

CENTAR ZA VOZILA HRVATSKE
Zagreb



STATISTIKA
TEHNIČKIH PREGLEDA U 2002. GODINI

Stručni bilten broj 105

Zagreb, rujan 2003.

ZA NAKLADNIKA: Stipo Lozić-Baškarad, dipl.ing.

IZRADILI: Mladen Hafner, dipl.ing.

Leo Poljančić, dipl. ing.

RECENZIJA: Ivan Babovac, dipl.ing.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
<i>UDIO VOZILA PO VRSTI I GODINI PROIZVODNJE (Tablica 1)</i>	3
2. <i>BROJ UKUPNO OBAVLJENIH TEHNIČKIH PREGLEDA PO VRSTAMA VOZILA (Tablica 2)</i>	7
3. <i>PREGLED UTVRĐENIH REZULTATA TEHNIČKOG PREGLEDA PO STANICAMA (Tablica 3)</i>	12
4. <i>NEISPRAVNOSTI NA VOZILIMA SVRSTANE PO GRUPAMA KVAROVA (Tablica 4)</i>	23
5. <i>PREGLED OBAVLJENIH ISPITIVANJA ISPUŠNIH PLINOVA - EKO test (Tablica 5)</i>	27
6. <i>PREGLED NEISPRAVNOSTI NA VOZILIMA PO GRUPAMA KVAROVA I NADZORNICIMA (Tablica 6)</i>	32
7. <i>PREGLED UTVRĐENIH NEISPRAVNOSTI NA TEHNIČKOM PREGLEDU (Tablica 7)</i>	59
8. <i>UČESTALOST PREGLEDANIH VOZILA PO MARKAMA (Tablica 8)</i>	66
9. <i>VOZILA PO VRSTAMA PRIJEVOZA</i>	68
10. <i>ZAKLJUČAK</i>	69

DODATAK:

<i>POPIS NADZORNIKA</i>	70
-------------------------------	----

1. UVOD

Aspekt sigurnosti u odvijanju cestovnog prometa, uz niz prednosti u odnosu na ostale oblike transporta, predstavlja kontinuirano prisutan i vrlo značajan društveni problem, čije rješavanje podrazumijeva stalno poduzimanje različitih aktivnosti sa svrhom svodenja popratnih štetnih posljedica, prvenstveno prometnih nezgoda i zaštite životne sredine, na najmanju realno moguću mjeru.

U okviru niza općih i specijalističkih aktivnosti koje se poduzimaju u domeni sigurnosti cestovnog prometa, a koje proizlaze iz različitosti faktora koji uvjetuju nastanak prometnih nezgoda (utjecaj subjektivnih faktora, ceste, meteoroloških uvjeta i niza drugih nepredviđenih okolnosti), značajna aktivnost usmjerena je i na kontrolu tehničkog stanja i podobnosti vozila u toku eksploatacije.

Analizom službenih statističkih podataka uočljivo je, da se faktor "vozilo" u relativno skromnom broju slučajeva identificira kao isključivi uzročnik nastanka prometne nezgode. Detaljnije analize ukazuju međutim, i na dodatni značaj tehničkih nedostataka vozila u kombinaciji s ostalim utjecajnim faktorima, koji se onda u službenim statistikama skoro redovito iskazuju kao isključivi uzročnici nastanka prometnih nezgoda (najčešće kao subjektivni faktor tj. "vozač").

Nadalje, pri širem sagledavanju problematike sigurnosti u cestovnom prometu potrebno je, pored navedene statističke podcjenjenosti faktora "vozilo", ukazati i na dodatne okolnosti koje djeluju u našim specifičnim društvenim uvjetima, a koje bez dvojbe utječu na sve veći značaj uloge kontrole tehničkog stanja vozila u sigurnosti prometa.

Sa sigurnošću se može ukazati na tri niže navedene osnovne okolnosti koje potkrepljuju gornju konstataciju, a to su:

- relativno dugi vijek korištenja vozila, tj. visoka starost voznog parka u eksploataciji,
- sve veće poteškoće u održavanju vozila u tehnički ispravnom stanju,
- izgradnja sve duže cestovne mreže predviđene isključivo za promet motornih vozila, što podrazumijeva sve veće brzine kretanja.

Relativno visoka starost voznog parka uočljiva je iz podataka navedenih u tablici 1, iz koje je vidljivo da je ukupni srednji eksploatacioni vijek svih vozila 11,69 godina, što predstavlja pad od 0,12 godina u odnosu na prethodnu 2001. godine, te da vozila starija od deset godina sudjeluju u ukupnom voznom parku s 56,60 % (u 2001. godini 59,48 %). Praćenje identičnih podataka tijekom proteklih godina ukazuje na postepeno "pomlađivanje" voznog parka, no taj proces je vrlo spor tako da još duže vrijeme moramo računati na relativno visoku prosječnu starost vozila, pri čemu smatramo da nije potrebno posebno dokazivati uzročnu vezu između vijeka korištenja i pada njihovih sigurnosno - tehničkih osobina.

Otežavajuća okolnost, koja u svezi s vijekom korištenja vozila još više naglašava problematiku tehničkog stanja cjelokupnog voznog parka proizlazi iz šarolikosti proizvođača, tipova, kao i godina proizvodnje vozila.

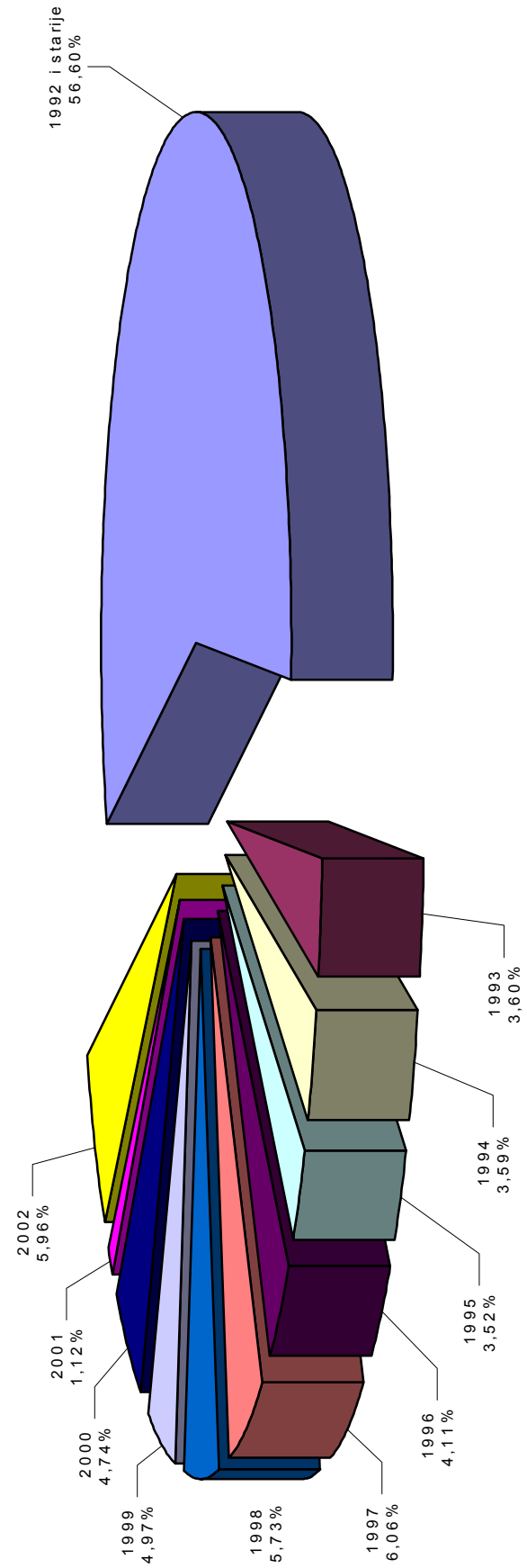
Ovakva situacija dodatno opterećuje problematiku održavanja vozila, uz opće poznate postojeće poteškoće u pogledu opskrbe i kvalitete rezervnih dijelova i sve viših cijena servisno-reмонтних usluga. Sigurno je da navedene okolnosti predstavljaju dodatni negativni faktor utjecaja vozila na sigurnost prometa.

Isto tako, izgradnjom suvremene cestovne mreže - autoputeva, koji u osnovi doprinose općoj sigurnosti prometa, stvaraju se uvjeti za sve veće brzine kretanja vozila. Ova okolnost doprinosi, bez sumnje, smanjenju negativnog utjecaja faktora "cesta", ali istovremeno stavlja sve veće zahtjeve upravo na sigurnosno-tehničko stanje vozila.

Udio vozila po vrsti i godini proizvodnje

Tablica 1

Vrsta vozila	1992 i starije	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prosječna starost
U K U P N O	56,60	3,60	3,59	3,52	4,11	6,06	5,73	4,97	4,74	1,12	5,96	11,69
moped	32,48	1,16	1,45	2,43	3,70	8,62	11,27	9,83	8,91	3,85	16,31	8,42
motocikl	49,91	2,61	2,58	2,91	3,36	4,11	4,52	4,89	5,71	3,15	16,24	11,07
osobni automobil	55,58	3,81	3,68	3,62	4,26	6,22	5,86	5,17	5,04	0,99	5,76	11,18
autobus	73,05	4,76	3,43	3,13	3,02	3,86	2,25	1,95	1,32	0,88	2,36	14,55
teretni automobil	57,23	3,96	4,74	4,40	4,61	6,45	5,02	3,75	3,13	1,14	5,58	12,42
kombinirani automobil	63,98	5,53	6,41	4,41	5,02	3,76	3,45	2,04	1,05	0,74	3,61	12,68
radni stroj	45,33	3,04	5,02	4,32	4,79	6,31	3,97	2,10	2,57	5,72	16,82	10,60
radno vozilo	83,74	1,70	2,43	1,89	1,70	2,36	1,70	2,09	0,70	0,35	1,35	19,83
traktor	88,28	1,13	1,23	1,10	0,89	2,40	1,96	0,79	0,60	0,73	0,88	20,33
priključno vozilo	69,29	2,84	3,26	2,60	3,27	3,22	3,27	3,26	1,93	1,41	5,63	15,45



Institucija kontrole tehničkog stanja cestovnih vozila - tehnički pregledi - predstavlja aktivnost propisanu važećim zakonskim propisima, a svrha joj je da se osigura odvijanje cestovnog prometa uz što manje nepoželjnih posljedica, u ovom slučaju na svođenje uloge faktora "vozilo", kao uzročnika prometnih nezgoda na što manju realno moguću mjeru.

U tom smislu sistematizirani i obrađeni tehnički i drugi podaci o vozilima, koji se prikupljaju u toku izvođenja tehničkih pregleda, navedeni u ovom biltenu, predstavljaju osnovu za kvalitetniji pristup cjelokupnoj problematici koja se veže uz poslove kontrole tehničke ispravnosti vozila u toku njihove eksploatacije.

Kvalitetnije obavljanje ovih poslova, u širem smislu, odražava se izravno na postizanje veće tehničke pouzdanosti vozila tijekom eksploatacije, ali što je još značajnije i na podizanje općeg nivoa sigurnosti prometa na cestama. U pogledu provođenja, tehnički pregledi se sastoje od obavljanja niza propisanih kontrolnih radnih operacija na vozilu, odnosno na njegovim tehničkim sistemima, sklopovima i dijelovima.

Neke kontrolne radne operacije (ispitivanje kočnica, svjetala, ispušnih plinova ...), izvode se uz primjenu odgovarajućih propisanih mjernih i kontrolnih aparata, uređaja, opreme i pribora za ovu namjenu, što osigurava relativno visok stupanj objektivnosti kod donošenja zaključaka o tehničkom stanju ispitivanog vozila.

Međutim, kako vozilo predstavlja složeni tehnički sistem, navedena pomoćna sredstva za neka od propisanih ispitivanja ne postoje, ili se zbog složenosti metoda ispitivanja ne primjenjuju na tehničkim pregledima. Kod izvođenja ovakvih kontrolnih radnih operacija objektivnost u odnosu na utvrđeno stanje vozila ovisi o nizu različitih faktora.

U prvom redu ovisi u velikoj mjeri o slobodnoj ocjeni nadzornika koji vrši ispitivanje, dakle o faktorima kao što su: njegovo osnovno stručno znanje i praktično iskustvo, saznanja stečena specijalističkim školovanjem, poznavanje i praćenje propisa iz ove oblasti, koncentracija na poslu, stimulativna motivacija i nizu drugih uvjeta.

Također, budući da je zakonskim propisima obavljanje tehničkih pregleda obavezno za skoro sve vrste cestovnih vozila, organizacijski je moguće provesti jedino uz distribuciju kontrolnih mjesta - stanica za tehničke preglede - po čitavom području regije, u konkretnom slučaju naše države.

Teritorijalna izdvojenost stanica, njihova međusobna udaljenost, poteškoće u međusobnom komuniciranju i slični razlozi, također doprinose mogućnosti primjene različitih kriterija kod procjene tehničkog stanja, odnosno ovjeravanja tehničke ispravnosti ispitivanih vozila.

Jasno je da navedeni faktori, koji su u stanovitoj mjeri neminovno prisutni, utječu na krajnje rezultate tehničkih pregleda vozila i da mogu izazvati negativni efekat u odnosu na cjelokupni rezultat ove aktivnosti, te da njihov utjecaj treba nastojati svesti u prihvatljive granice.

Ukoliko, kao rezultat djelovanja spomenutih faktora bude ovjeren tehnički pregled vozilu koje objektivno nije tehnički ispravno, nije ostvarena osnovna funkcija zbog koje ova aktivnost i postoji. Primjena pak prestrogih kriterija, koji nisu u konkretnom slučaju

neophodni, može također imati negativne posljedice u smislu izazivanja nepotrebnih troškova uslijed stajanja vozila, izvođenja nepotrebnih pregradnji i adaptacija, troškova ponovnog dolaska vozila u stanicu i sl.

Zbog navedenih okolnosti, nedvojbeno proizlazi vrlo važan i prioritetan zadatak da se različitost u primjeni kriterija, kako između pojedinih stanica za tehničke preglede, tako i između pojedinih nadzornika, svede na najmanju moguću mjeru, što je i primarna svrha ovog biltena.

Realizacija ovog zadatka provodila se i ranije raznim metodama (kontrolom nadležnih organa, međusobnim kontaktima i dogovorima, stručnim seminarima, direktnim ukazivanjem na greške i sl., ali su zbog poteškoća u primjeni, obzirom na veliki broj nadzornika i stanica za tehničke preglede, njihovu izdvojenost, poteškoće u komuniciranju i slične razloge, davale relativno ograničene rezultate. Tek nakon uvođenja elektroničke obrade podataka, koji se tijekom pregleda vozila unose u obrazac Zapisnika, a obavezno i u sustav automatske obrade podataka u STP, ostvarena je mogućnost kvalitetnog pristupa rješavanju opisanog problema. Ovo proizlazi iz činjenice, da su postali dostupni svi neophodni podaci, te da postoji mogućnost njihove obrade i komparativnog prikazivanja u odgovarajućim tablicama iz kojih su vidljiva odstupanja od prosječnih vrijednosti i to pojedinačno za svakog nadzornika i svaku stanicu za tehničke preglede vozila.

Pri razmatranju problematike ujednačavanja kriterija tehničkih pregleda, treba uzeti u obzir, da je ova aktivnost trajan proces od kojeg se ne može očekivati neko definitivno rješenje, ali se može svesti u prihvatljive granice, što je i potvrđeno dosadašnjom praksom i dosadašnjim rezultatima korištenja podataka dobivenih elektroničkom obradom. Primjena "Zapisnika o tehničkom pregledu vozila" u današnjem obliku, počela je u drugoj polovini 1977. godine. Bio je to u stvari početak realizacije dugogodišnjeg programa statističke obrade podataka sa "Zapisnika o tehničkom pregledu". Kao što se i očekivalo, provedena obrada dala je pored elemenata za ujednačavanje kriterija i niz drugih korisnih podataka o vozilima, kao što su:

- općenita učestalost pojave tehnički neispravnih vozila u odnosu na ispravna,
- učestalost pojedinih maraka i tipova u ukupnom broju pregledanih vozila,
- frekvencija pojave tipičnih grešaka općenito, a također i učestalost grešaka koje su karakteristične za pojedinu vrstu vozila,
- broj pregledanih vozila po stanicama i nadzornicima,
- odnos ispravnih i neispravnih vozila po pojedinoj stanici i nadzorniku, kao i još neke podatke kojima je svrha što točnijeg praćenja pojedinih elemenata obrade.

Također, uvidom u sistematizirane i obrađene podatke, može se sagledati stanje voznog parka u pojedinim regijama, kao i uzroke karakterističnih pojava iz oblasti korištenja vozila.

Obrađeni podaci stvorili su mogućnost vrlo efikasnog utjecaja (putem seminara, okružnica ili izravno), na pojedine učestale greške u poslu, a ovo je u krajnjoj liniji rezultiralo kvalitetnijim tehničkim pregledima i ispravnijim vozilima u eksploataciji.

Na temelju već i do sada prikupljenih podataka, moguće je preciznije definirati kategorije nedostataka na vozilima, što omogućava da se greške kategoriziraju prema važnosti i utjecaju obzirom na tehničku ispravnost vozila. Ovakva kategorizacija doprinosi da se u toku tehničkog pregleda može staviti težište na greške koje su po stupnju opasnosti veće, budući da su i posljedice uslijed njihovog eventualnog neuočavanja teže. Sve navedeno uvjetovalo je da rad na liniji tehničkog pregleda postaje ekonomičniji, a vozila istovremeno budu bolje, stručnije i kvalitetnije pregledana i ispitana.

Uvođenjem sustava automatske obrade podataka u obaveznu opremu stanica za tehničke preglede vozila stvorena je osnova za još kvalitetniju statističku analizu podataka o obavljanju tehničkih pregleda vozila.

2. BROJ UKUPNO OBAVLJENIH TEHNIČKIH PREGLEDA PO VRSTAMA VOZILA

U tablici broj 2 prikazan je ukupan broj pregledanih vozila te broj vozila po vrstama, na kojima je obavljen tehnički pregled u pojedinim stanicama tijekom 2002. godine. Kolone označene brojevima 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23 i 25 označuju broj vozila po vrstama (motocikli, osobni automobili, kombi ...), na kojima je obavljen tehnički pregled u pojedinoj stanici, a kolone označene brojevima 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24 i 26 označavaju postotak sudjelovanja pojedine vrste vozila u ukupnom broju pregledanih u istoj stanici za tehničke preglede, a koji je vidljiv u koloni 3.

Iza tablice broj 2 priložen je, radi zornijeg pregleda, grafički prikaz učešća vozila prema vrstama u kome su pored podataka iz ove tablice grafički prikazani i odgovarajući podaci iz prethodnih sedam godina.

Iz priloženog grafičkog prikaza i tablice, može se uočiti da je u promatranom periodu došlo do manjih promjena u strukturi vozila prema vrstama. Tako je npr. u ukupnoj strukturi voznog parka u Republici Hrvatskoj učešće mopeda u promatranom razdoblju povećano s 2,48% na 2,77%, osobnih automobila smanjeno s 78,85% na 77,90% itd.





3. PREGLED UTVRĐENIH REZULTATA TEHNIČKOG PREGLEDA PO STANICAMA

Analizom ukupno utvrđenih zajedničkih podataka, navedenih u tablici broj 3, o međusobnom odnosu broja vozila koja su na redovnom tehničkom pregledu u 2002. godini pronađena kao tehnički ispravna, odnosno neispravna, može se utvrditi da nije pronađen nikakav nedostatak na 77,57 % vozila (tehnički ispravna vozila - bez greške), odnosno da je 22,43 % vozila bilo tehnički neispravno.

U priloženoj tablici broj 3 prikazan je broj i udio ispravnih vozila na tehničkom pregledu po pojedinim stanicama.

Pregledom pojedinačnih podataka u priloženoj tablici moguće je još uvijek uočiti prilične razlike u kriterijima ocjenjivanja tehničke ispravnosti vozila između pojedinih stanica.

Tako je npr., u stanici za tehničke preglede "Centar" u Iloku tehnička neispravnost utvrđena sa svega 6,89 % vozila, odnosno 93,11% vozila bila su tehnički ispravna. Slično je i u stanici "Jadroinvesting" u Trogiru (8,97 % neispravnih) itd.

Obratan je slučaj npr. u stanici Autokluba "Hvar" u kojoj je utvrđeno 59,96 % vozila bez greške, tj. 40,04 % vozila je proglašeno tehnički neispravnima na prvom pregledu. Uspoređujući ove podatke s podacima iz prethodnih godina, uočavamo da se raspon između najmanjih i najvećih postotaka utvrđenih neispravnosti u odnosu na prethodne godinu povećao. Jedan od razloga za ovo povećanje svakako leži u činjenici da u ovoj statističkoj obradi nije uzimana u obzir greška pod šifrom 76 (CO - analiza obojenosti plinova), pošto zbog "prijelaznog roka" kod EKO testa ta greška nije razlog za odbijanje tehničkog pregleda vozila.

Priloženi prikaz zorno prikazuje usporedive odnose i iz njega je vidljivo, da je u roku od godinu dana (između 2001. i 2002. godine), došlo do pada udjela tehnički neispravnih vozila s 24,05%, na 22,43%, odnosno da je broj vozila za koja je na tehničkom pregledu utvrđeno da su ispravna porasao s 75,95% na 77,57%. Radi boljeg pregleda, u nastavku je naveden i pojedinačni popis stanica u kojima je utvrđen postotak tehnički neispravnih vozila u rasponima do 10% (grupa 1 - 5 stanica), od 10 - 20% (grupa 2 - 38 stanica), od 20 do 30% (grupa 3 - 51 stanica), od 30 - 40% (grupa 4 - 32 stanice), 40 do 50% i (grupa 5 - 2 stanice).

U nastavku slijede grafički prikazi ovih tabličnih podataka, i to usporedba udjela tehnički neispravnih vozila u posljednjih 11 godina te broj stanica za tehnički pregled po grupama utvrđenog postotka tehnički neispravnih vozila.

Tablica 3

SIFRA STP	NAZIV	UKUPNO PREGLEDANO VOZILA	ISPRAVNIH VOZILA (%)
1	2	3	4
	UKUPNO	1.410.178	77,57
H-001	CVH, STP "Stankom", Vukovar	13.033	72,77
H-002	CVH, STP "Euro Bjelovar", Bjelovar	13.140	67,60
H-003	STP "Auto-Dubrovnik", Mlini	14.382	74,72
H-004	CVH, STP "Autopoduzeće", Imotski	8.309	73,85
H-005	CVH, STP "Tehnička škola", Karlovac	21.558	80,92
H-006	CVH, STP "Rapid", Koprivnica	18.768	74,99
H-007	STP Automotoklub "Križevci", Križevci	7.348	71,40
H-008	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Kutina	6.619	68,55
H-009	CVH, STP "Metković", Metković	7.130	67,61
H-010	CVH, STP "Autoreparatura", Osijek	19.562	83,16
H-011	STP "Brioni", Pula	29.726	80,82
H-012	STP "Istra-auto", Umag	12.113	72,23
H-013	STP "Istratrans", Labin	10.126	82,24
H-014	STP "Auto-Hrvatska", Rijeka	29.976	67,70
H-015	STP "Slavonijatrans", Slavonski Brod	18.841	81,40
H-016	STP "Promet", Makarska	8.031	78,95
H-017	STP "Euro Daus", Split	42.676	80,14
H-018	STP "Autoservisni centar", Varaždin	22.465	72,65
H-019	STP Autoklub "Vinkovci", Vinkovci	15.966	74,31
H-020	STP "Agroservis", Virovitica	12.407	68,99
H-021	CVH, STP "Mehanizacija", Zadar	15.847	86,76
H-022	STP "Automehanika servisi", Zagreb	31.246	73,66
H-023	CVH, STP "Centar", Osijek	5.696	83,94
H-024	STP "Autoremetinec", Zagreb	40.186	85,44
H-025	STP "Auto-Maksimir", Zagreb	27.784	79,75
H-026	STP "Baotić", Zagreb	25.735	86,66
H-027	CVH, STP "Panex", Čakovec	16.048	70,42

H-028	STP "Kaznionica u Valturi", Pula	7.099	78,93
H-029	STP "Klek Commerce", Ogulin	7.767	71,67
H-030	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Čazma	7.181	73,07
H-031	CVH, STP "Euro Karlovac", Karlovac	13.124	76,42
H-032	STP "Trgocentar", Zabok	14.679	65,01
H-033	CVH, STP "Institut", Velika Gorica	4.826	78,39
H-034	CVH, STP "Hrvatska Dubica", Hrvatska Dubica	1.023	86,50
H-035	STP Autoklub "Našice", Našice	8.634	61,06
H-036	STP "Herz", Požega	14.011	72,60
H-037	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Daruvar	6.095	67,90
H-038	STP Autoklub "Nova Gradiška", Nova Gradiška	9.498	69,18
H-039	CVH, STP "Džinić", Županja	8.340	58,24
H-040	CVH, STP "Poreč", Poreč	13.507	87,64
H-041	STP PIK "Đakovština", Đakovo	13.228	71,53
H-042	CVH, STP "Gospić", Gospić	6.030	69,37
H-044	STP Autoklub "Rijeka", Rijeka	30.194	81,89
H-045	STP "Croatiatrans", Zlatar	6.879	68,90
H-046	STP Automotoklub "Siget", Zagreb	42.223	90,21
H-047	CVH, STP "Autotransport", Šibenik	20.559	80,45
H-048	STP "Blato", Blato-Korčula	5.918	67,77
H-049	CVH, STP "Papuk-trgovina", Pakrac	5.035	82,42
H-050	CVH, STP "Caprag", Sisak	5.841	70,94
H-051	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Slatina	7.002	71,30
H-052	STP "Autoprijevoz", Otočac	4.998	70,76
H-054	STP "Autoslavonija", Osijek	10.728	81,49
H-055	CVH, STP "Knin", Knin	4.838	86,42
H-056	STP "Ikarplast", Crikvenica	11.533	83,95
H-057	CVH, STP "Zelina", Sv.Ivan Zelina	11.905	79,20
H-058	STP "Mehanizacija, prijevoz i graditeljstvo", Delnice	5.787	73,19
H-059	CVH, STP "Belje", Beli Manastir	10.202	75,53
H-060	STP "Zračna luka Rijeka", Omišalj	1.186	77,13

H-061	STP "Euro Daus", Zagreb	18.213	86,48
H-062	CVH, STP "Autoprijevoz", Sinj	11.108	68,34
H-063	STP "Jadrantrans", Vrgorac	2.430	69,27
H-064	CVH, STP "Donji Miholjac", Donji Miholjac	4.891	68,52
H-065	STP "Komunalac", Grubišno Polje	4.640	64,91
H-066	CVH, STP "Jadran-turist", Rovinj	7.506	76,47
H-067	CVH, STP "Glina", Glina	3.078	74,45
H-068	STP PIK "Vrbovec", Autoservis, Vrbovec	11.541	67,62
H-069	STP Autoklub "Varaždin", Varaždin	11.081	79,70
H-070	STP Autoklub "Pazin", Pazin	10.281	62,15
H-071	STP "Mehanizacija i prijevoz", Đurđevac	8.244	71,35
H-072	STP "Zubak auto", Velika Gorica	29.083	82,14
H-073	CVH, STP "Pločetrans", Ploče	4.935	69,19
H-074	CVH, STP "Orahovica", Orahovica	3.512	66,40
H-075	STP Poduzeće "Vodovod i čistoća Cres", Cres	867	76,30
H-076	STP Autoklub "Supetar", Supetar	3.407	62,02
H-077	STP Autoklub "Hvar", Vrbanj	3.191	59,96
H-078	STP "Presečki group", Krapina	10.878	79,28
H-079	STP "Autopromet", Slunj	2.775	81,03
H-080	CVH, STP "Buzet", Buzet	4.224	68,13
H-081	STP Autoklub "Jastrebarsko", Jastrebarsko	9.090	69,55
H-082	CVH, STP "Prelog", Prelog	8.768	70,97
H-083	STP Centar "Kovačić", Ludbreg	12.777	61,92
H-084	CVH, STP "Automehanika", Zagreb	27.197	89,00
H-085	CVH, STP "Duhanprodukt", Pitomača	5.524	76,93
H-086	CVH, STP "Ivanić Grad", Ivanić Grad	5.745	77,97
H-087	CVH, STP "Autocentar Pall", Sisak	13.019	79,87
H-088	CVH, STP "Auto Rio", Mali Lošinj	2.651	81,75
H-089	STP Kombinat "Belišće", Belišće	8.139	62,36
H-090	CVH, STP "Dugi Rat", Dugi Rat	8.387	73,28
H-092	CVH, STP "Motoremont", Novska	4.898	73,97
H-093	CVH, STP "Slavijatrans", Petrinja	7.561	80,97

H-094	CVH, STP Sunja, Sunja	2.094	89,63
H-095	CVH, STP "Euro Ivanec", Ivanec	8.445	78,07
H-096	CVH, STP "Pag", Pag	2.408	81,77
H-097	CVH, STP "Euroduhan", Bjelovar	10.278	61,72
H-098	CVH, STP "Enco", Sesvete	26.395	75,93
H-099	CVH, STP "Euro Brod", Slavonski Brod	14.193	76,23
H-100	CVH, STP "Posavec", Čakovec	10.581	72,51
H-101	CVH, STP "Kočija", Drenovci	6.607	64,40
H-102	CVH, STP "Zaprešić", Zaprešić	17.212	83,00
H-103	CVH, STP "Euro Solin", Solin	23.280	83,84
H-104	CVH, STP "Kutina", Kutina	6.316	83,39
H-105	CVH, STP "Benkovac", Benkovac	2.932	88,96
H-106	CVH, STP "Trgopromet", Novi Marof	5.679	78,64
H-107	CVH, STP "Jadroinvesting", Trogir	14.872	91,03
H-108	CVH, STP "Bosilj", Garešnica	7.029	77,04
H-109	CVH, STP "Atlas", Zadar	7.686	90,46
H-110	CVH, STP "Euro Biograd", Biograd n/m	3.917	75,39
H-111	CVH, STP "Euro Daus", Split	10.604	81,60
H-112	CVH, STP "Dugo Selo", Dugo Selo	5.390	78,05
H-113	CVH, STP "MTT", Rijeka	25.531	76,40
H-114	CVH, STP "Euro Zadar", Zadar	11.724	84,09
H-115	CVH, STP "Krk", Krk	9.077	85,06
H-116	CVH, STP "Oroslavlje", Oroslavje	6.548	64,39
H-117	CVH, STP "Požega", Požega	6.599	70,77
H-118	CVH, STP "Euro Zagreb I", Zagreb	10.278	88,24
H-119	CVH, STP "Euro Zagreb II", Sveta Nedelja	11.316	84,89
H-120	CVH, STP "Vodice", Vodice	5.101	66,99
H-121	CVH, STP "Atlas", Dubrovnik	6.752	85,04
H-122	CVH, STP "Centar auto Varaždin", Varaždin	4.477	69,61
H-123	CVH, STP "Euro Zagreb III", Zagreb	14.972	88,78
H-124	CVH, STP "Mursko Središće", Mursko Središće	2.975	66,30

H-125	CVH, STP "Centar", Popovača	2.779	76,34
H-126	CVH, STP "Euro Osijek", Osijek	8.419	90,78
H-127	CVH, STP "Euro Varaždin", Varaždin	5.446	86,96
H-128	CVH, STP "Korenica", Korenica	718	70,45
H-129	CVH, STP "Belići", Kastav	1.955	64,09
H-130	CVH, STP "Centar", Koprivnica	4.433	74,65
H-131	CVH, STP "Centar", Ilok	931	93,11

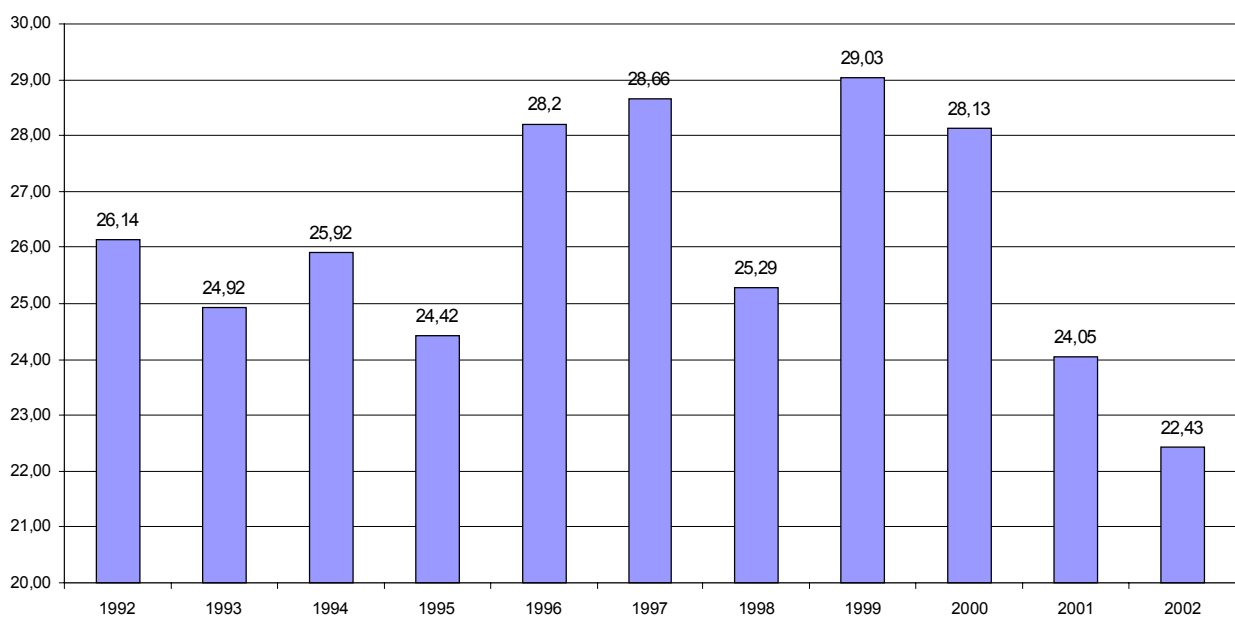
GRUPA 1: utvrđeno manje od 10% neispravnih vozila			5
H-131	CVH, STP "Centar", Ilok	931	6,89
H-107	CVH, STP "Jadroinvesting", Trogir	14.872	8,97
H-126	CVH, STP "Euro Osijek", Osijek	8.419	9,22
H-109	CVH, STP "Atlas", Zadar	7.686	9,54
H-046	STP Automotoklub "Siget", Zagreb	42.223	9,79
GRUPA 2: utvrđeno između 10 i 20 % neispravnih vozila			38
H-094	CVH, STP Sunja, Sunja	2.094	10,37
H-084	CVH, STP "Automehanika", Zagreb	27.197	11,00
H-105	CVH, STP "Benkovac", Benkovac	2.932	11,04
H-123	CVH, STP "Euro Zagreb III", Zagreb	14.972	11,22
H-118	CVH, STP "Euro Zagreb I", Zagreb	10.278	11,76
H-040	CVH, STP "Poreč", Poreč	13.507	12,36
H-127	CVH, STP "Euro Varaždin", Varaždin	5.446	13,04
H-021	CVH, STP "Mehanizacija", Zadar	15.847	13,24
H-026	STP "Baotić", Zagreb	25.735	13,34
H-034	CVH, STP "Hrvatska Dubica", Hrvatska Dubica	1.023	13,50
H-061	STP "Euro Daus", Zagreb	18.213	13,52
H-055	CVH, STP "Knin", Knin	4.838	13,58
H-024	STP "Autoremetinec", Zagreb	40.186	14,56
H-115	CVH, STP "Krk", Krk	9.077	14,94
H-121	CVH, STP "Atlas", Dubrovnik	6.752	14,96

H-119	CVH, STP "Euro Zagreb II", Sveta Nedelja	11.316	15,11
H-114	CVH, STP "Euro Zadar", Zadar	11.724	15,91
H-056	STP "Ikarplast", Crikvenica	11.533	16,05
H-023	CVH, STP "Centar", Osijek	5.696	16,06
H-103	CVH, STP "Euro Solin", Solin	23.280	16,16
H-104	CVH, STP "Kutina", Kutina	6.316	16,61
H-010	CVH, STP "Autoreparatura", Osijek	19.562	16,84
H-102	CVH, STP "Zaprešić", Zaprešić	17.212	17,00
H-049	CVH, STP "Papuk-trgovina", Pakrac	5.035	17,58
H-013	STP "Istratrans", Labin	10.126	17,76
H-072	STP "Zubak auto", Velika Gorica	29.083	17,86
H-044	STP Autoklub "Rijeka", Rijeka	30.194	18,11
H-096	CVH, STP "Pag", Pag	2.408	18,23
H-088	CVH, STP "Auto Rio", Mali Lošinj	2.651	18,25
H-111	CVH, STP "Euro Daus", Split	10.604	18,40
H-054	STP "Autoslavonija", Osijek	10.728	18,51
H-015	STP "Slavonijatrans", Slavonski Brod	18.841	18,60
H-079	STP "Autopromet", Slunj	2.775	18,97
H-093	CVH, STP "Slavijatrans", Petrinja	7.561	19,03
H-005	CVH, STP "Tehnička škola", Karlovac	21.558	19,08
H-011	STP "Brioni", Pula	29.726	19,18
H-047	CVH, STP "Autotransport", Šibenik	20.559	19,55
H-017	STP "Euro Daus", Split	42.676	19,86
GRUPA 3: utvrđeno između 20 i 30 % neispravnih vozila			51
H-087	CVH, STP "Autocentar Pall", Sisak	13.019	20,13
H-025	STP "Auto-Maksimir", Zagreb	27.784	20,25
H-069	STP Autoklub "Varaždin", Varaždin	11.081	20,30
H-078	STP "Presečki group", Krapina	10.878	20,72
H-057	CVH, STP "Zelina", Sv.Ivan Zelina	11.905	20,80
H-016	STP "Promet", Makarska	8.031	21,05
H-028	STP "Kaznionica u Valturi", Pula	7.099	21,07

H-106	CVH, STP "Trgopromet", Novi Marof	5.679	21,36
H-033	CVH, STP "Institut", Velika Gorica	4.826	21,61
H-095	CVH, STP "Euro Ivanec", Ivanec	8.445	21,93
H-112	CVH, STP "Dugo Selo", Dugo Selo	5.390	21,95
H-086	CVH, STP "Ivanić Grad", Ivanić Grad	5.745	22,03
H-060	STP "Zračna luka Rijeka", Omišalj	1.186	22,87
H-108	CVH, STP "Bosilj", Garešnica	7.029	22,96
H-085	CVH, STP "Duhanprodukt", Pitomača	5.524	23,07
H-066	CVH, STP "Jadran-turist", Rovinj	7.506	23,53
H-031	CVH, STP "Euro Karlovac", Karlovac	13.124	23,58
H-113	CVH, STP "MTT", Rijeka	25.531	23,60
H-125	CVH, STP "Centar", Popovača	2.779	23,66
H-075	STP Poduzeće "Vodovod i čistoća Cres", Cres	867	23,70
H-099	CVH, STP "Euro Brod", Slavonski Brod	14.193	23,77
H-098	CVH, STP "Enco", Sesvete	26.395	24,07
H-059	CVH, STP "Belje", Beli Manastir	10.202	24,47
H-110	CVH, STP "Euro Biograd", Biograd n/m	3.917	24,61
H-006	CVH, STP "Rapid", Koprivnica	18.768	25,01
H-003	STP "Auto-Dubrovnik", Mlini	14.382	25,28
H-130	CVH, STP "Centar", Koprivnica	4.433	25,35
H-067	CVH, STP "Glina", Glina	3.078	25,55
H-019	STP Autoklub "Vinkovci", Vinkovci	15.966	25,69
H-092	CVH, STP "Motoremont", Novska	4.898	26,03
H-004	CVH, STP "Autopoduzeće", Imotski	8.309	26,15
H-022	STP "Automehanika servisi", Zagreb	31.246	26,34
H-090	CVH, STP "Dugi Rat", Dugi Rat	8.387	26,72
H-058	STP "Mehanizacija, prijevoz i graditeljstvo", Delnice	5.787	26,81
H-030	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Čazma	7.181	26,93
H-001	CVH, STP "Stankom", Vukovar	13.033	27,23
H-018	STP "Autoservisni centar", Varaždin	22.465	27,35
H-036	STP "Herz", Požega	14.011	27,40
H-100	CVH, STP "Posavec", Čakovec	10.581	27,49

H-012	STP "Istra-auto", Umag	12.113	27,77
H-029	STP "Klek Commerce", Ogulin	7.767	28,33
H-041	STP PIK "Đakovština", Đakovo	13.228	28,47
H-007	STP Automotoklub "Križevci", Križevci	7.348	28,60
H-071	STP "Mehanizacija i prijevoz", Đurđevac	8.244	28,65
H-051	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Slatina	7.002	28,70
H-082	CVH, STP "Prelog", Prelog	8.768	29,03
H-050	CVH, STP "Caprag", Sisak	5.841	29,06
H-117	CVH, STP "Požega", Požega	6.599	29,23
H-052	STP "Autoprijevoz", Otočac	4.998	29,24
H-128	CVH, STP "Korenica", Korenica	718	29,55
H-027	CVH, STP "Panex", Čakovec	16.048	29,58
GRUPA 4: utvrđeno između 30 i 40 % neispravnih vozila			32
H-122	CVH, STP "Centar auto Varaždin", Varaždin	4.477	30,39
H-081	STP Autoklub "Jastrebarsko", Jastrebarsko	9.090	30,45
H-042	CVH, STP "Gospić", Gospić	6.030	30,63
H-063	STP "Jadrantrans", Vrgorac	2.430	30,73
H-073	CVH, STP "Pločetrans", Ploče	4.935	30,81
H-038	STP Autoklub "Nova Gradiška", Nova Gradiška	9.498	30,82
H-020	STP "Agroservis", Virovitica	12.407	31,01
H-045	STP "Croatiatrans", Zlatar	6.879	31,10
H-008	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Kutina	6.619	31,45
H-064	CVH, STP "Donji Miholjac", Donji Miholjac	4.891	31,48
H-062	CVH, STP "Autoprijevoz", Sinj	11.108	31,66
H-080	CVH, STP "Buzet", Buzet	4.224	31,87
H-037	STP "Čazmatrans tehnički pregledi", Daruvar	6.095	32,10
H-048	STP "Blato", Blato-Korčula	5.918	32,23
H-014	STP "Auto-Hrvatska", Rijeka	29.976	32,30
H-068	STP PIK "Vrbovec", Autoservis, Vrbovec	11.541	32,38
H-009	CVH, STP "Metković", Metković	7.130	32,39
H-002	CVH, STP "Euro Bjelovar", Bjelovar	13.140	32,40

H-120	CVH, STP "Vodice", Vodice	5.101	33,01
H-074	CVH, STP "Orahovica", Orahovica	3.512	33,60
H-124	CVH, STP "Mursko Središće", Mursko Središće	2.975	33,70
H-032	STP "Trgocentar", Zabok	14.679	34,99
H-065	STP "Komunalac", Grubišno Polje	4.640	35,09
H-101	CVH, STP "Kočija", Drenovci	6.607	35,60
H-116	CVH, STP "Oroslavlje", Oroslavlje	6.548	35,61
H-129	CVH, STP "Belići", Kastav	1.955	35,91
H-089	STP Kombinat "Belišće", Belišće	8.139	37,64
H-070	STP Autoklub "Pazin", Pazin	10.281	37,85
H-076	STP Autoklub "Supetar", Supetar	3.407	37,98
H-083	STP Centar "Kovačić", Ludbreg	12.777	38,08
H-097	CVH, STP "Euroduhan", Bjelovar	10.278	38,28
H-035	STP Autoklub "Našice", Našice	8.634	38,94
GRUPA 5: utvrđeno preko 40 % neispravnih vozila			2
H-077	STP Autoklub "Hvar", Vrbanj	3.191	40,04
H-039	CVH, STP "Džinić", Županja	8.340	41,76

GRAFIČKI PRIKAZ UDJELA NEISPRAVNIH VOZILA




4. NEISPRAVNOSTI NA VOZILIMA SVRSTANE PO GRUPAMA KVAROVA

U tablici broj 4 prikazana je učestalost pojava grupa utvrđenih kvarova na vozilima u pojedinim stanicama za tehničke preglede.

Kvarovi su grupirani u 22 karakteristične grupe (oznake kolona 5 - 26), uglavnom na isti način kao i na desnoj strani obrasca zapisnika, s tim da su iz pojedinih grupa izdvojeni i posebno prikazani značajniji pojedinačni kvarovi.

Tako npr. iz grupe kvarova: upravljački uređaji (kolona 7), izdvojen je kao pojedinačni kvar - Poluga i zglobovi - (kolona 8), ili iz grupe kvarova - Osovine i kotači - (kolona 9), kao pojedinačni kvarovi izdvojeni su - Pneumatici - (kolona 10), i Ogibljenje - kolona (11).

Brojevi u kolonama 5 - 26 označavaju postotke utvrđenih kvarova u odnosu na ukupno pregledani broj vozila u pojedinoj stanici za tehničke preglede, naznačen u koloni 3.

U prvom redu ispod zaglavlja tablice (ukupno 1.410.178, podaci i oprema 1,65, oprema po ADR-u 0,12 itd.), prikazani su ukupni prosječni postoci na temelju utvrđenih grešaka u svim stanicama za tehničke preglede vozila, a u odnosu na ukupni broj obavljenih tehničkih pregleda, tj. 1.410.178. Ovi podaci mogu poslužiti za usporedbu konkretnih pojedinačnih podataka iz stanica za tehničke preglede vozila u odnosu na ukupni prosječni podatak.

Pregledom tablice lako se može utvrditi da postoje velike razlike po grupama kvarova u raznim stanicama za tehničke preglede vozila, a što kao i podaci iz tablice broj 2 ukazuje na neujednačenost kriterija ispitivanja i ocjenjivanja vozila.

U koloni 27. prikazan je postotak ispravnih vozila, dok je u kolonama 3 i 4 prikazan ukupan broj tehničkih pregleda te udio pojedine stanice u ukupnom broju pregleda.

One stanice za tehničke preglede u kojima je utvrđen veći broj tehnički neispravnih vozila imaju i više postotke utvrđenih pojedinačnih nedostataka na vozilima i obratno. Iz toga proizlazi isti zaključak u pogledu potrebe ujednačavanja kriterija ocjene tehničkog stanja vozila između stanica.

Ponovno napominjemo da, zbog "prijelaznog roka" EKO testa, pri izradi pregleda nije uzimana u obzir greška pod šifrom 76 (CO - analiza obojenosti plinova), pošto nije razlog za odbijanje ovjere tehničkog pregleda vozila.

Uz grešku 76 grupa grešaka "motor i električna" dolazi do iznosa od 31,34%, a greška 76, odnosno neispravnost na EKO testu, utvrđena je na 22,97 % vozila, s time da je EKO test za vozila s dizelskim motorima obavljan od 18.4.2002. godine.







5. PREGLED OBAVLJENIH ISPITIVANJA ISPUŠNIH PLINOVA (Eko test)

U tablici 5 prikazan je broj obavljenih ispitivanja ispušnih plinova (Eko test) po vrstama Eko testa i pojedinim stanicama za tehničke preglede vozila te broj i udio neispravnih vozila na kojima je obavljeno ovo ispitivanje.

Kako je, u skladu s odredbama Pravilnika o tehničkim pregledima vozila, provođenje Eko testa za vozila s dizelskim motorom počelo 18.4.2002. godine, odnos pojedinih ispitivanja ne predstavlja stvarno stanje voznog parka, pošto je ispitivanje provedeno na svim vozilima s benzinskim motorima, dok je za vozila s dizelskim motorom ispitivanje provedeno na vozilima koja su pristupila pregledu nakon 18.4.2002. godine.

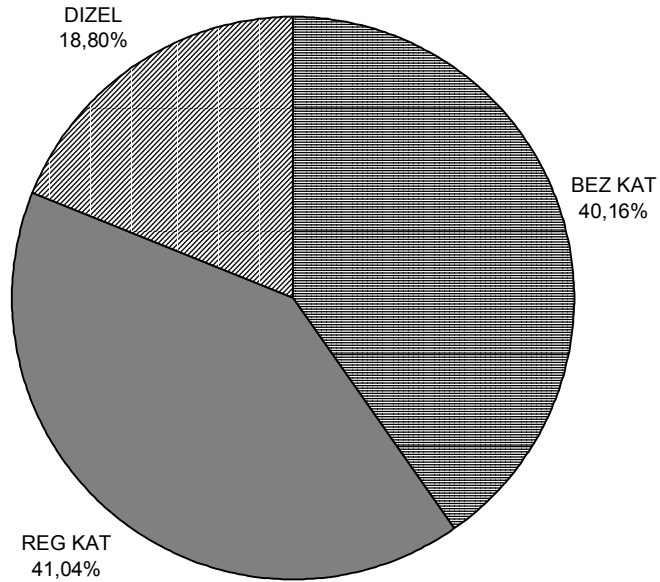
Analizom podataka uočavamo da se udio neispravnih vozila s dizelskim motorima po pojedinim stanicama za tehničke preglede vozila kreće u neočekivano širokim granicama. To upućuje na činjenicu da se u pojedinim stanicama Eko test dizelskih vozila ne obavlja u skladu s propisanim postupcima (možda zbog straha od oštećenja motora).



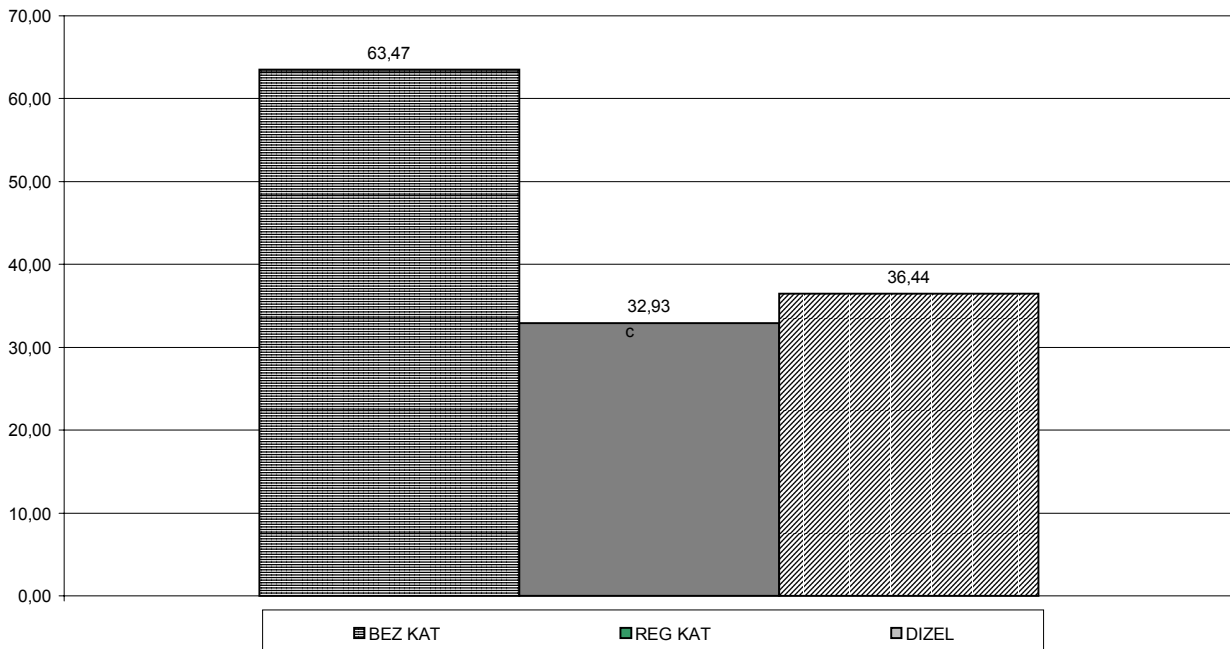




UDIO VOZILA NA EKO TESTU



POSTOTAK NEISPRAVNOSTI U POJEDINIM VRSTAMA EKO TESTA



6. PREGLED NEISPRAVNOSTI NA VOZILIMA PO GRUPAMA KVAROVA I NADZORNICIMA

U tablicu 6 unešeni su rezultati ispitivanja vozila u toku tehničkog pregleda, utvrđeni po pojedinim nadzornicima tehničke ispravnosti, koji obavljaju pregled vozila u stanicama za redovne tehničke preglede. U zaglavlju tablice navedeni su ukupno utvrđeni podaci, na temelju 1.410.178 obavljenih redovnih tehničkih pregleda vozila.

U kolonama 1 i 2 navedeni su naziv STP te broj licence i prezime i ime nadzornika. Broj obrađenih zapisnika, odnosno pregledanih vozila za svakog navedenog nadzornika unesen je u kolonu 3 s oznakom "Ukupno". U koloni 14 uneseni su u postocima podaci o utvrđenom broju ispravnih vozila.

Kolone 4 do 13 iskazuju postotke utvrđenih grupa nedostataka na vozilima. Grupiranje nedostataka odgovara pojedinačnim grupama nedostataka navedenim na desnoj strani obrasca Zapisnika.

I ova tablica, kao i prethodna, koja se odnosi na stanice za tehničke preglede, izrađena je sa svrhom da posluži pojedinačno svakom nadzorniku, da sagleda rezultate svog rada u usporedbi kako s prosječnim skupnim rezultatima (navedenim u prvom redu tablice), tako i s rezultatima svojih kolega koji rade u istoj ili okolnim stanicama za tehničke preglede.

Postojanje značajnijih razlika u rezultatima ispitivanja vozila, što znači i primjenjenih kriterija procjenjivanja njihove tehničke ispravnosti, moguće je utvrditi već i površnom analizom podataka navedenih u ovoj tablici. Ovo ukazuje na potrebu daljnjeg praćenja ovih podataka i aktivnosti za ujednačavanje i objektiviziranje pristupa kontroli tehničke ispravnosti vozila.

Očekivano, podaci iz ove tablice odgovaraju podacima iz prethodnih tablica u pogledu općeg utvrđenog stanja vozila (ispravno - neispravno), i u pogledu pojedinačnih rezultata ispitivanja sklopova vozila. Ovakva situacija je i normalna, obzirom da rezultati stanice za tehničke preglede kao cjeline proizlaze iz rezultata rada nadzornika koji su u njima zaposleni. Pojedinačnom usporedbom i analizom, može se utvrditi da se u stanicama u kojima je postotak neispravnosti vozila visok, ovakav podatak pojavljuje i kod nadzornika koji u njoj rade.

Zaključak odgovara ranije navedenim zaključcima o neophodnoj potrebi poduzimanja aktivnosti na ujednačavanju kriterija kontrole tehničkog stanja vozila, tim više što se u pojedinim slučajevima mogu utvrditi značajna odstupanja u kriterijima čak i među nadzornicima koji rade u istoj stanici za tehničke preglede vozila.





















































7. PREGLED UTVRĐENIH NEISPRAVNOSTI NA TEHNIČKOM PREGLEDU

Pregled neispravnosti utvrđenih na redovnim tehničkim pregledima vozila tijekom 2002. godine prikazan je u tablici 7. Neispravnosti su grupirane u 10 karakterističnih grupa, kao i na obrascu zapisnika o tehničkim pregledima. Tablični prikaz uključuje broj pojedinih neispravnosti te njihov zbroj po pojedinim grupama (kolona 4), te postotne udjele neispravnosti u odnosu na:

- ukupan broj utvrđenih neispravnosti (kolona 6),
- ukupni broj pregledanih vozila (kolona 7)
- ukupni broj neispravnih vozila (kolona 8)

Isto tako, mogu se lako iz ove tablice uočiti i greške koje su utvrđene u malom broju slučajeva. Najmanji broj pojedinačnih neispravnosti utvrđen je u grupi *oprema po ADR-u*, što je i razumljivo zbog relativno malog ukupnog broja vozila koja spadaju u tu kategoriju. Od ostalih neispravnosti vrlo mali broj je utvrđen kod npr. *servo uređaja* u grupi uređaji za upravljanje - samo 129 neispravnosti (0,01%), ili u grupi kontrolni i signalni uređaji - *prekidač svih pokazivača smjera* u samo 657 slučajeva (0,05%). Očito je, da je ovako mali broj utvrđenih navedenih grešaka neočekivano nizak i da potječe vjerojatno iz razloga što su ovi elementi vozila na tehničkom pregledu bili zapostavljeni, tj. nisu bili dovoljno kontrolirani. Iz ovoga se može zaključiti, da tablica 6 može poslužiti kao indikator i podsjetnik nadzornicima u njihovom budućem radu, te je stoga naročito značajna za daljnje poboljšanje rada i kvalitete tehničkog pregleda.

Dijagramski prikazi na stranicama 48 - 50 zorno prikazuju numeričke podatke iz prethodne tablice. Tako u prvom dijagramu, koji prikazuje udio neispravnosti po pojedinim grupama, uočavamo da je daleko najveći udio neispravnosti (ukupno 84,63%) iz *grupa motor i elektriika* (41,48%), *svjetlosni uređaji* (24,56%) i *kočni sustav* (18,59%).

Veliki udio grešaka iz grupe motor i elektriika posljedica su početka provedbe EKO testa. Svaki neispravn EKO test automatski u računalima upisuje grešku "76" u zapisnik o redovnom tehničkom pregledu, iako to još nije razlog za odbijanje tehničkog pregleda.

Ostali dijagrami prikazuju udio pojedinih neispravnosti unutar deset karakterističnih grupa neispravnosti.













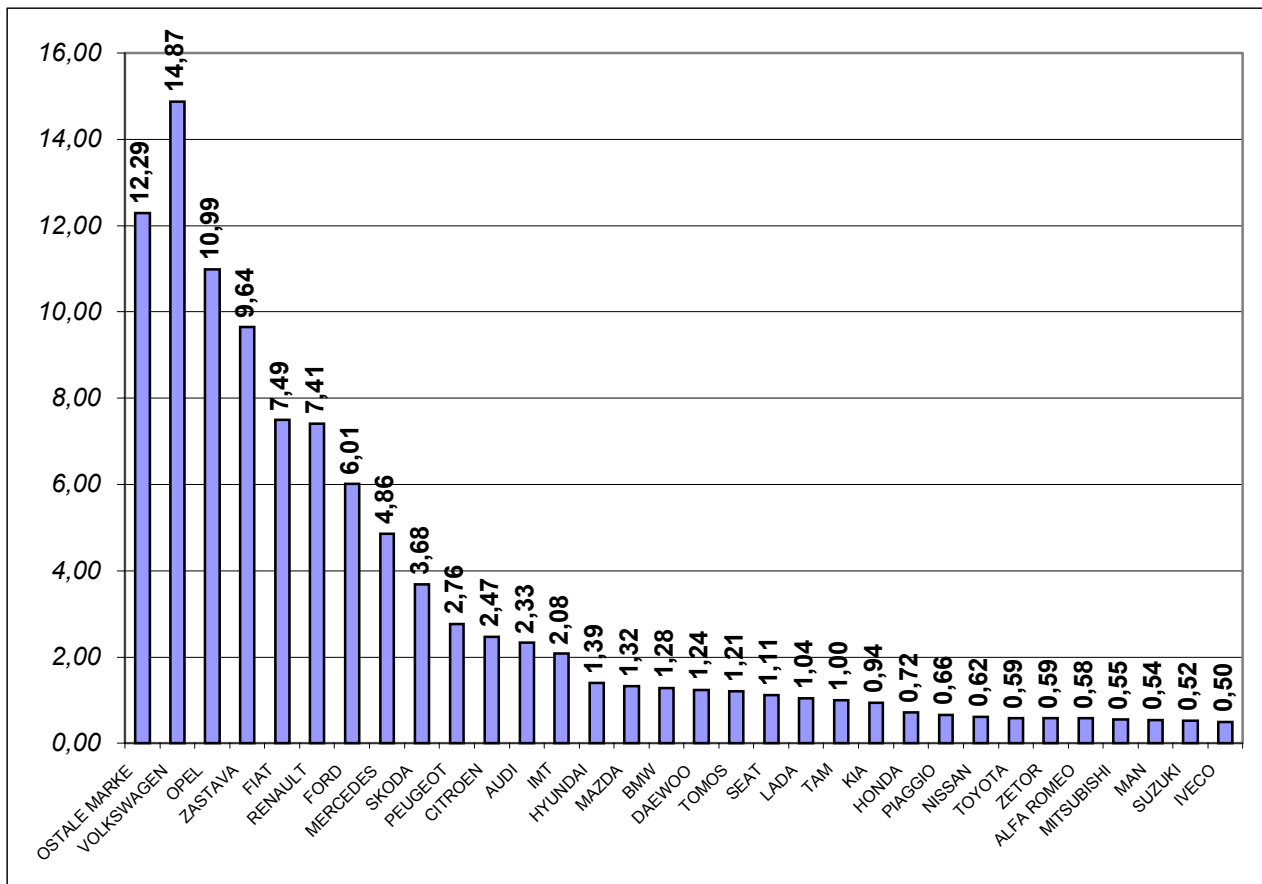
8. UČESTALOST PREGLEDANIH VOZILA PO MARKAMA

Kako je početkom 1998. godine počela primjena kataloga naziva marki vozila i u programskim rješenjima Centra za vozila a kasnije i u središnjoj bazi podataka o registriranim vozilima koja se vodi u Ministarstvu unutrašnjih poslova, više nije moguć slobodan upis naziva marke vozila već on mora odgovarati nazivu iz kataloga.

Primjenom kataloga ispravljena je većina pogrešno upisanih naziva marki vozila, tako da je sada moguće izvršiti kvalitetniju statističku obradu ovih podataka.

U tablici 8 prikazan je udio pojedinih marki vozila na redovnim tehničkim pregledima, za 50 najzastupljenijih marki. Sve ostale marke čine preostalih 4,34%, odnosno svega 68.957 vozila ne pripada jednoj od navedenih 50 marki vozila. Ujedno je za svaku od navedenih marki prikazan udio prema godini proizvodnje i prosječna starost vozila te marke.

Ukoliko izdvojimo one pojedinačne marke vozila koje su zastupljene sa više od 0,5 % u ukupnom broju vozila, sve preostale marke činit će 12,29% ukupnog voznog parka, što je prikazano slijedećim grafičkim prikazom.





9. VOZILA PO VRSTAMA PRIJEVOZA

Obzirom na vrstu prijevoza koji obavljaju, vozila su razvrstana u tri osnovne grupe i to:

- vozila koja služe za javni prijevoz
- vozila koja služe za vlastite potrebe
- vozila koja služe za taxi prijevoz.

Brojčani odnos vozila za gornje namjene, a na temelju obrade podataka sa Zapisnika o tehničkom pregledu vozila za 2000. i 2001. godinu prikazan je u slijedećoj tablici:

	% 2001.	% 2002.
Vozila za javni prijevoz	6,97	6,58
Vozila za vlastite potrebe	92,44	92,90
Taksi vozila	0,49	0,52

Kao što je i za očekivati, daleko veći broj vozila služi za prijevoz za vlastite potrebe (92,90%). Vozila koja se upotrebljavaju za javni prijevoz sudjeluju u ukupnom broju sa svega 6,58%, a taksi vozila sa 0,52%.

Pregledom obrađenih podataka uočava se, da još uvijek nije jasna razlika pojmova između javnog prijevoza i prijevoza za vlastite potrebe. Naime, nerijetko se smatra, da su sva vozila za javni prijevoz ona koja su u vlasništvu poduzeća i obratno, da je namjena svih vozila u privatnom vlasništvu za vlastite potrebe, što nije točno.

Da bi se ove nejasnoće razjasnile, daje se slijedeće objašnjenje:

Javni prijevoz je prijevoz koji je pristupačan svim korisnicima prijevoznih usluga pod jednakim uvjetima. (Mogu ga obavljati kako prijevozne organizacije tako i privatni privrednici u skladu s posebnim zakonom).

Prijevoz za vlastite potrebe je prijevoz što ga pravne osobe i građani obavljaju radi zadovoljavanja potreba u obavljanju svoje djelatnosti.

Iz ovih definicija proizlazi, da su vozila za javni prijevoz samo ona koja se koriste za prijevoz kao uslugu za druge subjekte, pa su to npr. vozila transportnih poduzeća ili privatnih autoprijevoznika, koji se bave ovom djelatnošću. Pri tome treba voditi računa da ovakva poduzeća (i privatnici), imaju i vozila koja ne služe za javni prijevoz kao npr. službene osobne automobile, servisna vozila itd, nego također za vlastite potrebe. Sva ostala vozila služe za prijevoz za vlastite potrebe. Prema navedenom, treba prilikom popunjavanja Zapisnika voditi računa o točnom popunjavanju određenih podataka za ovu namjenu, kako bi se u buduće dobili točniji podaci o vozilima obzirom na vrstu prijevoza koji obavljaju.

10. ZAKLJUČAK

Statistička obrada tehničkih i drugih podataka prikupljenih tijekom redovne provjere tehničke ispravnosti vozila, navedenih u ovom biltenu, izvršena je sa svrhom unapređenja poslovanja stanica za tehničke preglede i to prvenstveno u smislu podizanja nivoa tehničke ispravnosti vozila.

Realizacija ovog zadatka, uvjetovala je stoga i način prezentiranja i odabiranja onih podataka koji u najvećoj mjeri doprinose primjeni objektivnih, ujednačenih i tehnički opravdanih kriterija za kontrolu tehničkog stanja vozila. Primjena ovakvih kriterija, neophodna je radi umanjivanja subjektivnog faktora prilikom ocjenjivanja ispravnosti ili neispravnosti vozila na minimum, i to kako između pojedinih stanica, tako i nadzornika tehničke ispravnosti vozila.

Jedinstveni i tehnički opravdani kriteriji, isključiti će mogućnost prevelike tolerantnosti u ocjenjivanju iz koje proizlazi u stanovitom broju slučajeva da i neispravna vozila dobiju prolaznu ocjenu i dozvolu za sudjelovanje u prometu, ali i pretjeranu strogost, koja uvjetuje dodatne troškove za korisnike vozila, a koji nisu tehnički neophodni ni opravdani.

Nadalje, ovakvi slučajevi stvaraju nepotrebne nesporazume s korisnicima vozila, kao i status "blagih" stanica i nadzornika za tehničke preglede, nasuprot onima koji uživaju glas "strogih".

Kao daljnji rezultat primjene ovako obrađenih podataka u praksi, mogu se očekivati poboljšanja u organizaciji rada na kontroli vozila u stanicama za tehničke preglede. Iz ovoga nadalje proizlazi, da će ubuduće biti moguće više pažnje posvetiti onim nedostacima vozila koji su učestaliji, a ujedno i važniji za sigurno korištenje vozila u prometu, i to kako općenito, tako i u odnosu na pojedine marke i tipove vozila, godinu proizvodnje i broj preveženih kilometara. Prikupljeni, obrađeni i sistematizirani podaci o utvrđenim nedostacima na vozilima dovesti će tijekom vremena i do preciznije definicije kategorija tehničke ispravnosti.

Pored navedenih razloga za obradu podataka o tehničkim pregledima vozila, valja imati u vidu da je značajan razlog za obavljanje ovog posla i u okolnosti što se na taj način afirmira i društvena uloga i značaj kontrole tehničke ispravnosti vozila - tehničkog pregleda - u kompleksnoj aktivnosti čitavog društva, koja se obavlja radi postizanja veće sigurnosti u cestovnom prometu.

Nema sumnje, da navedeni podaci mogu poslužiti i šire, tj. izvan domene rada stanica za tehničke preglede. Oni mogu koristiti kako pri planiranju i utvrđivanju potreba za servisno - remontnim kapacitetima za održavanje vozila, tako i pri provođenju organizacije održavanja ovisno o broju i tipovima vozila pojedinih proizvođača. Na analizu ovih podataka nadovezuje se i mogućnost boljeg i točnijeg planiranja nabave i uskladištenja rezervnih dijelova i to po količini i asortimanu. Očito je, da ostvarivanje navedenih mogućnosti koje proizlaze iz obrade podataka o vozilima, pogotovo sa stanovišta sigurnosti prometa, obavezuje sve strukture koje se bave ovim poslovima na praćenje prikazanih rezultata. Ovo se odnosi na stručnu službu Centra za vozila Hrvatske u smislu prikupljanja, analiziranja i prezentiranja podataka, tako i na stanice za tehničke preglede u odnosu na njihovu daljnju analizu u konkretnim uvjetima i primjenu u svakodnevnoj praksi kontrole vozila, ali i na inspeksijske organe koji vrše nadzor nad radom stanica, te da ovu aktivnost treba i u buduće razvijati i usavršavati.





Dodatak

POPIS

nadzornika tehničke ispravnosti vozila















































