI PREGLED ZA VARNI EURO 4 TOVORNJAK

Tehnični pregled obsega vse postopke, ki jih opravljamo pri pregledu navadnih tovornjakov od tehtanja vozila po oseh, merjenja zavornih učinkov, kontrole podvozja. Tehničnemu pregledu za *varni* EURO4 tovornjak pa še dodamo:

- Merjenje emisij hrupa in količina kemičnih emisij v izpušnih plinih iz dieselskih motorjev, ki ne smejo presežati količin določenih v Direktivi.
- Globina profila na tekalni površini gume mora biti najmanj 2 mm.
- Vozilo in njihov priklopnik mora biti zadaj opremljen z napravo proti podletu.
- Vzratna ogledala morajo biti v skladu z Uredbo.
- Imeti morajo svetlobne in svetlobno – signalne naprave v skladu z Uredbo.
- V vozilo mora biti vgrajen tahograf in naprava za omejevanje hitrosti prav tako v skladu z Uredbo.
- Vozila morajo imeti sistem proti blokadi koles in krmilno napravo v skladu z Uredbo.
- Izpolnjevati morajo zahteve glede preizkusa tehnične brezhibnosti vozil za vožnjo po cesti, ki ga opravijo vsako leto, zato ne sme biti starejše od 12 mesecev.

Dovolilnice CEMT za *varne* EURO 4 tovornjake se lahko uporabljajo samo za vozila, ki izpolnjujejo navedene tehnične zahteve in imajo priložena potrdila.

Tehnični pregled za *varni EURO 3* tovornjak in priklopnik, se ne razlikuje od tehničnega pregleda za *varni EURO 4* tovornjak in priklopnik. Razlike nastanejo samo pri vnosu referenčnih vrednosti za merjenje hrupa in plinov, ter mejnih vrednosti rezultatov meritev.

5.3 ČASOVNI RAZVOJ OMEJITEV ZA GOSPODARSKA VOZILA

V Evropi že dalj časa velja enaka zakonska omejitev emisij izpušnih plinov za dizelske motorje gospodarskih vozil.

1990	EURO 0
1992/93	EURO 1
1993	omejevalnik hitrosti za tovorna vozila in avtobuse
Od dec. 1993	obvezna kontrola izpušnih plinov (ASU)
1994	Uvedba davka na emisijo za tovorna vozila > 3,5 t
1995/96	EURO 2
1999/00	EURO 3

Na ministrski konferenci za okolje, decembra 1998, so bile za gospodarska vozila > 3,5 t dovoljene skupne mase, predlagane nove najvišje dovoljene vrednosti za emisijo (EURO 4), ki v Evropi veljajo danes in bodo veljale do leta 2008. Še posebej

bodo bistveno znižale najvišje dovoljene količine dušikovih oksidov (Nox) in delcev (PM).

Po 10/2005	EURO 4 zakonski roki za vsa vozila z novo homologacijo
Po 10/2006	EURO 4 zakonski roki za vsa novo registrirana vozila
Po 10/2008	EURO 5 zakonski roki za vsa vozila z novo homologacijo
Po 10/2009	EURO 5 zakonski roki za vsa novo registrirana vozila
Po 20 xx	EURO 6

5.4 SESTAVINE ŠKODLJIVIH SNOVI V DIZELSKEM IZPUHU

Značilnosti škodljivih snovi

Delci (PM): skupni naziv za vse snovi, ki se v izpuhu pojavljajo kot trdi ali tekoči delci (z izjemo vode). Predvsem so to delci iz saj. Za zdravje so nevarni zato, ker drobni delci z vdihavanjem zaidejo v pljuča in se tam nalagajo.

Ogljikovodiki (HC): se v izpuhu pojavljajo v različnih oblikah in so lahko izredno strupeni. V povezavi z dušikom in ob sončni svetlobi tvorijo oksidante. Ti dražijo sluznico. Del ogljikovih oksidov velja za povzročitelja raka (npr. bencol).

Ogljikov monoksid (CO): plin brez barve, vonja in okusa. Onemogoča prenos kisika v krvi in je lahko zato, npr. med delovanjem motorja v zaprtem prostoru, za človeka zelo nevaren. 0,3 volumenskih odstotkov CO v zraku, ki ga dihamo, je lahko že po 30 minutah smrtonosnih.

Dušikov monoksid (NO): plin brez barve, vonja in okusa. V zraku se počasi pretvarja v dušikov dioksid (NO₂). NO je v čisti obliki rdeče rjavi, bodeče vonjajoči strupeni plin. NO in NO₂ se ponavadi označujeta pod skupnim nazivom, dušikovi oksidi (Nox). Dušikovi oksidi dražijo dihalne poti, poškodujejo rastline (kisel dež) in prispevajo k tvorbi ozona (poletni smog).



Slika 8: Naprava za merjenje dimnosti in vsebnosti škodljivih snovi

6. MERJENJE EMISIJ IZPUŠNIH PLINOV

Meritev emisij izpušnih plinov se opravlja za vsa motorna vozila, razen za traktorje, kolesa z motorjem, motorna kolesa, vozila z vgrajenim dieselskim motorjem, ki so bila prvič registrirana oziroma dana v uporabo pred 1.1.1980 in vozila z vgrajenim bencinskim motorjem, ki so bila prvič registrirana oziroma dana v uporabo pred 1.8.1976.

Merilno mesto za merjenje emisij je prostor za merjenje emisij izpušnih plinov, ki je lahko sestavni del preizkuševalne steze, površina ob preizkuševalni stezi ali kot poseben prostor velikosti vozil, ki se preizkušajo.



Slika 9: Merilno mesto za merjenje emisij

6.1 MERJENJE EMISIJ BENCINSKIH MOTORJEV

- Na vozilih z vgrajenim štiritalnim Ottovim motorjem, katerih izpušni plini se ne čistijo s sodobno napravo za čiščenje izpušnih plinov, kot je tristezni katalizator z lambda regulacijo, se opravlja kontrola izpušnih plinov v naslednjem obsegu; pregled tesnosti izpušnega sistema, vizualni pregled sistema za čiščenje izpušnih plinov in njegovih sestavnih delov, meritev volumske koncentracije ogljikovega monoksida (CO) v izpušnih plinih pri prostem teku motorja ter brez obremenitve motorja. Koncentracija v izpušnih plinih ne sme preseči predpisanih vrednosti.

- Na vozilih z vgrajenim štiritaktnim Ottovim motorjem, katerih izpušni plini se čistijo s sodobno napravo za čiščenje izpušnih plinov, kot je tristezni katalizator z lambda regulacijo, se opravlja kontrola izpušnih plinov v naslednjem obsegu; pregled tesnosti izpušnega sistema, vizualni pregled sistema za čiščenje izpušnih plinov in njegovih sestavnih delov, meritev volumske koncentracije ogljikovega monoksida (CO) v izpušnih plinih pri prostem teku ter določitev faktorja lambda pri povišanem prostem teku motorja brez obremenitve motorja. Koncentracija ogljikovega monoksida ne sme preseči predpisane vrednosti. Faktor lambda se obračunava po Brettschneiderjevi formuli iz koncentracij ogljikovega monoksida, ogljikovega dioksida, ogljikovodikov in kisika, le ti ne smejo preseči vrednosti, ki jo je predpisal proizvajalec vozila in znaša od 0,97 do 1,03.



Slika 10 : Merjenje emisij izpušnih plinov

6.2 MERJENJE DIMNOSTI DIELSKIH MOTORJEV

Na vozilih z vgrajenim motorjem s kompresijskim vžigom moramo opraviti kontrolo v naslednjem obsegu; pregled tesnosti izpušnega sistema, vizualni pregled sistema za čiščenje izpušnih plinov in njegovih sestavnih delov, meritev koeficientov motnosti izpušnih plinov pri najmanj treh in največ osmih zaporednih pospeševanjih motorja s prostega teka na maksimalno vrtilno hitrost motorja ter brez obremenitve motorja.

Aritmetična srednja vrednost koeficientov motnosti izpušnih plinov, izmerjenih pri zadnjih treh zaporednih pospeševanjih ne sme preseči vrednosti, ki jo je podal proizvajalec vozila. V primeru da referenčnih vrednosti za posamezno vozilo ni na razpolago ter za vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg, dimnost ne sme preseči najvišje predpisane vrednosti.

Za motorna vozila katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg, to so tovorna vozila, delovna vozila, vlečna vozila, avtobusi, tovorna specialna vozila in vozila pregledana po resoluciji CEMT, dimnost ne sme preseči vrednosti, ki jo je podal proizvajalec vozila.

Za vsa merjenja emisij izpušnih plinov je skupna naprava za merjenje, ki podatke o rezultatih merjenja pošilja v sistem računalniško vodene steze. Različne so referenčne vrednosti pri vnosu v napravo ter sonda ob izhodu plinov na koncu izpušne cevi. Postopek merjenja za posamezne vrste motorjev pa je natančno opisan v Pravilniku o tehničnem pregledu vozil.

7. ROKI ZA OPRAVLJANJE TEHNIČNIH PREGLEDOV

Zakon o varnosti cestnega prometa določa roke, v katerih morajo biti tehnično pregledana motorna in priklopna vozila. Roki so določeni glede na vrsto in namen uporabe vozila. Tehnični pregled vozila se opravi najmanj enkrat na leto, razen za vozila, s katerimi se opravlja javni prevoz potnikov, avtobusov, motornih in priklopnih vozil ki prevažajo nevarno blago, motornih vozil opremljenih kot vozila s prednostjo oziroma vozila za spremstvo, in vozil ki se uporabljajo za učenje vožnje v avtošolah za katere se opravi tehnični pregled vsakih šest mesecev. Vozilo, ki se uporablja v te namene, mora imeti v prometnem dovoljenju vpisan namen oziroma obliko karoserije.

Izvezeta so motorna in priklopna vozila, ki so v lasti prostovoljnih gasilskih društev in so po namenu in obliki gasilska; za te se tehnični pregled opravi enkrat letno.

Izjema je določena za lahke priklopnike, ki morajo biti tehnično pregledani vsaka štiri leta in se pred pričetkom uporabe v cestnem prometu za njih izda dokazilo na katerem je označen rok, ko mora vozilo opraviti naslednji tehnični pregled. To dokazilo izda registracijska organizacija na predlog lastnika. Pomembno je tudi da je le to opremljeno z ponovljeno registrsko tablico vlečnega vozila.

Zakon o varnosti cestnega prometa določa tudi obdobje v katerem se opravi tehnični pregled po prvi registraciji motornega oziroma priklopnega vozila, in sicer:

Eno leto po prvi registraciji

- za tovorna in vlečna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg;
- za delovna vozila;
- za avtobuse;
- za priklopna vozila, razen za lahke, bivalne in traktorske priklopnike ter za priklopna vozila za prevoz čolnov, vodnih skuterjev in drugih priprav za šport in prosti čas, katerih največja dovoljena masa presega 750 kg in ne presega 3500 kg;
- za motorna vozila s katerim se opravlja javni prevoz potnikov;
- za motorna vozila ki se uporabljajo za usposabljanje kandidatov za voznike;
- za motorna vozila za izposajo brez voznika;
- za intervencijska vozila ki so opremljena kot vozila s prednostjo ali vozila za spremstvo.

Štiri leta po prvi registraciji

- za vsa druga motorna in priklopna vozila.

Določanje rokov naslednjega tehničnega pregleda je najenostavnejše pri vozilih, ki so bila prvič registrirana v Republiki Sloveniji in po prvi registraciji niso bila objavljena. Pri takih vozilih je datum prve registracije tudi datum naslednjih tehničnih pregledov. Za vozila, ki so bila prvič registrirana v tujini ali so bila po prvi registraciji v Sloveniji večkrat objavljena pa datum prve registracije ni več tudi datum naslednjih tehničnih pregledov, temveč le informacija o starosti vozila. Glede na starost vozila

in datum zadnjega tehničnega pregleda se določi datum naslednjega tehničnega pregleda.

Tehnični pregled motornih in priklopnih vozil, za katera je bil prvi tehnični pregled opravljen, pa niso starejša od osmih let, se tehnični pregled opravlja vsaki dve leti. Lahki priklopniki, bivalni priklopniki ter priklopna vozila za prevoz čolnov, vodnih skuterjev in drugih priprav za šport in prosti čas, katerih največja dovoljena masa presega 750 kg in ne presega 3500 kg, morajo biti tehnično pregledani vsaka štiri leta.

Prav tako se za motorna in priklopna vozila, za katera je bil tehnični pregled opravljen v sedmem letu starosti, naslednji tehnični pregled opravi v devetem letu starosti vozila.

7.1. REGISTRACIJA VOZIL

Registracija vozila in izdaja prometnega dovoljenja pomenita predvsem vpis določenih podatkov o vozilu in o lastniku v evidenco registriranih vozil oziroma v prometno dovoljenje. Kot takšni sta dejanji oziroma akta registracije vozila in izdaje prometnega dovoljenja individualna upravna akta deklarativne narave, kajti podatki, ki izvirajo iz obeh navedenih dejanj, potrjujejo oziroma posredujejo policiji in drugim subjektom dejstva (lastnosti vozila) in pravna stanja (lastništvo), od katerih je lahko odvisno uveljavljanje določenih pravic ali obveznosti imetnika ali lastnika avtomobila. Registracija vozila pa ni le vnos podatkov v evidenco registriranih vozil. Je zelo širok pojem, ki zajema vrsto postopkov in opravil. Te postopke in opravila lahko razdelimo v naslednje sklope:

Registracija vozila

- Registracija novega vozila.
- Registracija rabljenega vozila, ki je že bilo registrirano v Republiki Sloveniji.
- Registracija rabljenega vozila, ki je bilo nazadnje registrirano v tujini.
- Registracija koles z motorjem in traktorjev ter traktorskih priklopnikov, kadar se izvor in lastništvo vozila ugotavlja v posebnem ugotovitvenem postopku.
- Začasna registracija vozil.
- Registracija diplomatskih vozil.

Sprememba tehničnih podatkov registriranega vozila

- Spremembe podatkov, ki so posledica napak prodajalcev vozil.
- Sprememba podatkov, ki so posledica napak upravne enote oziroma pooblaščenice organizacije pri registraciji vozila.
- Sprememba podatkov zaradi katerih mora biti predhodno opravljen pregled vozila pri pooblaščenici organizaciji za homologacijo.
- Sprememba podatkov pri katerih se mora predložiti dokazila o izvoru in lastnini posameznih delov vozila.

- Sprememba podatkov, ki se dokazujejo le z zapisnikom o tehničnem pregledu vozila.

Sprememba podatkov o lastniku in lastništvu vozila

- Sprememba imena oziroma priimka lastnika vozila.
- Sprememba naziva pravne osebe.
- Sprememba prebivališča oziroma sedeža lastnika vozila.
- Sprememba lastnika vozila.
- Sprememba lastnika vozila zaradi vložka v gospodarsko družbo ali zaradi združitve oziroma razdružitve gospodarske družbe.
- Sprememba lastnika vozila zaradi izločka iz gospodarske družbe, stečaja, likvidacije ali izbrisa družbe iz registra pravnih oseb
- Sprememba lastnika vozila zaradi leasinga ali zakupa vozila.

Odjava vozila

- Odjava vozila iz prometa.
- Odjava vozila po uradni dolžnosti.

Izdaja prometnega dovoljenja

- Izdaja novega prometnega dovoljenja namesto obrabljenega ali poškodovanega.
- Izdaja novega prometnega dovoljenja namesto izgubljenega ali ukradenega.

Izdaja registrskih tablic

- Izdaja novih registrskih tablic namesto poškodovanih ali obrabljenih.
- Izdaja novih registrskih tablic namesto izgubljenih ali ukradenih.
- Izdaja ponovljene (tretje) registrske tablice.
- Zamenjava registrskih tablic.
- Rezervacija in naročilo registrskih tablic, izbranih po lastni želji.

Vsi navedeni postopki in opravila se razlikujejo med seboj po zahtevnosti in dokazilih, ki morajo biti priložena.

Registracija vozila se opravi na ime lastnika vozila. V primeru , da je vozilo v lasti več oseb, se registrira na ime osebe, ki jo določijo solastniki ali skupni lastniki.

Vozilo, ki je predmet pogodbe o leasingu ali pogodbe o zakupu ali prodaje s pridržkom lastninske pravice, se lahko registrira na ime uporabnika vozila, če lastnik vozila s tem soglaša. V tem primeru se določila Zakona o varnosti cestnega prometa, ki veljajo za lastnika vozila, smiselno uporabljajo tudi za uporabnika. V prometnem dovoljenju tako registriranega vozila se navede tudi lastnika – leasingodajalca oziroma zakupodajalca.

7.2. POGOJI ZA REGISTRACIJO

Vozilo se registrira na predlog lastnika vozila, ki mora predlogu priložiti naslednja dokazila:

- Zadnje tuje prometno dovoljenje oziroma drug ustrezen dokument, ki je dokazilo o lastništvu vozila po predpisih tuje države, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano, če vozilo ni bilo registrirano v Sloveniji.
- Zadnje slovensko prometno dovoljenje, če je bilo vozilo registrirano v Sloveniji oziroma ustrezno potrdilo, če je zadnje slovensko prometno dovoljenje izgubljeno ali ukradeno in vsa dokazila o spremembi lastništva vozila od zadnje registracije vozila.
- Dokazilo o lastništvu posameznih delov vozila, ki so bili naknadno vgrajeni, če se zaradi take naknadne vgradnje spremenijo podatki o vozilu, vpisani v prometno dovoljenje.
- Dokazilo o lastništvu vozila, če lastnik vozila ni oseba, vpisana kot lastnik vozila v zadnjem tujem ali slovenskem prometnem dovoljenju.
- Potrdilo o skladnosti vozila za vozila homologiranega tipa oziroma za posamično odobreno vozilo.
- Dokazilo o sklenjenem zavarovanju avtomobilske odgovornosti.
- Dokazilo o tehnični brezhibnosti vozila, razen za vozila, za katera tehnični pregled ni obvezen.
- Dokazilo o poravnani obveznosti iz naslova plačila povračila za uporabo cest.
- Dokazila, ki so potrebna na podlagi drugih predpisov (davki).
- Dokazilo o plačilu predpisanih taks in drugih obveznosti.
- Dokazilo o istovetnosti stranke (za fizične osebe veljavna listina, opremljena s fotografijo osebe, ki jo je izdal državni organ, za pravne osebe pa dokazilo o registraciji pravne osebe ter obvestilo o razvrstitvi).

Vsa dokazila morajo biti priložena na vpogled v izvorniku, razen dokazil, ki so registracijski organizaciji dostopna v elektronski obliki. Dokazila predložena na vpogled se vrnejo predlagatelju, razen izvornika prometnega dovoljenja, ki se ga skupaj s kopijami dokazil o izvoru in lastništvu vloži v kartoteko. Izvirnike mora stranka hraniti 10 let, kartoteko vozila pa hrani registracijska organizacija, ki je vozilo registrirala 5 let od dneva registracije.

8. PRIMERJAVA POGOSTOSTI TEHNIČNIH PREGLEDOV V RS IN NEKATERIH DRŽAVAH EU Z DIREKTIVAMI EU

8.1. OBVEZNI TEHNIČNI PREGLED

Obvezni tehnični pregled je drugi vidik, ki se prav tako močno razlikuje od države do države. Predvsem obstaja velika raznolikost pri periodičnem izvajanju tehničnega pregleda. V nekaterih državah je tehnični pregled obvezen po treh letih in nato vsako leto. V drugih je obvezen pregled po štirih letih, nato vsaki dve ali tri leta in nato vsako leto. V Latviji je tehnični pregled obvezen celo vsako leto.

V večini primerov tehnične preglede izvajajo subjekti, ki se prvenstveno ukvarjajo z vzdrževanjem vozil (v nadaljnjem besedilu: delavnica), razen Švedske in Švice, ki sta pri tem izjemi. V Švici je potrebno vozilo peljati v posebne centre za tehnične preglede, ki jih upravljajo kantonske službe za promet; na Švedskem pa tehnične preglede izvaja 172 delavnic, ki so v lasti AB Svensk Bilprovning, podjetju, ki je delno v lasti države.

Trenutno obstajajo trije različni modeli periodičnih tehničnih pregledov. Klasificiramo jih lahko kot neodvisni, integrirani in pol-javni. V neodvisnem modelu morajo podjetja izpolnjevati stroga pravila in zahteve. Kvaliteta podjetij se preverja z notranjimi inšpekcijami in podjetja morajo izmenjevati te informacije drugo z drugim. V nemškem modelu gre za strogo ločevanje komercialnih dejavnosti in tehničnih pregledov. V Franciji in Belgiji pa je tem podjetjem popolnoma prepovedano izvajati druge komercialne dejavnosti.

V integriranem modelu je vstop na tržišče manj strog. Zato obstaja pozorno spremljanje in nadzor pregledanih vozil. Ta naloga je običajno podeljena izvršilnim agencijam, ki izvajajo naključna preverjanja. Podjetja, ki izvajajo inšpekcije lahko opravljajo komercialne dejavnosti. Ta model je uveljavljen v Veliki Britaniji, Italiji, Avstriji in na Nizozemskem.

V pol-javnem modelu pa je celoten sistem tehničnih pregledov v rokah vladnih organov. Tak sistem uporabljata v Evropi Švedska in Švica. Kot argument navajajo, da je tehnični pregled preveč občutljivo področje za zasebni sektor.

Evropski svet je odločil, da trenutno ne bo posredoval za večjo medsebojno usklajenost na področju tehničnih pregledov.

8.2. PREGLED STANJA V NEKATERIH DRŽAVAH

8.2.1 Nizozemska

Tehnični pregledi

Tehnični pregled osebnih vozil je obvezen po treh letih od prve registracije in nato vsako leto. Gospodarska vozila in priklopna vozila preko 3.500 kg morajo biti

pregledana letno. Preglede opravlja okoli 9.000 zasebnih delavnic, ki jih je v ta namen akreditiral RDW. RDW nadzira delo teh delavnic; tudi s pomočjo naključnih preverjanj. RDW ponovno pregleda 3 % vseh pregledanih vozil, ki so že bila pregledana v pooblaščenih delavnicah.

Tehnične preglede avtobusov in vozil za prevoz nevarnega blaga opravlja izključno RDW.

8.2.2 Švedska

Tehnični pregledi

Družba za pregled vozil ima 172 centrov za pregled vozil, ki izvajajo tehnične preglede, kot tudi preglede vozil pred začetkom uporabe. Postopke pregleda nadzoruje Oddelek za vozila. Centri za pregled vozil skrbijo tudi za registracijo odobritev vozil v registru vozil. Tehnični pregledi se izvajajo po sistemu 3-2-1-1-1. Opravijo se lahko samo v uradnih preskusnih centrih.

8.2.3 Latvija

Tehnični pregledi

Tehnični pregled je obvezen vsako leto za vsa vozila, ne glede na njihovo starost. Tehnične preglede opravlja CSDD in organizacije po njegovem pooblastilu. Ob preglede se plačajo tudi potrebne davščine za vozila, po potrebi se tudi dopolnijo podatki v registru vozil.

8.2.4 Avstrija

Tehnični pregledi

Osebna vozila se pregledujejo po sistemu 3-2-1-1-. Tehnične preglede opravljajo delavnice. Pooblaščenih je približno 4.000 delavnic. Cena tehničnega pregleda se oblikuje tržno in znaša med 25 in 35 €. Pooblaščenje in nadzor nad temi delavnicami opravljajo preizkuševalni organi zveznih pokrajin. Vsaka zvezna pokrajina ima svoj sistem glede tega.

Kot dokazilo o opravljenem tehničnem pregledu se izda potrdilo o pregledu in dve nalepki, ki se morata namestiti na vozilo (prepoved namestitve na registrske tablice, kajti le-te so specifične za posameznika).

Posebni pregledi (npr. avtobusi, taksi vozila) in pregledi po poškodbah se opravljajo samo v preizkuševalnih organih zveznih pokrajin.

9. ZAKLJUČEK

9.1 TEHNIČNI PREGLED NI ADMINISTRATIVNA OVIRA

Poglobljena študija imenovana AUTOFORE, ki ga je izvedlo svetovno združenje izvajalcev tehničnih pregledov s sedežem v Bruslju, katerega članica je tudi Sekcija izvajalcev tehničnih pregledov, za namen analize, kako zmanjšati prometne nesreče in njih posledice s stališča varnosti in primernosti vozila. Ugotovitve utemeljujejo, da tehnični pregled ni administrativna ovira ampak prispeva k povečanju varnosti v cestnem prometu.

- V večini držav EU je v poročilih policije vpliv tehničnih napak na vozilih na prometne nesreče bistveno podcenjen, isto velja tudi za druge objektivne dejavnike kot so stanje cest.
- Odstotek nesreč v cestnem prometu, ki so posledica tehničnih napak na vozilih, se giblje med 2,5% do 9,1%.
- 60% nesreč zaradi tehničnih napak bi se lahko izognili z rednim in boljšim izvajanjem tehničnih pregledov.
- Če bi se tehnični pregledi izvajali vsako leto bi se po nekaterih podatkih izognili med 1% in 4% vseh nesreč.
- Število napak, ugotovljenih na tehničnih pregledih je bistveno večje če gre za nenapovedan pregled oziroma pregled za vozila, ki pred tehničnim pregledom niso bila servisirana ali vsaj preventivno pregledana. To kaže, da ima obvezno izvajanje tehničnih pregledov tudi močan preventivni učinek.
- Zanimiva je tudi študija DEKRE; le te potrjuje, da je pri naključno izbranih vozilih, ki so napotna na tehnični pregled, odkritih trikrat do štirikrat več napak, kot pri rednih pregledih.

Ker je tudi naša organizacija neposredno vključena v skrb za boljšo varnost v cestnem prometu s kakovostno opravljenim tehničnim pregledom, nam ni vseeno kakšna vozila se vozijo po cesti.

Mobilnost se zaradi svoje izredne pomembnosti, tako za posameznika kot za družbo, povečuje iz dneva v dan. In vselej, ko se spreminjajo zakoni ali se sprejemajo novi pravilniki zgolj na površni oceni stanja in se ti tudi neposredno dotikajo nas izvajalcev tehničnih pregledov kot enega izmed faktorjev varnosti, ne bi smeli sklepati kompromisov, saj govorimo o varnosti in okolju. Tu besede štejejo življenja.

9.2 PRIČAKOVANJA V PRIHODNOSTI

Ministrstvo za promet naj postane resorno ministrstvo za področje vozil. S prenosom upravnih, strokovno tehničnih in nadzornih nalog na Ministrstvo za promet naj se na Ministrstvu za promet združijo vse dejavnosti, ki so potrebne za učinkovito upravljanje in kreiranje politike na področju vozil ter mednarodno sodelovanje, kar bo omogočalo nadaljnji razvoj upravne organizacije, pristojne za motorna vozila v Republiki Sloveniji v prihodnosti.



Slika 11: pričakovana prihodnost porazdelitve odgovornosti

Smernice EU, kjer je tehnični pregled obvezen za večino kategorij vozil, določajo frekvenco tehničnih pregledov kot minimalni skupni imenovalec med državami, ki so imele to področje dobro urejeno in tistimi, ki do uveljavitve smernic sploh niso imele obveznih rednih tehničnih pregledov (Irska, Danska, Francija, Italija).

Ostajajo pa dejstva, da kljub smernicam

- nimamo enotne metodologije izvajanja tehničnih pregledov (podane so le minimalne zahteve);
- nimamo izmenljivosti priznavanja tehničnih pregledov;
- različna tudi praksa obsega dela, organiziranosti, lastništva, nadzora in izvajanja tehničnih pregledov.

Pričakovanja glede izboljšanja kakovosti v smislu varnosti prometa bi bilo smotno za vse udeležence v prometu opraviti obvezen tehnični pregled:

- po nesreči;
- po opravljenih modifikacijah opreme ali vozila;
- ob spremembi lastništva.

9.3 USMERITEV TEHNIČNEGA PREGLEDA S PRIPOROČILI

Za konec pogledjmo kaj pričakujemo za naprej.

Vsekakor je to spoznanje, da je tehnični pregled pomemben element varnosti v cestnem prometu in ne administrativna ovira. Z vidika zagotavljanja varnosti bi morali prenehati podeljevati pooblastila za izvajanje pregledov, saj to slabša kakovost opravljenega tehničnega pregleda ter vzpostaviti učinkovit nadzor nad izvajalci.

Pri pripravi in sprejemanju zakonov za motorna in priklopna vozila moramo zagotoviti kakovostno in argumentirano razpravo z ustreznimi rešitvami in upoštevanjem strokovnjakov. Prav tako moramo prenehati z zmanjševanjem frekvenc tehničnih pregledov, kar dokazano negativno vpliva na prometno varnost ob ugotovitvah AUTOFORE.

Priporočila za bolj kvaliteten in kakovosten tehnični pregled

- Tehnični pregled najmanj enkrat na leto za vsa tovorna vozila ter za vsa vozila, ki niso namenjena zasebni uporabi.
- Obvezni tehnični pregled ob menjavi lastništva. To ni le zaščita kupca, ampak zlasti zaščita drugih udeležencev v prometu.
- Letni tehnični pregled za vsa vozila starejša od 7 let.
- Tehnični pregled obvezen po poškodbi vozila.

LITERATURA IN VIRI

1. interni dokumenti:

- Interservice d.o.o. (2003):Predpisi s področja tehničnih pregledov.

- Interservice d.o.o. (2003):Mednarodni predpisi za resolucijo CEMT.

2. Zakon o varnosti cestnega prometa Ur, list RS, št. 25/2006 –ZVCP-1-UPB3 z dopolnitvijo zakona ZVCP -1D.

3. Pravilniki:

- Pravilnik o ugotavljanju skladnosti vozil, Ur, list RS, št. 30/04.

- Pravilnik o registraciji motornih in priklopnih vozil Ur, list RS, št. 88/2006 .

4. Mag.Borut Mišica, Okno uprave, Tehnični pregled, strani 76-79 Letnik 8(17), 2007.

5. Spletne strani: <http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r02/predpis> (30.1.2008).

KAZALO SLIK

- Slika 1: Pristojnosti ključnih dejavnikov
- Slika 2: Zgradba za opravljanje tehničnih pregledov – Vhod na stezo
- Slika 3: Preizkuševalna steza za motorna kolesa
- Slika 4: Kontrola podvozja
- Slika 5: Merjenje zavornih učinkov
- Slika 6: Regloskop
- Slika 7: Iskanje podatkov o vozilu iz sistema MRVL
- Slika 8: Naprava za merjenje dimnosti in vsebnosti škodljivih snovi
- Slika 9: Merilno mesto za merjenje emisij
- Slika 10: Merjenje emisij izpušnih plinov
- Slika 11: Pričakovana prihodnost porazdelitve odgovornosti

KRATICE IN AKRONIMI

- EU: Evropska unija
- RS: Republika Slovenija
- MNZ: Ministrstvo za notranje zadeve
- CITA: Svetovno združenje izvajalcev tehničnih pregledov
- MRVL: Matični register vozil in listin
- CEMT: Evropska konferenca ministrov za promet
- DEKRA: Mednarodni preizkuševalni center za avtomobilsko industrijo