Konferencia „Legislatíva v cestnej doprave a bezpečnosť v cestnej premávke“

sprievodná akcia Autosalónu Autoshow Nitra 2025, 10.10.2025

Aktuálny výkon cestných technických kontrol v Slovenskej republike s vyhliadkou navrhovaných zmien smernice 2014/47/EU v budúcnosti

Marián Rybianský, Peter Ondrejka

Cestné technické kontroly (CTK)

Legislatíva Európskej únie

Smernica Európskeho parlamentu a Rady

2014/45/EÚ

o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES

Smernica Európskeho parlamentu a Rady

2014/46/EÚ

o zmene smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá

Smernica Európskeho parlamentu a Rady

2014/47/EÚ

o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES

Legislatíva Slovenskej republiky

Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov

technické kontroly vykonávané v stabilných STK

emisné kontroly vykonávané v stabilných PEK

cestné technické kontroly náhodne vybraných úžitkových vozidiel vykonávané PZ SR

Vďaka smernici 2014/47/EÚ sú CTK už do veľkej miery harmonizované naprieč členskými štátmi EÚ.

Rozsah kontroly a klasifikácia chýb sú takmer úplne kompatibilné s technickými kontrolami na STK, čo umožňuje využiť dáta aj na priame porovnania medzi oboma nástrojmi dozoru nad technickým stavom vozidiel.

Cestné technické kontroly v roku 2024

Kategória vozidla		Kontrolovaných vozidiel	%
M1	automobil na prepravu osôb do 8 miest na sedenie okrem miesta vodiča	5	0,07%
M2 a M3	autobus	23	0,32%
N1	automobil na prepravu nákladov do celkovej hmotnosti 3,5 t vrátane	107	1,51%
N2 a N3	automobil na prepravu nákladov s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	4.551	64,28%
O1 a O2	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou do 3,5 t vrátane	4	0,06%
O3 a O4	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	2.382	33,64%
R	prípojné vozidlo za traktor	3	0,04%
T	kolesový traktor	5	0,07%
Celkom		**7.080**	**100,00%**

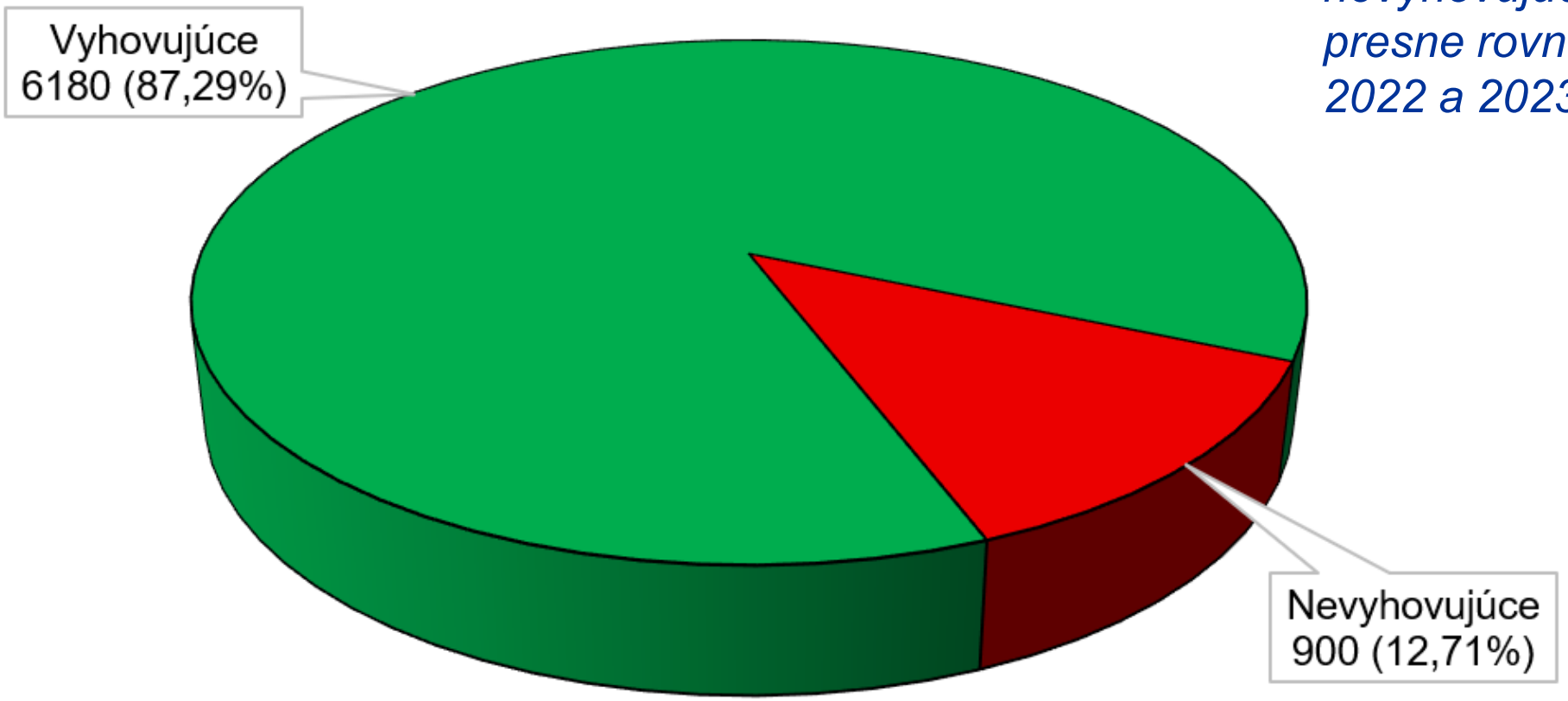
Každý rok je potrebné vykonať najmenej taký počet cestných technických kontrol, aby zodpovedal aspoň 5 % celkového počtu vozidiel kategórií M2, M3, N2, N3, O3 a O4, ktoré sú evidované v SR.

K 31.12.2024 to znamenalo vykonať aspoň 5.786 kontrol, vykonaním celkovo 7.080 kontrol tak bola táto požiadavka zákona splnená.

Štruktúra kontrolovaných vozidiel podľa štátov ich evidencie

Štát evidencie vozidla	 Slovensko	 Poľsko	 Rumun-sko	 Česká republika	 Maďarsko	 Zvyšok EÚ a Švajčiar-sko	 Ukrajina	 Srbsko	 Bulharsko	 Turecko	Iné	**Celkom**
Počet kontrol	3.165	1.958	471	425	418	181	123	116	91	62	70	**7.080**
Podiel v %	44,70%	27,66%	6,65%	6,00%	5,90%	2,56%	1,74%	1,64%	1,29%	0,88%	0,99%	**100,00%**

Hodnotenie vozidiel pri CTK za rok 2024



Pomer vyhovujúcich a nevyhovujúcich je takmer presne rovnaký, ako v rokoch 2022 a 2023

Hodnotenie vozidiel podľa štátu ich evidencie

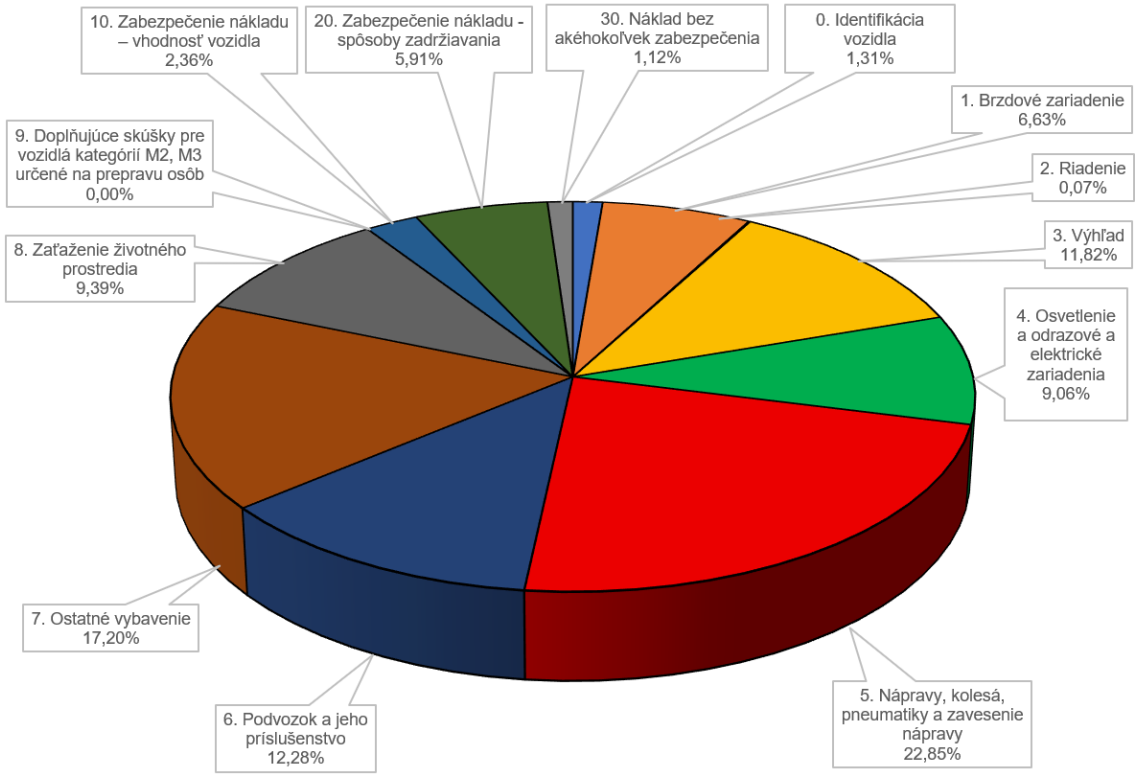
Štát evidencie	Slovensko	Ukrajina	Česká republika	Srbsko	Bulharsko	Maďarsko	Zvyšok EÚ a Švajčiarsko	Turecko	Rumunsko	Poľsko	Iné
Vyhovujúce	**79,65%**	81,30%	86,35%	88,79%	91,21%	91,39%	91,71%	91,94%	95,97%	96,37%	88,57%
Nevyhovujúce	**20,35%**	18,70%	13,65%	11,21%	8,79%	8,61%	8,29%	8,06%	4,03%	3,63%	11,43%

Dôvodom prečo slovenské vozidlá vykazujú horšie výsledky v porovnaní so zahraničnými, môže byť fakt, že na naše cesty zo zahraničia prichádza prevažne kvalitnejšia časť ich vozového parku.

Naopak, policajné kontroly na Slovensku častejšie zachytávajú aj tie u nás evidované vozidlá, ktoré sú kvôli horšiemu technickému stavu využívané len na krátke vzdialenosti v rámci lokálnej dopravy

Vážne a nebezpečné chyby vozidiel pri CTK

Podiel jednotlivých skupín kontrolných položiek na zisťovaných chybách a 10 najčastejších chýb



Poradie	Chyba*		Výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel
1.	5.2.3.d.1	Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky.	1,19%
2.	6.1.4.b	Nárazník alebo zariadenie proti podbehnutiu chýba, nezodpovedá schválenému alebo predpísaným podmienkam.	1,05%
3.	7.2.SK.1	Hasiaci prístroj vo vozidle, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, nie je schváleného typu, má porušenú plombu, alebo nemá platnú pravidelnú prehliadku.	1,03%
4.	8.4.1.2	Nadmerný únik kvapalín, okrem vody, spôsobujúci neustále vytváranie kvapiek; stav predstavuje veľmi vážne riziko pre životné prostredie alebo účastníkov cestnej premávky.	0,97%
5.	3.2.a.2	Výhľad z miesta vodiča je narušený v stieranej ploche čelného skla poškodením, alebo z miesta vodiča nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	0,93%
6.	8.4.1.1	Akýkoľvek nadmerný únik kvapalín, okrem vody, s pravdepodobnosťou spôsobenia škody na životnom prostredí alebo predstavujúci bezpečnostné riziko pre ostatných účastníkov cestnej premávky.	0,90%
7.	5.2.3.SK.1	Na tej istej náprave vozidla sú použité pneumatiky, ktoré nemajú zhodný obchodný názov, názov výrobcu, kategóriu použitia, index nosnosti, kategóriu rýchlosti alebo prierez.	0,79%
8.	5.2.3.e.1	Ukazovateľ opotrebenia dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným.	0,72%
9.	7.9.SK.1	Záznamové zariadenie vozidla, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia, nemá platnú periodickú prehliadku.	0,72%
10.	5.2.3.e.2	Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami.	0,69%

** Chyby s označením „SK“ v kóde sa pri cestnej technickej kontrole týkajú len vozidiel evidovaných v Slovenskej republike. Chyby bez tohto označenia sa týkajú všetkých vozidiel, bez ohľadu na štát, v ktorom sú evidované.*

Porovnanie CTK s technickými kontrolami na STK - podiel jednotlivých skupín kontrolných položiek na zisťovaných chybách

Skupina kontrolných položiek		Cestná technická kontrola	Technická kontrola pravidelná (STK)*
0.	Identifikácia vozidla	1,57%	1,52%
1.	Brzdové zariadenie	**4,81%**	**59,03%**
2.	Riadenie	0,09%	1,94%
3.	Výhľad	9,89%	1,83%
4.	Osvetlenie a odrazové a elektrické zariadenia	**9,01%**	**15,69%**
5.	Nápravy, kolesá, pneumatiky a zavesenie nápravy	**21,87%**	**5,51%**
6.	Podvozok a jeho príslušenstvo	**12,16%**	**5,11%**
7.	Ostatné vybavenie	**21,00%**	**8,03%**
8.	Zaťaženie životného prostredia**	9,54%	1,25%
9.	Doplňujúce skúšky pre vozidlá kategórie M2, M3 určené na prepravu osôb	0,00%	0,08%
10.	Zabezpečenie nákladu – vhodnosť vozidla	2,10%	- ***
20.	Zabezpečenie nákladu – spôsoby zadržiavania	6,82%	- ***
30.	Náklad bez akéhokoľvek zabezpečenia	1,14%	- ***

* *Dáta z kontrol ťažkých vozidiel (kategórie M2, M3, N2, N3, O3, O4, T a R), ktoré tvoria absolútnu väčšinu vozidiel kontrolovaných pri cestných technických kontrolách.*
** *Cestná technická kontrola zahŕňa aj kontrolné položky, ktoré nie sú súčasťou technickej kontroly, ale emisnej kontroly.*
*** *Kontrolné položky skupín 10, 20 a 30 sa pri technickej kontrole pravidelnej nevykonávajú.*

Dáta len z vozidiel evidovaných na Slovensku

Porovnanie CTK s technickými kontrolami na STK – vybrané vážne a nebezpečné chyby

Chyba*		Výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel evidovaných v SR		
		Cestná technická kontrola	Technická kontrola pravidelná (STK)**	Pomer medzi početnosťou zistení na ceste a na STK
5.2.3.e.2	Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami.	1,20%	0,04%	**30,00**
5.2.3.SK.1	Na tej istej náprave vozidla sú použité pneumatiky, ktoré nemajú zhodný obchodný názov, názov výrobcu, kategóriu použitia, index nosnosti, kategóriu rýchlosti alebo prierez.	1,82%	0,10%	**18,20**
3.2.a.2	Výhľad z miesta vodiča je narušený v stieranej ploche čelného skla poškodením, alebo z miesta vodiča nie sú viditeľné vonkajšie zrkadlá.	1,20%	0,07%	**17,14**
6.1.4.b	Nárazník alebo zariadenie proti podbehnutiu chýba, nezodpovedá schválenému alebo predpísaným podmienkam.	1,85%	0,12%	**15,42**
8.4.1.2	Nadmerný únik kvapalín, okrem vody, spôsobujúci neustále vytváranie kvapiek; stav predstavuje veľmi vážne riziko pre životné prostredie alebo účastníkov cestnej premávky.	1,79%	0,16%	**11,19**
5.2.3.e.1	Ukazovateľ opotrebenia dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným.	1,20%	0,14%	**8,57**
7.2.a	Vozidlo, ktoré nie je schválené na prepravu nebezpečných vecí a pre ktoré je hasiaci prístroj predpísaný, ním nie je vybavené.	1,14%	0,16%	**7,13**
5.2.3.d.1	Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky.	1,36%	0,28%	**4,86**
8.4.1.1	Akýkoľvek nadmerný únik kvapalín, okrem vody, s pravdepodobnosťou spôsobenia škody na životnom prostredí alebo predstavujúci bezpečnostné riziko ...	1,36%	0,42%	**3,24**

* *Chyby s označením „SK“ v kóde sa pri cestnej technickej kontrole týkajú len vozidiel evidovaných v Slovenskej republike. Chyby bez tohto označenia sa týkajú všetkých vozidiel, bez ohľadu na štát, v ktorom sú evidované.*

** *Dáta z kontrol ťažkých vozidiel (kategórie M2, M3, N2, N3, O3, O4, T a R), ktoré tvoria absolútnu väčšinu vozidiel kontrolovaných pri cestných technických kontrolách.*

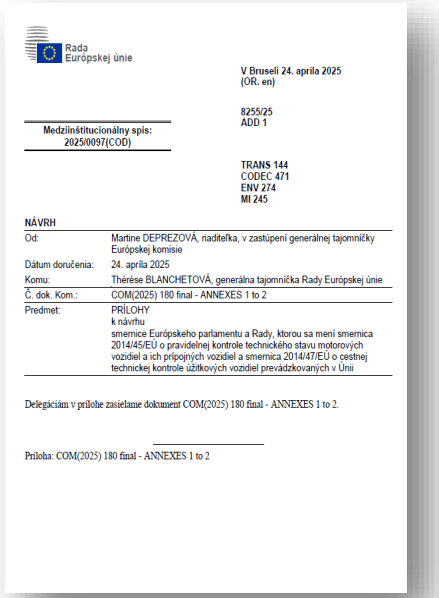
Dáta len z vozidiel evidovaných na Slovensku

Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ

Finálny text návrhu zmien smernice 2014/47/EU je stále v procese tvorby:

- rokovania na úrovni európskej komisie a jednotlivých členských štátov

- technické rokovania s komisiou RWEG (Roadworthiness Expert Group)



Rada Európskej únie

V Bruseli 24. apríla 2025
(OR. en)

Medzinštitucionálny spis:
2025/0097(COD)

8255/25
ADD 1

TRANS 144
CODEC 471
ENV 274
MI 245

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	24. apríla 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2025) 180 final - ANNEXES 1 to 2
Predmet:	PRÍLOHY k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2014/45/EÚ o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a smernica 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 180 final - ANNEXES 1 to 2.

Príloha: COM(2025) 180 final - ANNEXES 1 to 2

Najvýznamnejšie navrhované zmeny:

- minimálne požiadavky na výkon CTK budú zahŕňať aj vozidlá kategórie N1

- selekcia vozidiel pomocou analýzy emisií výfukových plynov idúceho vozidla mobilným zariadením, ktoré majú byť následne podrobené meraniu

- zavedenie povinnosti diaľkovej kontroly emisií výfukových plynov

- zavedenie povinnosti diaľkovej kontroly emisií zvuku

- nová skupina kontrolných položiek 10, meranie hlučnosti motocyklov...

Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ

- CTK rozšírené o vozidlá kategórie N1



(2) Article 2 is amended as follows:

(a) paragraph 1 is amended as follows:

(i) the following point (aa) is inserted:

'(aa) motor vehicles designed and constructed primarily for the carriage of goods, having a maximum mass not exceeding 3.5 tonnes – vehicle category N1;';

(ii) the following second subparagraph is added:

'Article 4a shall also apply to motor vehicles designed and constructed primarily for the carriage of persons and their luggage comprising not more than eight seating positions in addition to the driver's seating position – vehicle category M1, and to two-, three- or four-wheel motor vehicles referred to in Article 4 of Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council***** – vehicle category L.

Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ

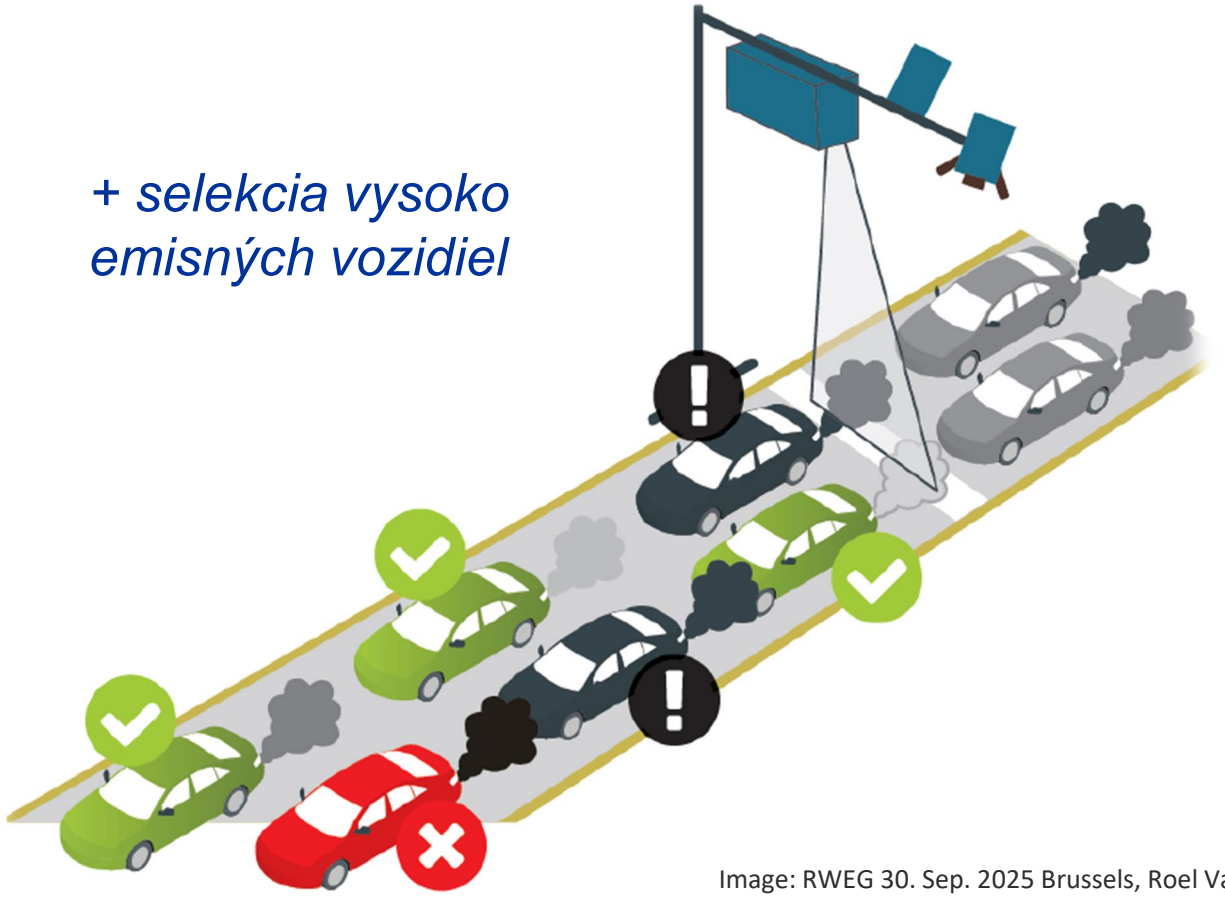




Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ

- *diaľková kontrola emisií výfukových plynov a diaľková kontrola emisií zvuku*

+ selekcia vysoko emisných vozidiel



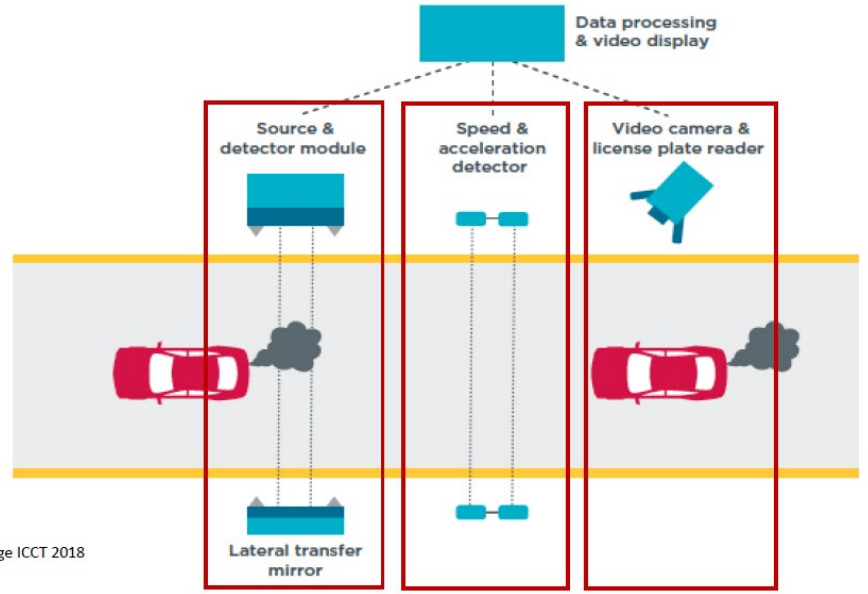


Image ICCT 2018

Image: RWEG 30. Sep. 2025 Brussels, Roel Vaneerdeweg, Flanders Environment Agency

Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ

- analýza výfukových plynov idúceho vozidla mobilným zariadením





Image: International PTI workshop September 2025 Copenhagen

Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ

+ množstvo ďalších zmien v kontrolných položkách CTK, alebo aj napr. povinné meranie emisií zvuku motocyklov



12271/2/25 REV 2 19
ANNEX TREE.2.A **LIMITE** **EN**

(29b) The verification at the roadside or in an inspection centre should follow the test methods set out in items 8.1 and 8.2 of Annex II to Directive 2014/47/EU and of Annex I to Directive 2014/45/EU, respectively. This means, for example, that where a diesel car or van equipped with a Euro 5b engine or newer [or a Euro VI truck or coach] is suspected to emit fine particles above the legal limit at the time of their approval, their emissions should be verified using particle number measurement in accordance with item 8.2.3.1 in the relevant Annex. For diesel vehicles without particle filter, the emissions will be verified using opacity measurement. [Verification of NOx emission only applies to vehicles of emission classes Euro VI, 6d-TEMP and newer of categories M and N.] Member States should determine the method of verification of exhaust emissions for L-category vehicles. Noise emission should be verified using a sound level meter.

8.1.1. Noise suppression system	For L-category vehicles powered by internal combustion engines, visual inspection and measurement of noise emitted by stationary vehicle using a sound level meter. For other vehicles, subjective evaluation (unless the inspector considers that the noise level may be borderline, in which case a measurement of noise emitted by stationary vehicle using a sound level meter may be conducted)	(a) Noise levels in excess of those permitted in the requirements[1].		X	

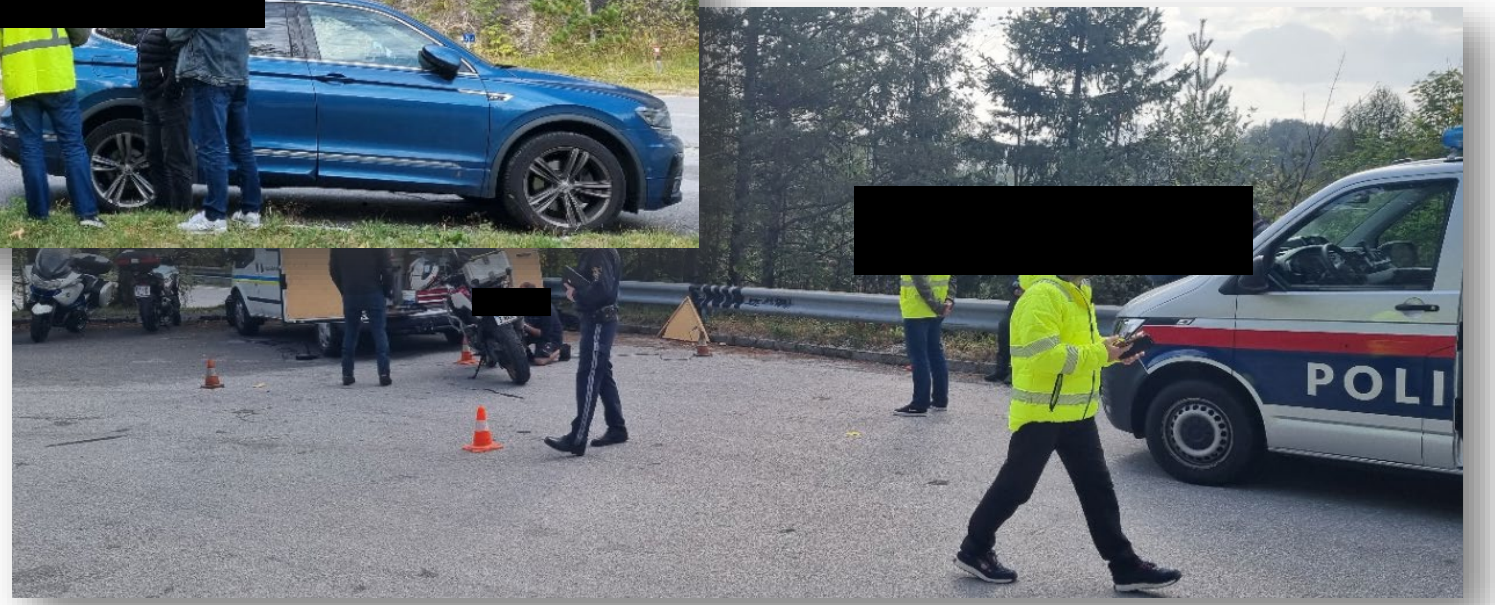
Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ





Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ





Závery – možnosti vylepšenia CTK

Cestné technické kontroly sa v Slovenskej republike vykonávajú a formálne plnia všetky požiadavky súčasnej smernice 2014/47/EÚ.

Z porovnania so štatistikami z pravidelných technických kontrol na STK môžu vyplynúť otázky týkajúce sa ich **zamerania na konkrétne časti vozidla a celkovej efektivity**. Ak ukazujú dáta z STK, že podstatná časť slovenských vozidiel má problémy napríklad s brzdami, malo by to byť vidno aj v štatistikách z cestných technických kontrol.

O to viac, že kým pred vopred známym termínom návštevy STK sa na ňu prevádzkovateľ vozidla môže vykonaním nevyhnutného servisu pripraviť, cestná technická kontrola by mala vozidlo zastihnúť nepripravené, v stave, ako je bežne prevádzkované v cestnej premávke.

Závery – CTK ako spätná väzba pre vylepšenie kontrol na STK

Na druhej strane, porovnanie štatistík môže tiež pomôcť identifikovať oblasti, ktoré zanedbávajú technici technickej kontroly na STK.

Ide o **tie časti technickej kontroly, pri ktorých zatiaľ chýba objektívne vyhodnotenie na základe odmeraných dát, alebo nie je možné zdokumentovanie**, že príslušné kontrolné položky boli vykonané v súlade s predpismi.

Je možné, že niektorí prevádzkovatelia vozidiel na to, aby nemali problémy na STK, použijú inú sadu pneumatík, a po kontrole namontujú späť na vozidlo tie ojazdené, ale **tridsaťnásobne vyššia** početnosť tejto chyby pri cestnej technickej kontrole skôr naznačuje jeden zo systémových problémov kontrol na STK. Pri sedemnásťnásobne častejšom výskyte chyby spočívajúcej v poškodení čelného skla pri cestnej kontrole oproti STK je toto podozrenie možno ešte dôvodnejšie.

Závery – vylepšenia CTK na úrovni legislatívy EÚ

Na úrovni legislatívy EÚ proces vylepšovania cestných technických kontrol už začal, prípravou revízie smernice 2014/47/EÚ.

Využitie pokročilých technologických možností súčasnej doby a skúseností zo štátov, ktoré v uplynulých rokoch iniciatívne zavádzali inovatívne postupy a metódy, aj keď ich legislatíva EÚ k tomu nenútila, budú pravdepodobne jeho hlavnými znakmi.

S účinnosťou transpozície zmien do národnej legislatívy, a teda aj so zaobstaraním nového technického zariadenia pre cestné kontroly, je potrebné rátať v časovom horizonte 4 až 5 rokov.

Ďakujeme za pozornosť!

marian.rybiansky@testek.sk
+421 904 555 890

peter.ondrejka@testek.sk
+421 911 565 928