

Návrh legislatívnych úprav zákonov súvisiacich s úradným meraním nápravových tlakov

Z hľadiska legislatívy, proces úradného merania nápravových tlakov nákladných vozidiel ďalej upravujú nasledovné právne predpisy SR:

- Vyhláška Úradu pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo č. 210/2000 Z. z. o meradlách a metrologickej kontrole v znení neskorších predpisov.
- Zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov položka 80.
- Metodický pokyn – Metrologický MPM 05-07, Autorizácia na výkon overovania meradiel a na výkon úradného merania.
- Nariadenie vlády č.403 zo 17. augusta 2005 o najväčších prípustných rozmeroch a najväčšej prípustnej hmotnosti niektorých vozidiel.

Podľa Smernice č. 96/53/ES z 25.júla 1996 sú stanovené pre určité cestné vozidlá prevádzkované v spoločenstve maximálne povolené rozmery vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave a maximálne povolené hmotnosti v medzinárodnej doprave v znení Smernice Európskeho parlamentu a Rady č. 2002/7/ES. Podľa odsekov 3 a 4 článku 4 Smernice 96/53/ES môžu členské štáty na svojom území povoliť prevádzku vozidiel kategórie N s rozmermi presahujúcimi limity stanovené v tejto smernici, buď na prepravu nedeliteľných nákladov alebo pre účely určitých vnútroštátnych prepráv, ktoré podstatne neovplyvňujú medzinárodnú súťaž v dopravnom sektore.

Nový návrh legislatívnych úprav zavádza správny poplatok iba za vydanie povolenia, úhradu za prepravu nadmerne ťažkých alebo nadrozmerných vozidiel a ich postih. Zároveň vozidlo, ktoré je preťažené alebo je nadrozmerné nemôže ďalej pokračovať v jazde.

Zmena by sa mala týkať i rozdelenia finančných výnosov z úhrad za prepravu nadmerne ťažkých alebo nadrozmerných predmetov, ktoré by sa mali rozdeľovať rovnakým pomerom medzi jednotlivých vlastníkov alebo správcov diaľnic a ciest, po ktorých sa preprava uskutočňuje. Získané finančné prostriedky z úhrad sa budú môcť použiť:

- a) nákup techniky pre úradné meranie nápravových tlakov celkovej hmotnosti a rozmerov vozidiel nákladu,
- b) na opravy rekonštrukciu a údržbu diaľnic, ciest a miestnych komunikácií

Koncepcia váženia nákladných vozidiel a technické vybavenie SC KSK mobilnými váhami

Transformáciou Slovenskej správy ciest uznesením vlády SR č.827 z 3. septembra 2003 prešli k 1.1.2004 cesty II. a III. triedy do vlastníctva Správy ciest KSK. Na základe dohody o prechode majetku a s ním súvisiacich práv a povinností z vlastníctva štátu v správe Slovenskej správy ciest na Košický samosprávny kraj prešiel aj hmotný investičný majetok (teda aj prenosné váhy na meranie nápravových tlakov ,váhy METEOR).

Stredisko	Počet váh a typ váh	Dovôd neváženia vozidiel	Zamestnanci SC KSK oprávnení vykonávať úradné meranie
SC KSK riaditeľstvo	DFWKR 4 páry	- váhy boli overené na Slovenskej legálnej metrologii v Banskej Bystrici, pobočka Žilina. SC KSK pracovisko Košice váži nákladné vozidlá mobilnými váhami typu „ DFWKR“ zatiaľ vlastnými pracovníkmi vlastniami certifikát odborne spôsobilej osoby vykonávať úradné meranie	Ing. Slavomír Tomčko certifikát č. 2740/08 - v platnosti Ing. Anton Kol'vek certifikát č. 2739/08 - v platnosti
Stredisko Moldava n/B	0	- vznikla od 1.1.2004 - váhy neboli delimitované	p. Gabriel Juhász certifikát č. 2886/09 - v platnosti
Stredisko Michalovce	METEOR 1 pár	- Bolo vykonané povinné ciachovanie váh na Slovenskej legálnej metrologii v Banskej Bystrici, servis a nahratie softwarového programu EURO	p. Michal Král' certifikát č.1676/09/R - v platnosti
Stredisko Rožňava	METEOR 0 ks	- váhy sú pokazené (boli odoslané do servisu v Banskej Bystrici, kde bolo skonštatované, že oprava je nerentabilná z dôvodu zastaralosti váh - váhy budú vyradené z majetku SC KSK SaÚ Rožňava	p. Ladislav Korscmáros certifikát č.2887/09 - v platnosti
Stredisko Spišská Nová Ves	0	- Stredisko malo 2 váhy (pred rozdelením SSC Bratislava boli presunuté do Čadce)	_____
Stredisko Trebišov	METEOR 1 pár	- Bolo vykonané povinné ciachovanie váh, servis a nahratie softwarového programu EURO	p. Ján Baňacký certifikát č. 1679/09/R - v platnosti

V rámci celoplošného pokrytia v procese váženia na území KSK sa uvažuje o presunutí jedného páru nápravových váh zo strediska Trebišov, ktoré by využívalo stredisko Rožňava na zabezpečenie merania v rožňavskom a spišskom regióne.

Správa ciest Košického samosprávneho kraja ako správca ciest II. a III. triedy s výnimkou hraničných prechodov zabezpečuje meranie hmotnosti a nápravových tlakov a rozmerov vozidla vlastnými pracovníkmi podľa § 8 ods. 9 zákona č. 135/1961 Zb. /cestný zákon/ v platnom znení. Na základe jednotlivých vytipovaných odstavných plôch podľa jednotlivých okresov sú najviac zaťažované úseky ciest v okrese Spišská Nová Ves, okres Gelnica a Košice – okolie, kde dochádza k intenzívnej ťažbe drevnej hmoty, preprave štrkopieskov, čo vedie k deformácii ciest, predovšetkým tvorbu koľají priečných a pozdĺžnych nerovností čím dochádza k skracovaniu životnosti cestných komunikácií.

Z dôvodu neustáleho poškodzovania cestných komunikácií a ochrany svojho majetku SC KSK dlhodobo vykonáva úradné meranie svojimi pracovníkmi pravidelne niekoľkokrát v týždni z dôvodu upovedomenia dopravcov prepravujúcich nadmerný a nadrozmerný náklad.

Záver

Dôvodom váženia vozidiel je predovšetkým snaha zabrániť výraznému poškodzovaniu cestných komunikácií a skracovanie ich životnosti a prevádzkovej spôsobilosti vplyvom prekračovania nápravových tlakov u nákladných vozidiel. Medzinárodné výskumy ukazujú, že len prekročenie povoleného limitu zaťaženia vozidiel o 10 % spôsobuje nárast poškodenia vozoviek o 30 až 50 %. Pri vyčíslení nákladov súvisiacich so zabezpečením údržby, opráv a rekonštrukcií vozoviek na celej cestnej sieti ide o škody v rozsahu niekoľkých desiatok miliónov € ročne. Navyše, poškodenie povrchu vozoviek sa následne prejavuje na celkovom zvýšení ekonomických nákladov užívateľov ciest, znížení bezpečnosti cestnej premávky (pozdĺžne nerovnosti, vyjazdené koľaje – vznik aquaplaningu pri daždi a pod.), na zvýšenom poškodzovaní životného prostredia (zvýšený hluk, nadmerná spotreba PHM a pod.), na vznikajúcich časových stratách z dôvodu predĺženia cestovného času a na znížení pohodlia a komfortu pri jazde.

Ďalším problémom môže byť zavedenie mýtného na diaľniciach, rýchlostných cestách a niektorých úsekoch ciest I. tried podľa prejazdených kilometrov. Tento faktor môže mať za následok to, že sa bude vytvárať tlak na výšku mýtného čo bude viesť k likvidačným cenám pre dopravcov a presmerovaním dopravy na cesty nižších tried /vrátane mostných objektov/, ktoré nie sú z dopravno-technických charakteristík ani intenzity dopravy dimenzované na takú záťaž. Z tohto dôvodu bude treba pri ochrane ciest postupovať preventívne t.j. vážením nápravových tlakov a následne represívne, vyberaním sankcií a pokút za nadmernú a nadrozmernú prepravu.

V podmienkach SR, ako významnej krajiny z hľadiska tranzitnej dopravy, je nanajvyššie potrebné urýchlene a systémovo riešiť otázku ochrany vozoviek cestných komunikácií proti ich nadmernému zaťažovaniu a opotrebovaniu, pričom je potrebné zohľadniť súčasnú štruktúru a podmienky v cestnom hospodárstve na Slovensku.

V Košiciach 20.07.2009

Spracoval: Ing. Gabriela Pelikánová
Ing. Slavomír Tomčko