JARNÝ SEMINÁR TECHNIKOV TECHNICKEJ KONTROLY 2025

Otázky zaslané vopred alebo do diskusného fóra a odpovede na ne

1. **Vladimír Blusk**: Jazdná skúška pred rokom 1960 platí aj pre nákladné vozidlá?

Ing. David Bulava: Áno, toto odporúčanie platí pre všetky vozidlá vyrobené pred 1.1.1960

2. **Vladimír Blusk**: Niekedy sa nám stane, že pri zadaní EČV sa na ďalšej karte vyhodí úplne iné vozidlo ktoré nemá ani EČV ani VIN rovnaké s prvým zadaním. Je to len párkrát za mesiac.

Matej MOTUS: Toto je chyba v JISCD a nevieme s tým nič spraviť. Odporúčame Vám skontrolovať si dané údaje.

3. **Richard Dzurus**: Kontrola bŕzd jazdnou skúškou v rámci technickej kontroly . Jazdnú skúšku je možné ju vykonať – ale len za týchto podmienok: Požiadavky na prostredie: Bezpečný a dostatočne dlhý úsek cesty: Rovný, vodorovný a suchý povrch. Jazdná skúška brzdového systému v rámci STK sa nesmie vykonávať na bežnej komunikácii bez príslušného zabezpečenia. Musí prebiehať v bezpečnom, kontrolovanom a vhodne vybavenom prostredí, ktoré spĺňa predpisy pre presné a objektívne vyhodnotenie brzdnej činnosti. Otázka: ako a kde ju vykonávať, keďže stanice boli schválené bez tejto skúšobnej cesty. Ďakujem.

Ing. David Bulava: Vami odprezentovaný text sa nezhoduje s textom v metodickom pokyne. Metodický pokyn káže jazdnú skúšku vykonať mimo priestorov linky STK na vhodnej ploche so spevneným povrchom a na ktorej možno dosiahnuť predpísanú rýchlosť. Ak stanica nemá takúto plochu, je možné jazdnú skúšku vykonať aj na úseku bežnej komunikácii, je však potrebné zvýšiť opatrnosť a nájsť si vhodný úsek.

4. **Gergely Illés**: Počas jedného merania danej nápravy koľkokrát môžem opakovať merať kolísanie?

Ing. David Bulava: V metodických pokynoch nie je zadefinované, koľko krát je možné meranie kolísania opakovať na jednej náprave. Jediné, čo je potrebné dodržať, je maximálna dĺžka merania, ktorú je valcová skúšobňa bŕzd schopná preniesť do systému (MAHA 50 sekúnd, ROBOTERM 90 sekúnd)

5. **Gergely Illés**: Vozidlo malo nehodu, policajt nedal dostatočné informácie o pozastavení prevádzky. Vozidlo ide na "samoopravu", nie do opravovne. Následne pri TK budú žiadať doklad o oprave. Auto je už opravované, doklad nemá.

Matej MOTUS: Ak ide o vozidlo, na ktoré sa vzťahuje povinnosť vykonania opravy podľa informácií a postupov výrobcu vozidla, potom zákon vykonanie opravy iným spôsobom nepripúšťa. Nestačí len vydať dodatočne takéto potvrdenie vystavené subjektom, ktorý je na to oprávnený, lebo aj samotná oprava musí byť podľa zákona riadne zdokumentovaná, musia byť archivované doklady o dieloch pri nej použitých a spôsobe vykonania opravy, a to po dobu 5 rokov od jej vykonania.

6. **Rastislav Jarkovský**: Po absolvovaní jazdnej skúšky treba vypísať text vyhovuje následne po doplnení chyby alebo prekliknutí text zmizne. Prečo? Ak si to technik nevšimne je problém.

Matej MOTUS: Ďakujeme za upozornenie, toto je chyba, ktorú riešime s našim dodávateľom systému.

7. **Václav Turjanica**: Pri príjme vozidla je v systéme kolónka na tk s výstupom pre správne konanie, kedy to bude funkčné?

Matej MOTUS: Je to funkčné, ako prvá funkcia je tam pridaná možnosť "Demontáž dvojitého ovládania". Používa sa to v prípade, že výcvikové vozidlo autoškoly, ktoré bolo vybavené systémom dvojitého ovládania spojky, prevádzkovej brzdy a akcelerátora, nebude ďalej pre tento účel využívané a systém dvojitého ovládania spojky, prevádzkovej brzdy a akcelerátora bol z vozidla demontovaný.

8. **Jakub Komáromy**: V akom štádiu je nová smernica EÚ? Sú tam už zahrnuté aj ročné lehoty pre staršie vozidlá? Od akého roku má smernica záväzne platiť? Ako by ročné lehoty na staršie vozidlá ovplyvnili súčasnú sieť STK?

Ing. Marián Rybianský: Návrh novelizácie smernice 2014/45/EÚ bol Európskou komisiou postúpený na prerokovanie Európskemu parlamentu. Jej konečné znenie bude známe až po skončení celého legislatívneho procesu a schválení Európskym parlamentom a Radou EÚ. Je dosť pravdepodobné, že konečné znenie bude odlišné od návrhu prezentovaného v médiách. Je preto predčasné rátať so zavedením kratších lehôt pre staršie vozidlá kategórie M1. Po skončení legislatívneho procesu a publikovaní smernice v Úradnom vestníku EÚ začne plynúť lehota na prispôsobenie národných legislatív členských štátov EÚ. Dá sa tak očakávať, že zmeny národných predpisov vyplývajúce z novelizácie smernice nadobudnú účinnosť až na konci tohto desaťročia, najskôr v roku 2029 alebo ešte neskoršie.

9. OBD diagnostika vozidla: je povinnosť vykonávať OBD diagnostiku pri opakovanej kontrole vždy? Alebo len v určitých prípadoch podľa hodnotenia predchádzajúcej TK pravid.(napr. svietila kontrolka ABS, airbag.....)?Alebo vôbec pri TK opakovanej?

Ing. Peter Ondrejka: OBD diagnostika sa pri opakovanej kontrole vo všeobecnosti používa vtedy, keď bola pri pôvodnej kontrole zistená chyba v kontrolnej položke, pri ktorej sa v spôsobe kontroly vyžaduje použitie diagnostiky OBD a ide o vozidlo na ktorom je použitie OBD diagnostiky vyžadované.

T.j. napríklad v prípade, ak bola zaznamenaná prostredníctvom OBD pri pôvodnej kontrole chyba AIRBAG-u na vozidle prvý krát prihlásenom do evidencie počnúc 1.1.2012, potom je potrebné pri opakovanej kontrole použiť načítanie chýb pomocou OBD diagnostiky.

V prípade chyby ABS (svietiaca kontrolka pri pôvodnej kontrole) je nevyhnutné pri opakovanej kontrole vykonať všetky kontrolné položky skupiny 1 (brzdy) aj vrátane použitia OBD diagnostiky, ak išlo o vozidlo prvý krát prihlásené do evidencie počnúc 1.1.2012.

10. Okná - otváranie, zatváranie: musí fungovať ovládač(gombík) na otváranie a zatváranie okna na každých dverách, pokiaľ je takéto ovládanie? Alebo stačí napr. že od šoférovej strany funguje a u spolujazdca nie alebo naopak? Okno sa dá otvoriť, zatvoriť a vie byť zastavené v ktorejkoľvek polohe, ale funguje len jeden ovládač a druhý nie?

Ing. Róbert Borsig: V predpísanej podmienke kontrolnej položky 3.1. sa spomína, že mechanizmus otvárania a zatvárania okien nesmie byť poškodený, musí byť funkčný. Tzn., že nefunkčnosť mechanizmu otvárania a zatvárania sa vyhodnocuje chybou 3.1. SK 2, príp. chybou 3.1. SK 6, bez ohľadu na to, na ktorom okne je tento mechanizmus nefunkčný. Ovládač otvárania okna na strane spolujazdca je súčasťou mechanizmu otvárania okien, vozidlo s ním bolo schválené, preto musí fungovať a nepostačuje iba funkčný centrálny ovládač u vodiča.

11. Kaliber na kontrolu opotrebenia spájacieho čapu alebo gule: pri bežnom vozidle bez prípojného vozidla počas kontroly, sa tento úkon vykonáva vždy? alebo len pri podozrení na opotrebenie? Podľa môjho výkladu rozumiem, že sa robí vždy pokiaľ nie je v súprave, ale pýtam sa, aby aj moji kolegovia vedeli, ako je to správne, pretože nemáme jednotný názor.

Ing. Róbert Borsig: Nemusí sa rozpájať, ak je zapojené do súpravy, a pokiaľ nie je podozrenie na nadmerne opotrebované súčasti spojenia (napríklad zvukový prejav, vizuálne nadmerná vôľa pri vzájomnom pohybe. V predpísanej podmienke kontrolnej položky 6.1.6. sa spomína, že najväčšia prípustná miera opotrebenia spájacieho čapu alebo gule spájacieho zariadenia sa kontroluje pomocou príslušných kalibrov. V poznámke sa

spomína, že v prípade jazdnej súpravy sa táto požiadavka spravidla nepreveruje, nakoľko nedochádza k odpájaniu prípojného vozidla pri TK, **avšak s výnimkou tých prípadov**, pri ktorých je zjavné nadmerné opotrebenie čapu alebo gule spájacieho zariadenia. Vtedy je možné využiť možnosť odpojenia prípojného vozidla a pomocou kalibra overiť čap alebo guľu na ťažnom vozidle, nakoľko kaliber na overenie opotrebenia spájacieho zariadenia na prípojnom vozidle nie je k dispozícii.