

NEKI PRISTUPI OBJEKTIVIZACIJE REZULTATA TEHNIČKOG PREGLEDA VOZILA

SOME APPROACHES OBJECTIFICATION OF RESULTS VEHICLES TECHNICAL INSPECTION

Drago Talijan¹, Branko Miladinović² i Milan Plavšić³

Rezime: Tehnički pregledi vozila su u uslovima tržišne privrede postali konkurentna djelatnost, pa su zahtjevi za što boljim poslovnim rezultatima rezultirali smanjenjem kvaliteta izvršenih pregleda. Zbog te činjenice, u saobraćaju se mogu naći vozila koja su bezbjedno nepodobna ili ekološki neprihvatljiva. U cilju povećanja nivoa kvaliteta tehničkih pregleda, moguće je primijeniti metode dodatnog nadzora koje će povećati povjerenje u objektivnost ocjene stanja vozila ili rezultata mjerenja dobijenih na tehničkom pregledu.

Ključne riječi: tehnički pregled vozila, inspekcija vozila, rezultati mjerenja tehničkih pregleda

1. UVOD

Propisi kojima je regulisana oblast tehničkih pregleda u BiH su u visokom stepenu usklađeni sa regulativom EU i može se zaključiti da je postignuta harmonizacija tehničkih zahtjeva pri inspekciji vozila u visokom stepenu sa razvijenim zemljama Zapadne Evrope. Pored toga, sa sigurnošću se može tvrditi da je nivo opremljenosti uređajima i opremom tehničkih pregleda na natprosječnom nivou, u odnosu na okruženje i druge zemlje, što omogućuje da se, sa tehničkog aspekta, izvrši kvalitetan pregled vozila prilikom registracije ili periodične kontrole ispravnosti.

Cijeneći navedene preduslove, nameće se zaključak da tehnički pregled vozila izvršen u BiH treba dati objektivnu sliku stanja vozila i da se neće naći u saobraćaju vozila koja su nebezbedna za vožnju, ili imaju nedostatke zbog kojih će biti ugrožena okolina.

Međutim, i pored svih pretpostavki, za koje se pobrinuo zakonodavac, da tehnički pregled da objektivnu sliku o stanju vozila, imamo situaciju da se gubi povjerenje u rezultate pregleda jer se naknadnom kontrolom utvrđuje da rezultati prikazani u izvještaju ne odgovaraju rezultatima koji se dobiju kontrolnim pregledima.

Iz navednog slijedi da dio registrovanih vozila ne ispunjava zahtjeve tehničkih propisa, pa vozila zbog nedostataka mogu biti uzročnici nastanka saobraćajnih nezgoda ili nekontrolisani zagađivači životne sredine. Zbog takvog stanja, vozači neispravnih vozila često bivaju sankcionisani visokim kaznama i u zemlji i u inostranstvu, pa se postavlja opravdano pitanje, da li su nagrađeni ili kažnjeni eventualnom privilegijom koju su dobili na tehničkom pregledu.

2. USLOVI I OKOLNOSTI VRŠENJA TEHNIČKIH PREGLEDA

Da bi se odgovorilo na pitanje, zbog čega se dešavaju ovakve pojave, neophodno je provesti analizu stanja, uslova i okolnosti pod kojima se vrši tehnički pregled vozila. Postoji nekoliko činjenica koje upućuju na moguće generatore problema, od kojih su neke sistemske a neke slučajne prirode.

Među najznačajnijim uticajnim faktorima je odnos ukupnih kapaciteta i ukupnih potreba za ovom djelatnošću. Iako se tehnički pregled vozila tretira kao djelatnost od posebnog značaja, uslovi tržišnog privređivanja su uveli i dimenziju koja nameće elemente tržišnog ili konkurencijskog poslovanja. Ne

¹ Dr Drago Talijan, "EIB Internationale-Centar za motorna vozila", Skendera Kulenovića 14, 78000 Banja Luka

² Branko Miladinović dipl. inž., "Audiotex" doo, Kralja Petra I Karađorđevića 103, 78000 Banja Luka

³ Dr Milan Plavšić, "AMD Derventa", Kninska bb, 74400 Derventa

postavljanjem ograničenja u razvoju mreže tehničkih pregleda omogućeno je da se u RS stvori višak kapaciteta, u odnosu na stvarne potrebe, definisane ekonomskim parametrima rentabilnog poslovanja. Za ilustraciju stanja, u RS je po jednoj stanici tehničkog pregleda izvršeno oko 1.700 pregleda vozila, u FBiH 4.100 a u Hrvatskoj 11.600. na osnovu ovih podataka se može zaključiti da je poslovanje stanica tehničkih pregleda u RS veoma opterećeno niskom produktivnošću. Pored toga, analizom relativnog učešća u ukupnom obimu posla, primijećeno je da stanica sa najmanjim učešćem participira sa svega 0,04 % a stanica sa najvećim učešćem ima 1,34 % ukupnog portfelja. Iz ovih činjenica proističe i logičan zaključak, da je vršenje tehničkih pregleda izloženo velikoj konkurenciji i nelojalnom poslovanju. Nelojalno poslovanje se ogleda u nepotpunim, nekvalitetnim ili fiktivnim pregledima vozila što je direktna posljedica nepridržavanja propisanih procedura i stanja na tržištu. Strah od gubitka klijenta je postao jači od straha zbog sankcije, pa su česte situacije da tehnički pregledi dobijaju privremenu zabranu rada.

Pored ovoga, treba istaći da na rezultate tehničkih pregleda mogu uticati i sljedeće okolnosti:

- Kontrole rada tehničkih pregleda od ovlašćenih lica na licu mjesta su po pravilu nenajavljene ali predvidive, zbog ograničenih resursa kontrolnih organa, pa se ova okolnost može iskoristiti prilikom postupanja sa vozilo,
- Ne postoji kontinuirani sistem nadzora, takve vrste, da postoji mogućnost naknadne provjere postupaka prilikom vršenja tehničkog pregleda,
- Postoji mogućnost korišćenja drugog vozila za mjerenje pojedinih parametara koji se kontrolišu i koji opredjeljuju podobnost vozila sa aspekta zahtjeva tehničkih specifikacija,
- Postoji mogućnost manipulacije pri ocjeni stanja vozila gdje nisu definisani kvantitativni parametri ispravnosti itd.

3. MOGUĆNOSTI OBJEKTIVIZACIJE DOBIJENIH REZULTATA

U cilju povećanja povjerenja u rezultate kontrole vozila na tehničkom pregledu mogu se primijeniti razne metode i postupci, koji se koriste i u drugim zemljama, jer ni jedan kontrolni sistem nije potpuno imun na pojave manipulacije rezultatima pregleda. Ovom prilikom će se navesti one metode koje su provodive i za koje postoje tehničke pretpostavke primjene u našim uslovima poslovanja.

- Jedna od najpouzdanijih metoda, u objektivizacije rezultata tehničkih pregleda, bi bila uvezivanje mjernih uređaja u informacioni sistem, čime bi se rezultati mjerenja prikazivali i memorisali neposredno u bazi izmjerenih podataka. Brisanje i prepravljavanje dobijenih rezultata bi sistemski bilo onemogućeno pa bi se operisalo sa stvarnim rezultatima mjerenja. Smetnja u realizaciji ovog metoda je velika raznovrsnost proizvođača mjernih uređaja koji se koriste u RS, što jako poskupljuje samu pripremu za softversko povezivanje perifernih uređaja sa centralnim procesorom informacionog sistema. Dobra strana ovog metoda je smanjenje mogućnosti za manipulaciju mjernim rezultatima ali se malverzacije ne bi mogle potpuno izbjeći jer postoji mogućnost upotrebe alternativnog vozila.
- Druga metoda je video nadzor sa kontinuiranim ili sekvencijalnim praćenjem toka tehničkog pregleda. Razvoj audio i video tehnike je učinio pristupačnim ove sisteme i uređaje, pa bi primjena ovog metoda dodatno pospješila proces kontrole. Opterećujuća okolnost je što bi video nadzor u realnom vremenu bio finansijski veoma zahtjevan, ali bi sekvencijalno praćenje putem video kamera bilo mnogo prihvatljivije i jeftinije. Primjena samo ovog metoda kontrole ne bi bila potpuno efikasna jer bi izostale informacije o rezultatima mjerenja ali bi vizuelni pregled vozila bio potpuno kontrolisan. Prednosti ovakvog sistema su mogućnost neposrednog ili povremenog praćenja toka kontrole vozila, pri čemu se može pouzdano identifikovati vozilo i utvrditi vrijeme provedeno na liniji tehničkog pregleda.
- Treći postupak dodatne kontrole je vezan za primjenu RFID tehnologije, što omogućuje identifikaciju vozila preko RFID čitača i bar koda, koji po strukturi predstavlja jedinstvenu kombinaciju oznaka za svako pojedinačno vozilo u sistemu tehničkih pregleda RS. Nedostatak ovog sistema je što se ne bi imao uvid u rezultate mjerenja ukoliko se sistem ne bi unaprijedio modulima za očitavanje rezultata mjerenja. Prednosti ovog sistema su u relativno jeftinoj konfiguraciji i pouzdanoj evidenciji prisustva vozila na liniji tehničkog pregleda.
- Četvrti metod nije vezan za stanje vozila tokom vršenja pregleda, već za mogućnost naknadne kontrole, neposredno nakon završetka tehničkog pregleda. U informacionom sistemu se instalira modul koji generiše slučajne brojeve, pa se određen % vozila, koje sistem markira po serijskom broju

pregleda, zadržava na tehničkom pregledu kako bi ovlašćeno lice ministarstva ili inspektorata moglo izvršiti kontrolni pregled. Loša strana ovog sistema je što bi dijelu vozila bio produžen neplanirani boravak na tehničkom pregledu, pa bi vozači mogli biti onemogućeni u obavljanju planiranih aktivnosti. Prednosti ovog sistema su što su sva vozila potencijalni kandidati za kontrolni pregleda, jer se ne zna koja vozila će biti izabrana i zadržana nakon tehničkog pregleda.

- Peti metod je vezan za projekat „ležećeg policajca“ koji omogućuje da policija bez prisustva tehničkom pregledu vozila vrši nadzor nad vanrednim tehničkim pregledima vozila. Otežavajuća okolnost koja prati ovaj projekat je što policijski organi moraju biti osposobljeni i opremljeni za primjenu ovog postupka. Korist od ove metode se ogleda u tome što, na ovakav način, mali broj policajaca može kontrolisati veliki broj vozila a rezultati pregleda su dostupni promptno.

Stručna institucija za tehničke preglede RS je analizirala i razvijala pretpostavke za primjenu ovih postupaka nakon čega se i osposobila da izvrši implementaciju bilo koje od metoda, ili više njih u kombinaciji.

4. ZAKLJUČAK

Poboljšanje stanja u oblasti tehničkih pregleda vozila se može ostvariti na više načina uvođenjem novih metoda i postupaka nadzora nad radom stanica tehničkog pregleda.

Povećanje povjerenja u rezultate mjerenja i podizanje nivoa kvaliteta tehničkih pregleda bi se moglo postići povezivanjem mjernih uređaja u informacioni sistem, postavljenjem video nadzora, primjenom RFID tehnologije, i zadržavanjem određenog broja vozila na stanici tehničkog pregleda radi naknadne kontrole od strane ovlašćenih lica, primjenom projekta „ležeći policajac“ u praćenju vanrednih pregleda vozila i sl.

Svi navedeni postupci i metode, pojedinačno i u kombinaciji sa drugima, bi uveliko smanjili mogućnost manipulacije mjernim rezultatima i ocjenom stanja vozila, što bi nesumnjivo povećalo povjerenje u objektivnost obavljene inspekcije vozila od strane tehničkih pregleda. Na takav način bi se obezbijedilo da se u saobraćaju smanji broj bezbjedno nepodobnih vozila i vozila koja nedozvoljeno zagađuju okolinu.

5. LITERATURA

- [1]. Informacioni sistem-tehnički pregleđi RS, za 2013. god
- [2]. www.cvh.hr
- [3]. www.ipi.ba