AKTUÁLNY VÝKON CESTNÝCH TECHNICKÝCH KONTROL V SLOVENSKEJ REPUBLIKE S VYHLIADKOU NAVRHOVANÝCH ZMIEN SMERNICE 2014/47/EÚ V BUDÚCNOSTI

CURRENT PERFORMANCE OF ROADSIDE TECHNICAL INSPECTIONS IN THE SLOVAK REPUBLIC WITH A PROSPECT OF PROPOSED CHANGES TO DIRECTIVE 2014/47/EU IN THE FUTURE

Marián Rybianský[1)], Peter Ondrejka[2)]

TESTEK, a.s., Bratislava, technická služba technickej kontroly vozidiel

Extrakt:

Popri technických kontrolách, ktoré na Slovensku vykonáva sieť staníc technickej kontroly (STK), existuje aj druhý silný nástroj štátu na dosiahnutie dostatočne dobrého technického stavu vozidiel na to, aby nebola ohrozovaná bezpečnosť cestnej premávky. Sú ním tzv. *cestné technické kontroly*, ktoré vykonáva Policajný zbor Slovenskej republiky (PZ SR) na náhodne vybraných vozidlách zastavovaných priamo v cestnej premávke. Vďaka *smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES* sú 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 zbierané technickou službou technickej kontroly z cestných technických kontrol aj na priame porovnania medzi oboma nástrojmi dozoru nad technickým stavom vozidiel.

Kľúčové slová:

cestná technická kontrola (CTK), smernica 2014/47/EÚ, technická kontrola, bezpečnosť cestnej premávky, technický stav vozidiel

Summary:

In addition to the technical inspections carried out in Slovakia by the network of technical inspection stations (STK), there is a second strong state tool to achieve a sufficiently good technical condition of vehicles so that road traffic safety is not endangered. These are the so-called roadside inspections (RSI), which are conducted by the Police Force of the Slovak Republic (PZ SR) on randomly selected vehicles stopped directly in road traffic. Thanks to *the European Parliament and Council Directive 2014/47/EU on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC*, these inspections are now largely harmonized across EU Member States. The scope of the inspection and the classification of defects are almost entirely compatible with the technical inspections at STK stations, which allows the data collected by the technical inspection service from road technical inspections to be used for direct comparisons between the two tools for monitoring the technical condition of vehicles.

[1)] Ing. Marián Rybianský, TESTEK, a.s., www.testek.sk, e-mail: marian.rybiansky@testek.sk, tel.: 0904 555 890
[2)] Ing. Peter Ondrejka, TESTEK, a.s., www.testek.sk, e-mail: peter.ondrejka@testek.sk, tel.: 0911 565 928

Keywords:

Roadside Inspections (RSI), Directive 2014/47/EU, Periodic Technical Inspection (PTI), Road Safety, Technical Condition of Vehicles

I. Úvod

Tento dokument zahŕňa štatistický prehľad cestných technických kontrol vykonaných v Slovenskej republike v roku 2024. Štatistický prehľad nadväzuje na obdobné prehľady spracúvané autormi tohto dokumentu a každoročne zverejňované spoločnosťou TESTEK od roku 2022, a to ako svojou štruktúrou, tak aj slovnými formuláciami. Predchádzajúce prehľady sú uvedené v zozname použitej literatúry. Prehľad za rok 2024 vychádzajúci z tohto dokumentu bude publikovaný na webovej stránke spoločnosti TESTEK rovnakým spôsobom. Predmetom zvyšnej časti dokumentu sú pripravované zmeny smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (ďalej len „smernica 2014/47/EÚ“).

II. Počet vykonaných cestných technických kontrol

V roku 2024 bolo v Slovenskej republike vykonaných celkovo 7.080 cestných technických kontrol na náhodne vybraných vozidlách v cestnej premávke. Drvivú väčšinu z nich (takmer 99%) tvorili ťažké nákladné automobily a prípojné vozidlá, podrobnejšie rozdelenie je v pripojenej tabuľke:

Kategória vozidla		*Počet vykonaných cestných technických kontrol*	*Podiel v percentách z celkového počtu vykonaných kontrol*
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%

Kategória vozidla		*Počet vykonaných cestných technických kontrol*	*Podiel v percentách z celkového počtu vykonaných kontrol*
T	kolesový traktor	5	0,07%
Celkom		**7.080**	100,00%

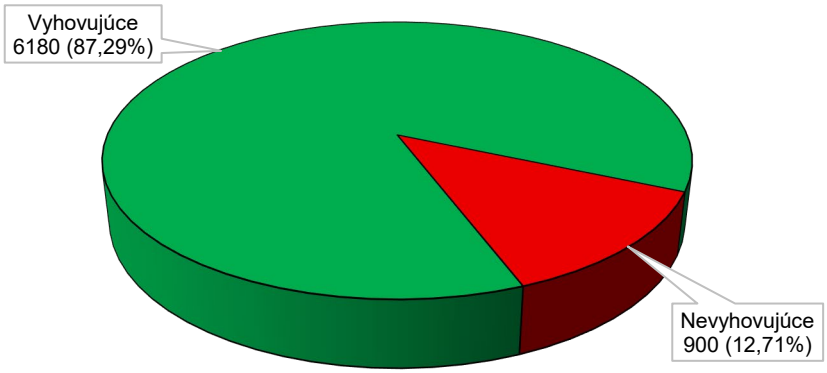
Najväčší podiel spomedzi kontrolovaných vozidiel tvorili vozidlá evidované na Slovensku, bola to takmer polovica celkového počtu kontrol. Výrazne zastúpené boli aj poľské vozidlá, na ktoré pripadala viac než štvrtina všetkých vykonaných kontrol. Viac ako päťpercentné podiely na celkovom počte kontrol mali aj vozidlá z Rumunska, Českej republiky a Maďarska.

Štát evidencie vozidla	Slovensko	Poľsko	Rumunsko	Česká republika	Maďarsko	Zvyšok EÚ a Švajčiarsko	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%**

Podľa § 58 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov je každý rok potrebné vykonať najmenej taký počet cestných technických kontrol, aby zodpovedal aspoň piatim percentám celkového počtu vozidiel kategórie M2, M3, N2, N3, O3 a O4, ktoré sú evidované v Slovenskej republike. K 31.12.2024 to znamenalo vykonať aspoň 5.786 kontrol, vykonaním celkovo 7.080 kontrol tak bola táto požiadavka zákona splnená.

III. Hodnotenie vozidiel pri cestných technických kontrolách

Pri cestných technických kontrolách vykonávaných PZ SR je na rozdiel od STK hodnotenie len dvojstupňové – vozidlá buď technickým kritériám vyhovujú alebo nevyhovujú. **V roku 2024 bolo vyhodnotených ako vyhovujúcich viac ako 87% vozidiel kontrolovaných PZ SR, a ako nevyhovujúcich necelých 13% kontrolovaných vozidiel.**



Hodnotenie vozidiel pri cestných technických kontrolách PZ SR v roku 2024

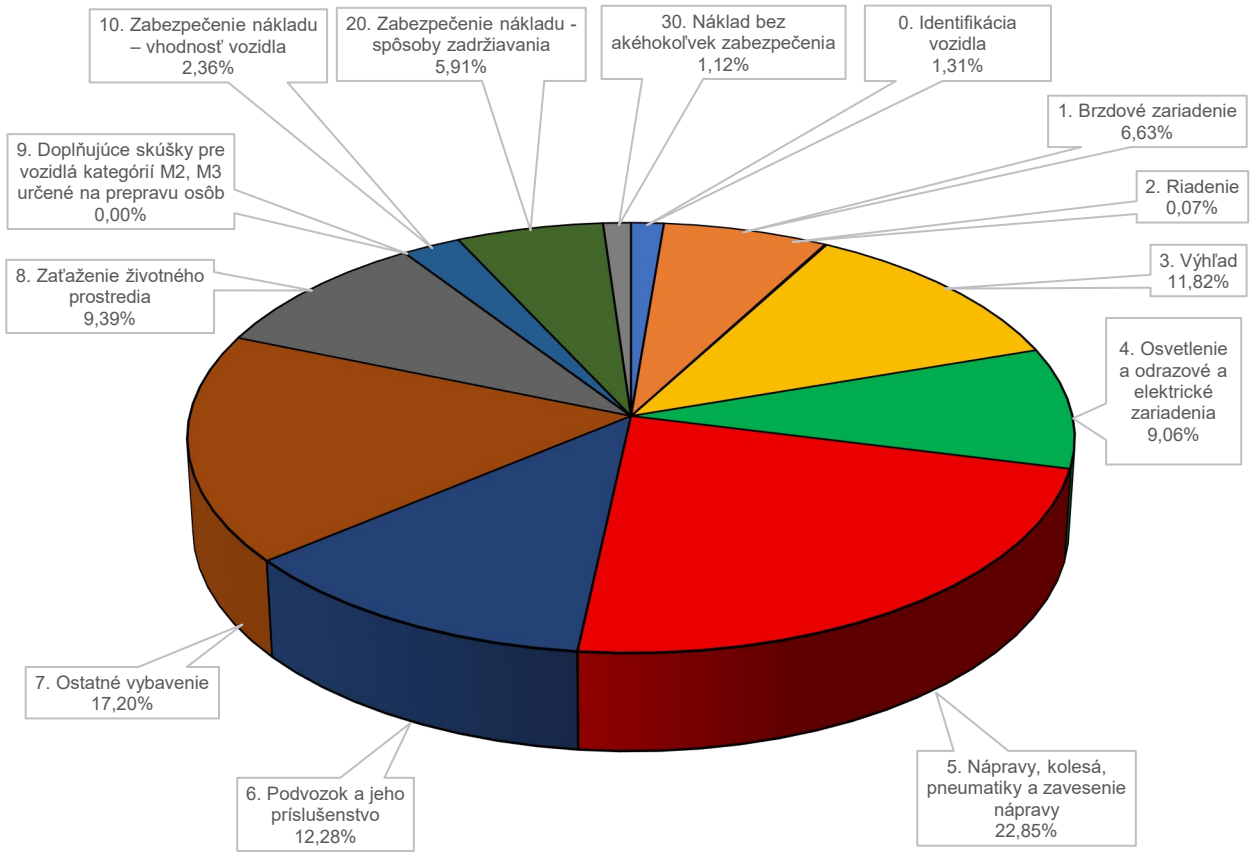
Úspešnosť vozidiel sa výrazne líšila podľa štátu evidencie. Paradoxne, rovnako ako v predchádzajúcom roku sme najnižšiu úspešnosť zaznamenali pri slovenských vozidlách, z ktorých cestnej technickej kontrole nevyhovelo až 20,35%. Oproti predchádzajúcemu roku prišlo pri nich k poklesu podielu nevyhovujúcich vozidiel o 2,21 percentuálneho bodu, teda možno konštatovať mierne zlepšenie situácie. Nasledujú ukrajinské, české a srbské vozidlá, pri ktorých miera neúspešnosti presiahla 10%, ostatné zahraničné mali podiel neúspešných ešte nižší. 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.

Podrobnejší prehľad je v nasledujúcej tabuľke:

Štát evidencie vozidla	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%

IV. Chyby vozidiel zisťované pri cestných technických kontrolách

Rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb vozidiel pri cestných technických kontrolách medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. **Najčastejšie prichádzalo k zisteniu výskytu závažnejších chýb na nápravách (vrátane kolies, pneumatík a zavesenia náprav), na tzv. ostatnom vybavení (napr. hasiace prístroje, povinná výbava, tachografy a pod.), na podvozku (vrátane jeho príslušenstva) a chýb prekážajúcich vo výhľade z miesta vodiča.**



Važne a nebezpečné chyby vozidiel pri cestných technických kontrolách PZ SR v roku 2024

V rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných konkrétnych vážnych a nebezpečných chýb sú na prvom mieste chyby týkajúce sa poškodenia alebo prerezania pneumatiky, na druhom chyby nárazníkov alebo ochrán proti podbehnutiu a na treťom chyby týkajúce sa vybavenia vozidiel hasiacimi prístrojmi. Desiatku dopĺňajú aj nadmerný únik oleja, narušený výhľad vodiča alebo nedostatočná hĺbka dezénových drážok.

10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb pri cestných technických kontrolách

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	1,03%

		schváleného typu, má porušenú plombu, alebo nemá platnú pravidelnú prehliadku.	
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	HÍbka 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.*

V. Porovnanie chýb pri cestných technických kontrolách s technickými kontrolami

Do tohto porovnania boli zahrnuté len cestné technické kontroly vykonané na vozidlách evidovaných v Slovenskej republike. **Podobne ako v predchádzajúcom roku, aj v roku 2024 sa ukázalo, že štruktúra chýb zisťovaných pri cestných technických kontrolách nekorešponduje s chybami zisťovanými pri technických kontrolách na STK.** Tam pri technických kontrolách pravidelných dlhodobo zaznamenávame výrazne vyšší podiel chýb týkajúcich sa brzdovej sústavy a zariadení vonkajšieho osvetlenia vozidiel.

Rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb vozidiel pri cestných technických kontrolách a pri technických kontrolách pravidelných (STK) medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek

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.*

Údaje z posledných rokov z technických kontrol STK ukazujú, že stav brzdových sústav a svetelných zariadení slovenských vozidiel má k ideálu stále ďaleko. Od chvíle, keď sa zaviedol účinnejší dohľad nad dodržiavaním predpisov na STK, výrazne stúpol podiel vážnych a nebezpečných chýb práve v týchto oblastiach a stále neklesá. Hlavným dôvodom je, že súčasné kontrolné postupy a nástroje dokážu najlepšie odhaliť nedostatky práve pri brzdách a osvetlení. Preto možno údaje zo STK, ktoré dnes ukazujú skutočný stav týchto dvoch skupín kontrolných položiek, považovať za objektívny obraz reality slovenského vozového parku.

Menší počet chýb bŕzd a vonkajšieho osvetlenia vozidiel pri cestných technických kontrolách tak pravdepodobne nereflektuje skutočný stav vozového parku. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ pripúšťa dva stupne rozsahu cestných technických kontrol; počiatočnú, pri ktorej sa posudzuje technický stav predovšetkým vizuálne, a podrobnú, pre ktorú sa kontrolujúci technik rozhoduje na základe výsledku počiatočnej, a ktorá sa rozsahom, zariadeniami a metódami približuje technickej kontrole vykonávanej v STK. Je pochopiteľné, že v podmienkach, v ktorých sú cestné technické kontroly vykonávané – v exteriéri v blízkosti frekventovaných cestných komunikácií, sa technici cestnej technickej kontroly (príslušníci PZ SR) sústreďujú na chyby jednoducho a rýchlo odhaliteľné vizuálnou ohliadkou bez použitia meradiel a zariadení, ako sú práve chyby pneumatík,

povinnej výbavy a poškodenia čelných skiel alebo ochrán proti podbehnutiu. Relatívne vysoký výskyt týchto chýb na náhodne vybraných vozidlách v cestnej premávke (na ceste sú zisťované až 30 násobne častejšie než na STK) je však aj indíciou, že takéto chyby nie sú technikmi STK pri technických kontrolách pravidelných vyhodnocované správne. Ide najmä o tie z nich, pri ktorých je len málo pravdepodobné alebo úplne nemožné, aby boli pri príprave vozidla na absolvovanie technickej kontroly na STK ich prevádzkovateľmi dočasne odstránené a po návšteve STK bolo vozidlo uvedené späť do nevyhovujúceho stavu. Podobne ako v predošlom roku možno do tejto skupiny jednoznačne zaradiť veľkú časť chýb pneumatík a väčšinu poškodení čelného skla alebo ochrán proti podbehnutiu. Z ďalších chýb, ktoré sa do TOP 10 rebríčka nedostali, ale sú na ceste zisťované niekoľkonásobne častejšie oproti STK, možno spomenúť nefunkčné zvukové zariadenia signalizujúce spätný chod, mierne častejšie je zisťovaný aj únik prevádzkových kvapalín (najčastejšie oleja).

Porovnanie výskytu vybraných vážnych a nebezpečných chýb vozidiel pri cestných technických kontrolách a pri technických kontrolách pravidelných (STK)

*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

*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.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.*

VI. Pripravované zmeny smernice 2014/47/EÚ

Európska komisia už niekoľko rokov pracuje na revízii legislatívy EÚ tvoriacej tzv. *Roadworthiness Package* (balíček opatrení pre spôsobilosť vozidiel na premávku), ktorá pochádza ešte z roku 2014. Patrí doň i smernica 2014/47/EÚ. Napriek pôvodnému harmonogramu, nebolo ešte v čase prípravy tohto dokumentu známe definitívne znenie novelizácie smerníc, nasledujúce informácie preto vychádzajú z pracovného návrhu predloženého na ďalšie rokovanie v septembri 2025. Schválené znenie novelizácie preto môže byť odlišné.

Medzi najvýznamnejšie zmeny oproti pôvodnej úprave cestných technických kontrol patrí zavedenie povinnej kontroly aj ľahkých úžitkových vozidiel kategórie N1 (nákladné vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou do 3,5 t). V celkovom kontexte legislatívnych zmien v rámci EU týkajúcich sa tejto kategórie vozidiel ide o logickú nadväznosť dosiaľ uskutočnených krokov, sprevádzaných objektívnymi dôvodmi zvýšeného rizika pre bezpečnosť cestnej premávky spočívajúcich najmä vo vysokom kilometrovom nájazde týchto vozidiel v krátkych časových intervaloch, vysokým cestovným rýchlostiam ktoré dosahujú, častom preťažovaní takýchto vozidiel a nedostatočným pripevňovaním prevážaného nákladu.
Ďalšou významnou zmenou je povinné zavedenie identifikácie vysoko znečisťujúcich vozidiel pomocou diaľkového merania (tzv. „remote sensing") emisií výfukových plynov (NOx aj PM v súlade s bližšími požiadavkami podľa nového bodu 29b), ako aj emisií zvuku napr. prejazdom cez stacionárne meracie miesta. Rovnako zaujímavá je možnosť selekcie vozidiel pomocou analýzy emisií výfukových plynov idúceho vozidla mobilným zariadením (tzv. „plume chasing"), ktoré majú byť následne podrobené meraniu v rámci CTK. Návrh zmien smernice stanovuje aj minimálny počet vozidiel ktoré musia byť podrobené vyššie popísanej selekcii vysoko znečisťujúcich vozidiel a to až na 30% takto skontrolovaných vozidiel z celkového počtu vozidiel evidovaných v členskom štáte (nezahŕňajúc vozidlá s nulovými emisiami).
Za vysoko zaťažujúce životné prostredie sa má považovať také vozidlo, ktoré produkuje aspoň dvojnásobné množstvo emisií znečisťujúcich látok oproti porovnateľným vozidlám zhodnej emisnej triedy.

V prípade emisií zvuku by malo ísť o vozidlá s hladinou zvuku aspoň o 6 dB nad úroveň stanovenú pre zodpovedajúce vozidlá. Ak sa na základe týchto kritérií identifikuje vozidlo vysoko zaťažujúce životné prostredie, musí nasledovať detailná kontrola a merania na stanovišti cestnej technickej kontroly vybavenej požadovanými zariadeniami.
Novinkou je aj zavedenie povinného merania emisií zvuku zvukomerom v prípade kontroly vozidiel kategórie L. Medzi významné inovácie patrí aj rozšírenie rozsahu cestnej technickej kontroly o novú skupinu kontrolných položiek č. 10 týkajúcu sa elektronických systémov vozidiel.

Spoločnosť TESTEK, a.s. intenzívne sleduje nastupujúce trendy v oblasti kontroly vozidiel a to nielen pravidelných ale aj cestných technických kontrol. Priebežne pripravujeme koncepty inovatívnych riešení v oblasti technických kontrol a skúmame možnosti budúcej realizácie nových povinností vyplývajúcich z legislatívy európskej únie pre ich aplikáciu na Slovensku ale i v zahraničí. Snažíme sa včas reagovať a poskytovať všetkým zainteresovaným stranám dôležitú výmenu informácií a skúseností, a tiež rozmanité pohľady ako sa pristupuje k rovnakým témam v zahraničí. Napríklad už v septembri roku 2023 sme zorganizovali návštevu s ukážkou merania emisií zvuku motocyklov v premávke u našich blízkych susedov v Rakúsku v spolupráci s Úradom dolnorakúskej štátnej vlády - Oddelenie technických záležitostí motorových vozidiel WST8 („Amt der NÖ Landesregierung Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten“ WST8), ktorá môže byť teraz užitočným odrazovým mostíkom pre plynulé a efektívne zavedenie jednej z nových požiadaviek v oblasti bezpečnosti vozidiel v cestnej premávke a ochrany životného prostredia.

VII. Záver

Cestné technické kontroly sa v Slovenskej republike vykonávajú a formálne plnia všetky požiadavky súčasnej smernice 2014/47/EÚ. Z podrobnejšieho skúmania, spočívajúceho napríklad už len v porovnaní so štatistikami z pravidelných technických kontrol na STK, však môžu vyplynúť otázky týkajúce sa ich zamerania na konkrétne časti vozidla a v konečnom dôsledku aj celkovej efektivity. Ak ukazujú dáta z STK, že podstatná časť slovenských vozidiel má problémy napríklad s brzdami, a tie majú nespochybniteľný vplyv na cestnú bezpečnosť, 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. Na druhej strane, porovnanie štatistík STK a cestných technických kontrol 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 skutočne 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.

Pri cestných technických kontrolách je teda ešte čo zlepšovať, na Slovensku napríklad väčším dôrazom aj na ďalšie časti vozidiel relevantné z hľadiska či už bezpečnosti, ale aj ochrany životného prostredia. Na úrovni legislatívy EÚ proces vylepšovania 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.

VIII. Literatúra

[1] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES [Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134-218]

[2] Cestné technické kontroly v Slovenskej republike v roku 2022 – základné štatistické ukazovatele, https://testek.sk/PDF/CTK_statistiky_2022-v2.pdf

[3] Cestné technické kontroly v Slovenskej republike v roku 2023 – základné štatistické ukazovatele, https://testek.sk/PDF/CTK_statistiky_2023.pdf

[4] Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2014/45/EU on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and Directive 2014/47/EU on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union, pracovný dokument, Council of the EU, 19.9.2025