

Zmeny vyhlášok č. 578/2006 Z. z. a 29/2006 Z. z. od 1.1.2012 a 1.2.2012, ktoré majú vplyv na oblasť technických kontrol vozidiel

Začiatkom roka 2012 nadobúdajú účinnosť tieto nové vyhlášky MDVRR SR:

- [vyhláška č. 355/2011 Z. z.](#), ktorá s účinnosťou od 1.1.2012 mení a dopĺňa vyhlášku č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov,
- [vyhláška č. 2/2012 Z. z.](#), ktorá s účinnosťou od 1.2.2012 mení a dopĺňa vyhlášku č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a
- [vyhláška č. 3/2012 Z. z.](#), ktorá s účinnosťou od 1.2.2012 dopĺňa vyhlášku č. 29/2006 Z. z. v znení vyhlášky č. 353/2009 Z. z.

Nové vyhlášky nadväzujú na [zákon č. 519/2011 Z. z.](#), ktorý mení a dopĺňa zákon č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov (zmeny zákona sú predmetom osobitného [informačného dokumentu](#)). Zmeny sa dotknú aj tých častí pôvodných vyhlášok, ktoré upravujú vykonávanie technických kontrol vozidiel a činnosť staníc technickej kontroly (STK). Najvýznamnejšie z týchto zmien sú:

I. Meradlo spomalenia ako súčasť povinného vybavenia STK od 1.1.2012

Súčasťou povinného technologického vybavenia STK sa od 1.1.2012 stáva meradlo spomalenia vozidla – decelerograf (čl. I body 1 a 2 vyhlášky č. 355/2011 Z. z., respektíve § 34 ods. 2 a 5 vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov).

Ak má STK viacero liniek, stačí, aby bola vybavená len jedným decelerografom. Decelerograf podlieha kalibrácii v lehote 1 rok.

Decelerograf sa bude od 1.2.2012 používať pri jazdnej skúške bŕzd vozidiel, ktoré nemožno skontrolovať na valcovej skúšobni bŕzd (VSB). Vyplýva to zo smernice 2010/48/EÚ, ktorá určuje všetkým členským štátom Európskej únie povinnosť vykonať pri technickej kontrole jazdnú skúšku bŕzd s použitím decelerografu v prípadoch, ak z technických dôvodov nie je možná skúška na VSB. Predpisy doteraz platné v Slovenskej republike tiež umožňovali vykonať jazdnú skúšku, ak sa nedal účinok bŕzd na VSB odmerať (ide napríklad o vozidlá s pohonom viacerých náprav alebo s malým rozchodom kolies). Nebolo však pri nej potrebné používať decelerograf, vyhodnotenie bolo subjektívne.

Mobilné STK, vyhláškou č. 578/2006 Z. z. určené najmä na kontrolu traktorov a ich prípojných vozidiel, musia decelerograf mať vo svojom vybavení a používať ho pri skúške bŕzd už v súčasnosti. V Slovenskej republike zatiaľ existuje len jedna mobilná STK.

II. Nové predpísané hodnoty zbrzdení prevádzkovej brzdy od 1.1.2012

Pre niektoré kategórie vozidiel sa zavádzajú nové hodnoty predpísaných zbrzdení dosahovaných prevádzkovou brzdou (čl. I bod 11 vyhlášky č. 355/2011 Z. z., respektíve bod 1.2.2 prílohy č. 4a vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov). Zmena opäť vyplýva zo smernice 2010/48/EÚ a týka sa všetkých členských štátov Európskej únie. Nové hodnoty zbrzdení sú uvedené v tabuľke:

Kategória vozidiel	Zbrzdenie prevádzkovej brzdy predpísané od 1.1.2012		Dosiť predpísané zbrzdenie prevádzkovej brzdy
	vozidlá po prvýkrát prihlásené do evidencie od 26.6.2009	vozidlá prihlásené do evidencie pred 26.6.2009	
N ₁	50 %	45 %	50 % (45 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)
M ₁	58 %	50 % a pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991 48 %	50 %
M ₂ a M ₃	50 %	50 % a pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991 48 %	50 % (48 % pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991)
N ₂ a N ₃	50 %	pre vozidlá prihlásené do evidencie po roku 1988 45 % a pre ostatné vozidlá 43 %	45 % (43 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)
O ₂ , O ₃ a O ₄	45 % pre návesy, 50 % pre ojové prívesy	pre návesy a ojové prívesy prihlásené do evidencie po roku 1988 43 % a pre ostatné vozidlá 40 %	43 % (40 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)
(obe brzdy)	L _{1e}	42 %	40 %
	L _{2e}	40 %	40 %
	L _{3e}	50 %	50 %
	L _{4e}	46 %	45 %
	L _{5e}	44 %	50 %
	L _{6e}	40 %	50 %
	L _{7e}	44 %	50 %
L (brzda na zadnom kolese)	25 %		nebolo určené

III. Povinné zaťaženie vozidiel kategórií M, N a O nad 3,5 t pri technickej kontrole od 1.2.2012

Podľa doterajších predpisov museli byť vozidlá pristavované na technickú kontrolu v staniciach technickej kontroly (STK) nezaťažené. **Od 1.2.2012 prichádza ku zmene, vozidlá kategórií M, N a O s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t budú musieť byť na STK kontrolované zaťažené. Ostatné vozidlá budú môcť byť na technickú kontrolu pristavované naďalej nezaťažené.**

Nutnosť zaťaženia vozidiel vyplýva z postupu kontroly účinku prevádzkovej brzdy vozidiel s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t podľa normy ISO 21069. Smernica 2010/48/EÚ určuje všetkým členským štátom Európskej únie povinnosť prispôsobiť tejto norme kontrolu bŕzd vykonávanú v rámci pravidelnej technickej kontroly.

V Slovenskej republike bolo kvôli európskej smernici potrebné zmeniť zákon č. 725/2004 Z. z. (§ 49 ods. 7 a ods. 11 zákona, zmenené čl. I bodmi 31 a 33 zákona č. 519/2011 Z. z.), a najmä jeho vykonávaciu vyhlášku č. 578/2006 Z. z. (§ 46 a nová príloha č. 4b vyhlášky, zmenené a doplnené čl. I bodmi 9 a 33 vyhlášky č. 2/2012 Z. z.). Nová príloha č. 4b vyhlášky č. 578/2006 Z. z. určuje minimálne zaťaženie, s akým treba vozidlo na technickú kontrolu pristaviť, takto:

Kategória vozidla	Minimálne zaťaženie vozidla (MZ)	Poznámka
M ₁ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	60 %	
M ₂ s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	60 %	
M ₃	60 %	
N ₂	60 %	
N ₃	60 %	ak ide o ťahač návesov, musí na točnicu ťahača pôsobiť zaťaženie zodpovedajúce aspoň hmotnosti, ktorú na točnicu prenesie akýkoľvek nezatažený náves
O ₃	40 %	
O ₄	40 %	

Definícia minimálneho zaťaženia vozidla (MZ):

$$MZ = \frac{m_o}{m_c} \cdot 100\%$$

m_o ... okamžitá hmotnosť vozidla pristaveného na technickú kontrolu,

m_c ... najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla (údaj v rubrike F.1 osvedčenia o evidencii časť I a osvedčenia o evidencii časť II).

Časť vozidiel uvedených v tabuľke spĺňa podmienku minimálneho zaťaženia potrebného pri technickej kontrole už v nenaloženom stave, pri zaťažení na prevádzkovú hmotnosť. Pristavovať na technickú kontrolu naložené bude potrebné najmä tie vozidlá, ktoré majú veľký rozdiel medzi prevádzkovou a najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou.

Postup podľa normy ISO 21069 je podobný tomu, ktorý sa v Slovenskej republike používal pri technických kontrolách aj podľa doterajších predpisov. Hlavným rozdielom je požiadavka, ktorá v doterajších predpisoch nebola, a to odmeranie brzdných síl pri najmenej 30 % konštrukčného tlaku brzdneho aktuátora, aby mohli byť namerané hodnoty použité v tzv. extrapoláčnom výpočte. Vyššia hodnota tlaku, pri ktorom sa brzdné sily odmerajú, umožní v porovnaní s doterajším postupom presnejšie vyhodnotiť účinok brzd. Spôsobom, ako potrebnú hodnotu tlaku dosiahnuť, je zaťažiť vozidlo aspoň na vyhláškou určenú mieru.

Postup kontroly v zhode s normou ISO 21069 je predmetom nových metodických pokynov pre STK, ktoré nadobudnú účinnosť 1.2.2012. Podľa nich sa na STK nebude merať okamžitá hmotnosť vozidla. Splnenie podmienky minimálneho zaťaženia sa teda nebude preverovať priamo. Ak sa však pri skúške prevádzkovej brzdy nedosiahne tlak v brzdovom okruhu meranej nápravy najmenej 30 % konštrukčného tlaku brzdneho aktuátora, bude to dôvodom na hodnotenie vozidla ako dočasne (to znamená na 30 dní) spôsobilého na premávku na pozemných komunikáciách. Vozidlo potom bude musieť byť pristavené viac zaťažené na opakovanú kontrolu.

IV. Monitorovacie záznamové zariadenia povinné pre STK od 30.6.2013

- Zoznam technologických zariadení, ktorými má byť vybavená kontrolná linka STK, sa dopĺňa o monitorovacie záznamové zariadenie (čl. I body 2 a 3 vyhlášky č. 2/2012 Z. z., respektíve § 34 ods. 2 a 5 vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov).**

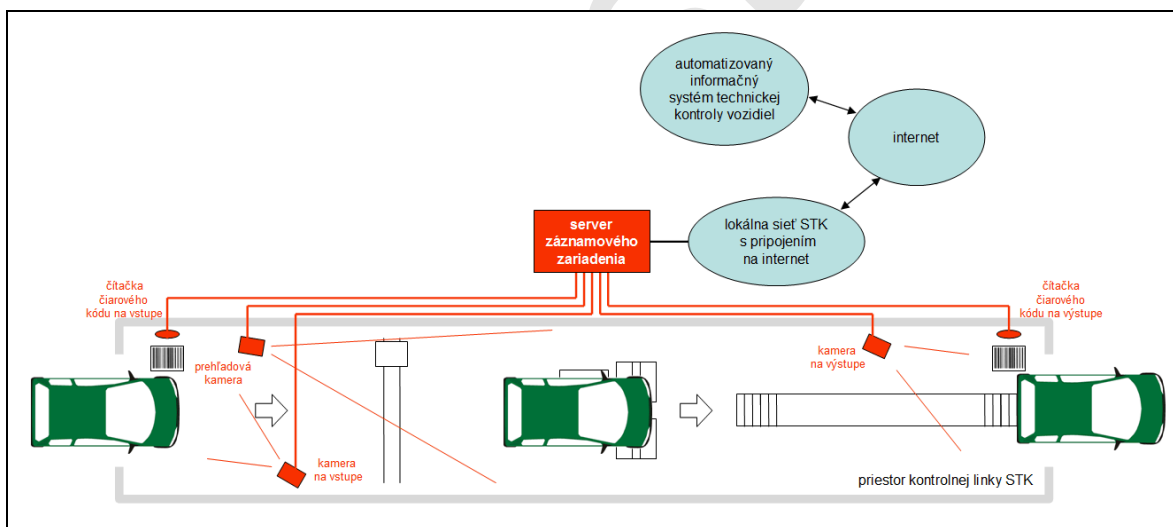
Nová povinnosť sa bude týkať kontrolných liniek typov A, B a C, nebude sa týkať typu M (mobilná STK). Lehota na vybavenie STK monitorovacím záznamovým zariadením je podľa zákona č. 519/2011 Z. z. do 30.6.2013. V období od 1.2.2012 do 30.6.2013 má prebiehať skúšobná prevádzka monitorovacích záznamových zariadení.

2. **Upravujú sa podrobnosti schvaľovania monitorovacieho záznamového zariadenia** (čl. 1 body 6 a 8 vyhlášky č. 2/2012 Z. z., respektíve nové § 36a a § 45a vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov).

Schvaľovanie bude prebiehať podobne, ako pri ostatných technologických zariadeniach STK podliehajúcich schváleniu. Výrobca alebo dodávateľ požiada poverenú technickú službu technickej kontroly vozidiel o overenie vhodnosti zariadenia. V prípade kladného výsledku môže požiadať MDVRR SR o schválenie zariadenia. Po schválení môže zariadenia zhodné so schváleným typom dodávať oprávneným osobám technickej kontroly (prevádzkovateľom STK).

3. **Určujú sa základné technické požiadavky na monitorovacie záznamové zariadenia** (čl. 1 bod 32 vyhlášky č. 2/2012 Z. z., respektíve nová príloha č. 3a vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov).

Monitorovacie záznamové zariadenie má byť tvorené najmenej tromi kamerami snímajúcimi priestor kontrolnej linky STK. Okrem toho má zahŕňať server záznamového zariadenia, ktorý automaticky zasiela snímky do automatizovaného informačného systému technických kontrol vozidiel, a na ktorom sa automaticky ukladá a uchováva zhotovený videozáznam. Súčasťou má byť aj dvojica čítačiek čiarového kódu a ďalšie komunikačné zariadenia ako kabeláž, modem, router alebo zariadenia bezdrôtovej siete, ak sú potrebné. Server záznamového zariadenia a komunikačné zariadenia môžu byť spoločné pre viacero kontrolných liniek. Monitorovacie záznamové zariadenie má zaznamenávať vstup vozidla na kontrolnú linku, priebeh technickej kontroly vozidla na kontrolnej linke a výstup vozidla z kontrolnej linky. Možná konfigurácia monitorovacieho záznamového zariadenia na kontrolnej linke STK je na obr. č. 1.



Obr. č. 1.: Možná konfigurácia monitorovacieho záznamového zariadenia na kontrolnej linke STK.

Zaznamenávanie vstupu vozidla na kontrolnú linku má byť zabezpečené kamerou umiestnenou tak, aby zaberala prednú časť vozidla stojaceho na vstupe na kontrolnú linku. Ak ide o kontrolu prípojného vozidla, môže byť na snímke jeho predná časť zakrytá ľahkým vozidlom. Kamera vyhotoví snímku na začiatku kontroly, v okamihu prečítania čiarového kódu čítačkou čiarového kódu umiestnenou v blízkosti vstupu na kontrolnú linku. Snímka sa ihneď automaticky odošle do informačného systému technickej kontroly, lokálne sa neuchováva. Čiarový kód zodpovedajúci konkrétnej technickej kontrole generuje automatizovaný informačný systém technickej kontroly vozidiel. Snímka musí byť dostatočne kvalitná, aby umožnila rozpoznanie evidenčného čísla, ak je na vozidle predná tabuľka s evidenčným číslom, druhu vozidla, farby vozidla a ďalších zjavných rozlišovacích znakov vozidla. Evidenčné číslo vozidla zachytené na snímke musí byť možné automaticky previesť do textového reťazca a ten následne odoslať do automatizovaného informačného systému technickej kontroly vozidiel.

Zaznamenávanie priebehu technickej kontroly vozidla na kontrolnej linke má byť zabezpečené jednou alebo viacerými kamerami umiestnenými tak, aby zaberali podstatnú časť priestoru kontrolnej linky. Podstatnou časťou priestoru kontrolnej linky sa rozumie priestor zodpovedajúci aspoň polovici celkovej dĺžky kontrolnej linky a zahŕňajúci valcovú skúšobňu bŕzd. Kamera alebo kamery priebežne zhotovujú videozáznam, ten sa ukladá po dobu 30 dní na serveri záznamového zariadenia lokálne na STK. Videozáznam by mal umožňovať rozpoznanie druhu, farby a prípadne aj ďalších zjavných rozlišovacích znakov vozidla. Nebude však slúžiť na kontrolu evidenčného čísla vozidla, môže byť preto v nižšom rozlíšení, ako snímka z kamery na vstupe na kontrolnú linku. Do informačného systému technickej kontroly vozidiel sa videozáznam neprenáša, prenášajú sa len statické snímky, ktoré z neho automaticky každých 5 minút priebežne vyhotovuje lokálny server záznamového zariadenia.

Zaznamenávanie výstupu vozidla z kontrolnej linky by malo prebiehať podobne, ako zaznamenanie vstupu. Kamera vyhotoví snímku zadnej časti vozidla na konci kontroly v okamihu prečítania čiarového kódu čítačkou čiarového kódu pri výstupe z kontrolnej linky. Ak ide o kontrolu motorového vozidla zapojeného v súprave, môže byť jeho zadná časť na snímke zakrytá privesom alebo návesom. Snímka sa ihneď automaticky odošle do informačného systému technickej kontroly, lokálne sa neuchováva. Čiarový kód je rovnaký, aký sa použil pri vstupe na kontrolnú linku. Snímka musí umožniť rozpoznanie evidenčného čísla, ak je na vozidle zadná tabuľka s evidenčným číslom, druhu vozidla, farby vozidla a ďalších zjavných rozlišovacích znakov vozidla. Evidenčné číslo vozidla zachytené na snímke musí byť možné automaticky previesť do textového reťazca a ten následne odoslať do automatizovaného informačného systému technickej kontroly vozidiel.

4. **Určujú sa podrobnosti označenia monitorovaného priestoru na kontrolnej linke STK** (čl. 1 body 1 a 3 vyhlášky č. 3/2012 Z. z., respektíve nový § 12a a nová príloha č. 21a vyhlášky č. 29/2006 Z. z. v znení vyhlášky č. 353/2009 Z. z.).

Kontrolná linka má byť po oboch stranách vstupu a po oboch stranách výstupu označená označeniami podľa obr. č. 2. Výška označenia má byť aspoň 300 mm a šírka aspoň 200 mm.



Obr. č. 2.: Označenie STK o monitorovaní monitorovacím záznamovým zariadením.

V. Nový spôsob vedenia evidencie tlačív dokladov a pečiatok od 1.2.2012

Mení sa spôsob vedenia evidencie tlačív dokladov a pečiatok na STK (čl. 1 bod 7 vyhlášky č. 2/2012 Z. z., respektíve § 39 vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov). Spôsob jej vedenia bude zhodný so spôsobom zaužívaným pri emisných kontrolách.

Evidencia tlačív dokladov a kontrolných nálepiek prijatých na STK má byť vedená v *Knihе prijmu tlačív a kontrolných nálepiek*. Po novom bude pozostávať z dodacích listov vydaných poverenou technickou službou technickej kontroly vozidiel.

Evidencia vydaných tlačív dokladov a kontrolných nálepiek sa po novom bude viesť primárne v elektronickej podobe pomocou automatizovaného informačného systému technických kontrol vozidiel. Písomne, ako výtlačok z informačného systému, sa bude

archivovať *denný výdaj tlačív a kontrolných nálepiek*. Výtlačok by sa mal zhotoviť na konci každej pracovnej zmeny. Vedúci STK alebo iný kontrolný technik (spravidla poverený vedúcim) ho po vytlačení podpíše a označí svojou pečiatkou. Štatutárny orgán oprávnenej osoby technickej kontroly alebo ním poverená osoba podpíše výtlačky denného výdaja pred ich uložením do archívu, čo nemusí byť nevyhnutne v deň ich zhotovenia.

Okrem oblasti technickej kontroly je novelizáciou vyhlášok dotknutá aj oblasť emisných kontrol vozidiel. Zmeny v tejto oblasti nie sú predmetom tohto dokumentu.

TESTEK, poverená technická služba technickej kontroly vozidiel

www.testek.sk