

## Technické kontroly a STK v Slovenskej republike v roku 2020

Základné štatistické ukazovatele

(10.2.2021)

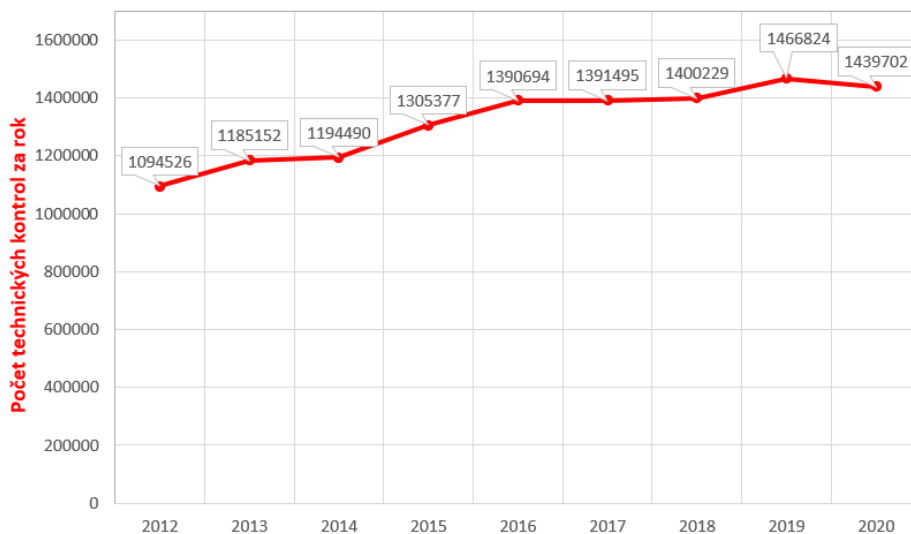
### I. Počet vykonaných technických kontrol

V roku 2020 bolo vo všetkých staniach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike vykonaných celkovo 1.439.702 technických kontrol vozidiel, z toho bolo vykonaných 1.219.620 technických kontrol pravidelných. Podrobné počty jednotlivých druhov technickej kontroly sú uvedené v tabuľke:

<i>Druh technickej kontroly</i>	<i>Počet vykonaných kontrol v roku 2020</i>
Pravidelná	1.219.620
Opakovaná k pravidelnej	146.836
Na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1.527
Opakovaná – k ADR	271
Na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1.682
Opakovaná – k CEMT/ECMT	177
Administratívna	52.912
Administratívna – k ADR	46
Administratívna – k CEMT/ECMT	5
Zvláštna	11.745
Kontroly so záverom „nevyhodnotené“* (bez rozlíšenia druhu kontroly)	4881
<b>Celkom</b>	<b>1.439.702</b>

\* v prípadoch podľa § 49 ods. 4 vyhlášky MDV SR č. 137/2018 Z. z.: „Technický stav vozidla sa pri technickej kontrole nevyhodnotí, ak nemožno vykonať všetky predpísané kontrolné položky z dôvodu poruchy niektorého predpísaného zariadenia z technologického vybavenia stanice technickej kontroly a táto situácia nebola spôsobená chybou vozidla alebo konaním vodiča.“

Na obrázku je znázornený diagram vývoja celkového počtu vykonaných technických kontrol v Slovenskej republike v období rokov 2012 až 2020:



Oproti roku 2019, kedy bolo vykonaných celkovo 1.466.824 technických kontrol, z toho 1.249.747 technických kontrol pravidelných, prišlo v roku 2020 k poklesu, a to v celkovom počte kontrol o 1,85 % a v počte technických kontrol pravidelných o 2,41 %. Dôvodom bola globálna pandémia ochorenia COVID-19 a súvisiace hygienické opatrenia, ktoré počas roka 2020 rôznym spôsobom znižovali nielen dostupnosť služby vykonania technickej kontroly, ale najmä dopyt prevádzkovateľov vozidiel po nej.

Na ďalšom obrázku je v diagrame znázornené medziročné porovnanie počtu vykonávaných technických kontrol v jednotlivých kalendárnych týždňoch rokov 2019 a 2020:

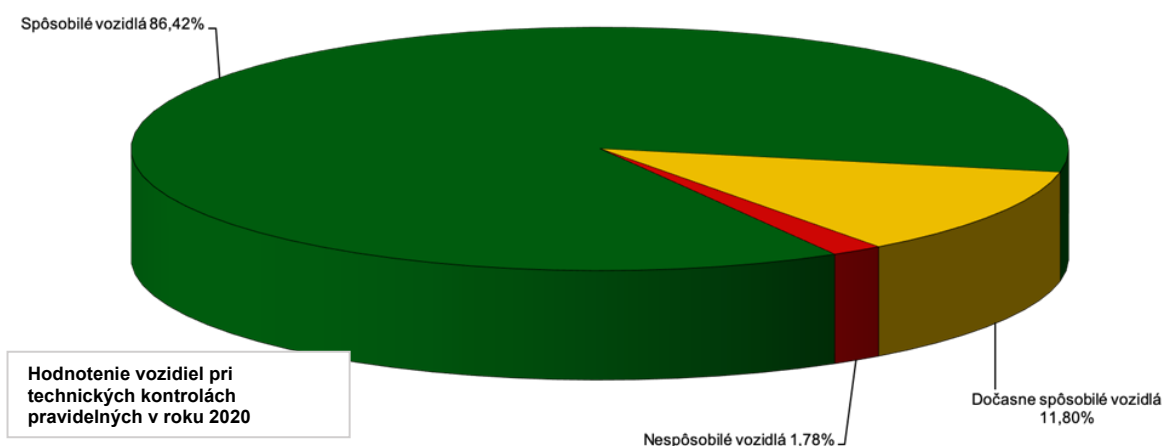


Zjavný je dvojtýždňový výpadok v počte vykonaných technických kontrol, spôsobený prvým jarným „lockdownom“ zahŕňajúcim povinné uzatvorenie všetkých STK v období od 16. do 30.3.2020. Po jeho skončení prišlo napriek paušálnemu trojmesačnému predĺženiu lehoty platnosti každej technickej aj emisnej kontroly končiacей počas krízovej situácie, uplatňovanému na základe zákona č. 90/2020 Z. z. od apríla 2020 až doteraz, k sľubnému nárastu výkonnosti siete STK, a to až nad úroveň roka 2019. STK tým dobiehali stratu spôsobenú jarným výpadkom. S príchodom druhej vlny pandémie koncom roka 2020 nastal aj druhý pokles výkonnosti STK. Tentoraz nie kvôli zatvoreniu STK, ale kvôli

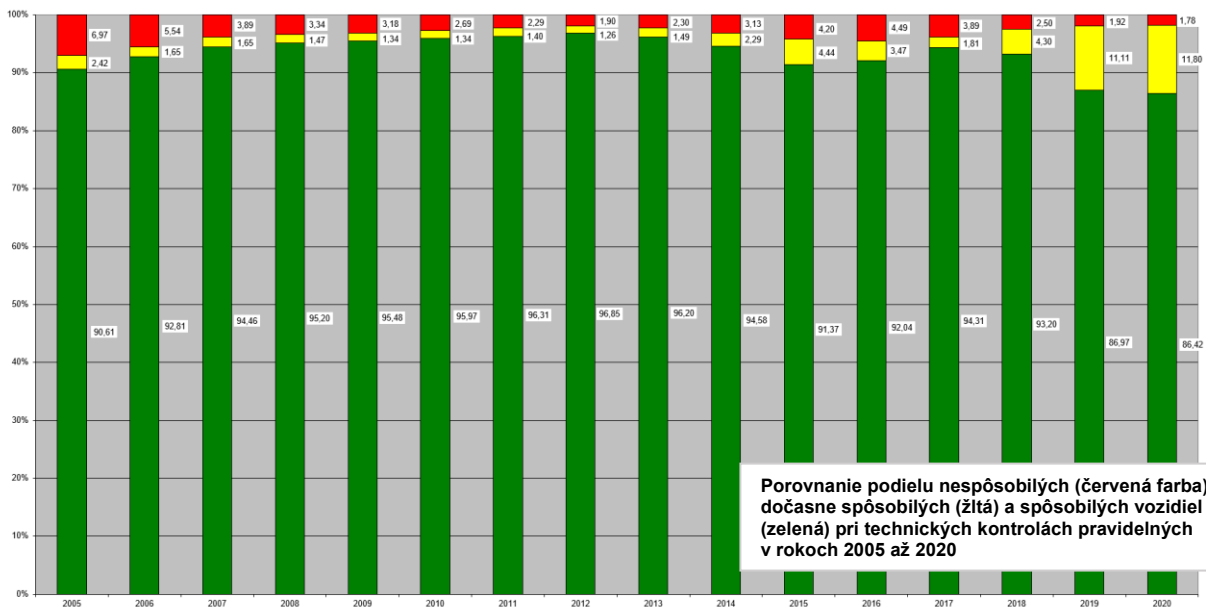
opatreniam na zníženie mobility obyvateľstva, vďaka ktorým dopyt po technických kontrolách opäť klesol pod úroveň predchádzajúceho roka.

## II. Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách

Výsledkom vykonaných 1.219.620 technických kontrol pravidelných bolo v 1.053.991 prípadoch, čiže pri 86,42 % vozidiel, hodnotenie *spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách*. V 143.913 prípadoch (11,80 %) boli vozidlá z dôvodu zistenej vážnej chyby vyhodnotené ako *dočasne spôsobilé* a v 21.716 prípadoch (1,78 %) kvôli zistenej nebezpečnej chybe alebo kvôli iným z predpisov vyplývajúcim dôvodom ako *nespôsobilé* na premávku.

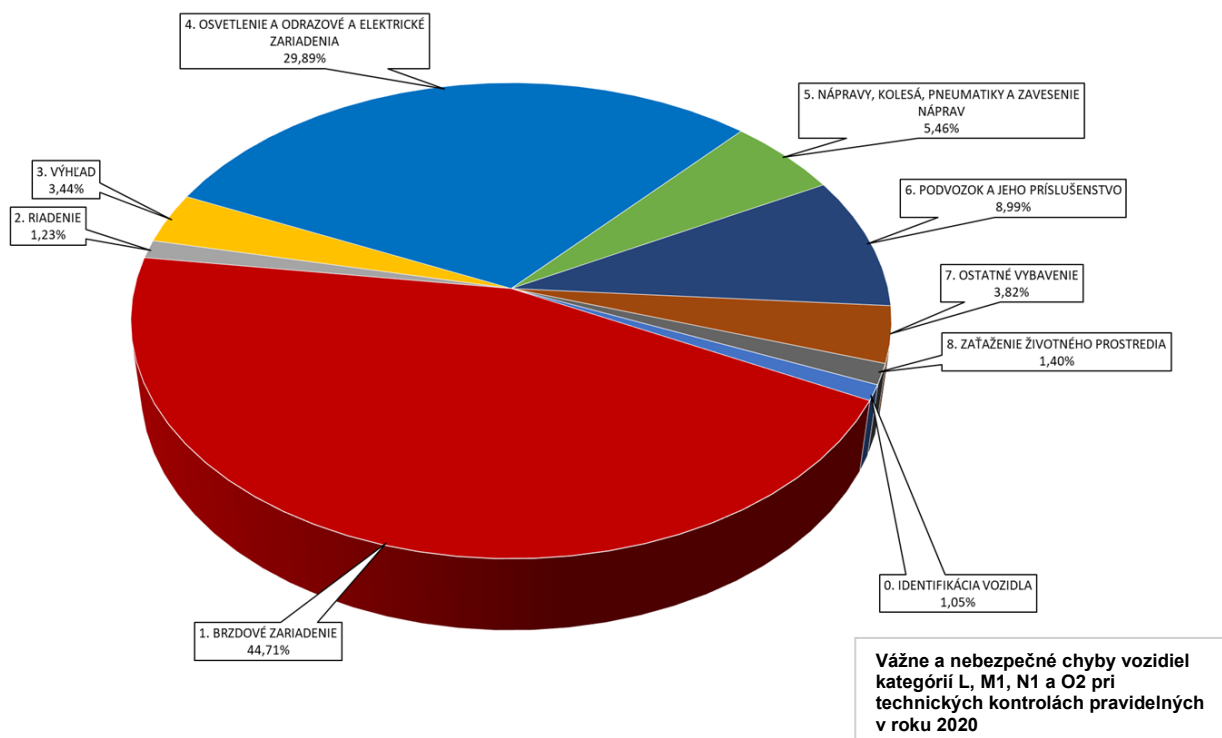


Oproti predchádzajúcemu roku 2019 neprišlo k výraznejšej zmene rozdelenia vozidiel podľa hodnotenia pri technickej kontrole pravidelnej. Podiel neúspešných vozidiel (zahŕňajúcich vozidlá hodnotené ako dočasne spôsobilé a nespôsobilé), ktorý je dôležitým kritériom pri porovnávaní kvality vykonávanej kontroly medzi jednotlivými STK alebo aj medzi jednotlivými štátmi EÚ navzájom, narástol len mierne. Kým v roku 2019 išlo o 13,03 % kontrolovaných vozidiel, v roku 2020 tvoril 13,58 % kontrolovaných vozidiel. Tým sa potvrdilo, že skokový nárast tohto ukazovateľa na medzinárodne akceptovateľnú úroveň, ktorý sa udial medzi rokmi 2018 a 2019 v dôsledku intenzívnejšieho štátneho odborného dozoru Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky a odborného dozoru technickej služby nad dodržiavaním predpisov pri technických kontrolách, nebol len náhodným a dočasným javom. Porovnanie výsledkov technických kontrol pravidelných v rozmedzí rokov 2006 až 2020 vidno na ďalšom z diagramov:



### III. Chyby vozidiel zisťované pri technických kontrolách

Rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel (kategórií L, M1, N1 a O2) pri technických kontrolách pravidelných v roku 2020 medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. Najčastejšie prichádza k výskytu závažnejších chýb na brzdových zariadeniach, zariadeniach osvetlenia a na podvozku.

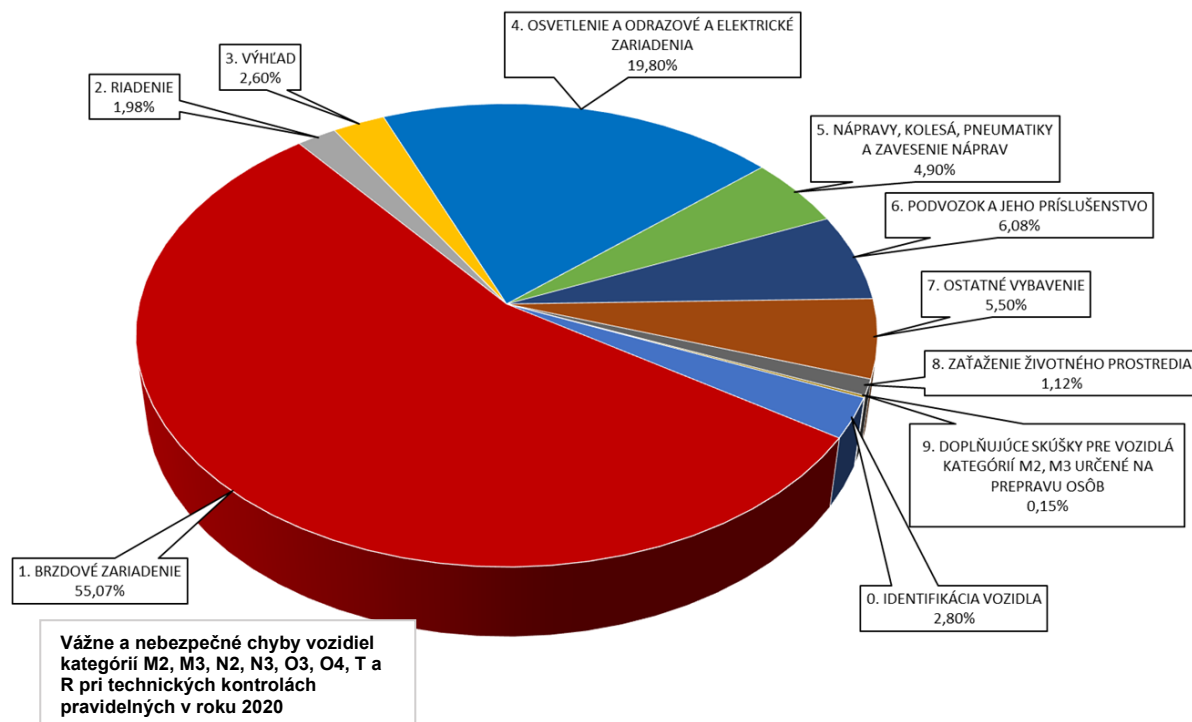


Prevahu chýb týkajúcich sa brzd a osvetlenia vidno i v rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel.

### 10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel

poradie	chyba		výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel
1.	1.2.1.b.1	Brzdná sila prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek z kolies je v niektorom okamihu merania menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.	3,49%
2.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,89%
3.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa.	1,80%
4.	4.3.1.a.2	Svietidlo/svetelný zdroj v prípade brzdových svetidiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	1,42%
5.	4.5.1.a.2	Svetelný zdroj predných svetlometov do hmly alebo zadných hmlových svetidiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	1,12%
6.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,10%
7.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla.	1,02%
8.	4.7.1.b.2	Chybný svetelný zdroj osvetlenia zadnej tabuľky s evidenčným číslom v prípade systému s jediným svetelným zdrojom.	0,73%
9.	4.1.2.a	Nastavenie stretávacieho svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v predpísaných podmienkach.	0,58%
10.	4.4.1.a.2	Svietidlo/svetelný zdroj v prípade smerového alebo výstražného svetidla s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,53%

Veľmi podobné je rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel (kategórie M2, M3, N2, N3, O3, O4, T a R). Ako vidno na nasledujúcom diagrame, tiež prichádza najčastejšie k ich výskytu na brzdových zariadeniach, zariadeniach osvetlenia a na podvozku.



V rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel opäť dominujú chyby bŕzd a osvetlenia.

### 10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel

poradie	chyba	výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel
1.	1.2.1.b.1 Brzdná sila prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek z kolies je v niektorom okamihu merania menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.	8,76%
2.	1.2.1.e Nadmerné kolísanie brzdných síl v priebehu jednej otáčky kolesa.	3,48%
3.	1.4.2.1 Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,28%
4.	4.2.1.a Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla.	2,20%
5.	1.2.2.1 Účinok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný, ale je väčší než 50 % minimálneho predpísaného zbrzdzenia.	1,95%
6.	1.2.1.d Nábeh brzdného účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený.	1,48%
7.	4.5.1.a.2 Svetelný zdroj predných svetlometov do hmly alebo zadných hmlových svetiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	1,21%

8.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,16%
9.	1.2.2.SK.2	Pri meraní brzdných síl na použitie v extrapoláčnom výpočte nebolo dosiahnutých aspoň 30% konštrukčného tlaku brzdného aktuátora na vozidle so vzduchotlakovou brzdovou sústavou.	1,00%
10.	1.2.1.b.2	Brzdná sila prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek z kolies je menšia než 50 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy v prípade riadenej nápravy.	0,91%

V porovnaní s rokom 2019 neprišlo pri týchto štatistikách k výraznejším zmenám.

#### IV. Počet STK a ich technikov technickej kontroly

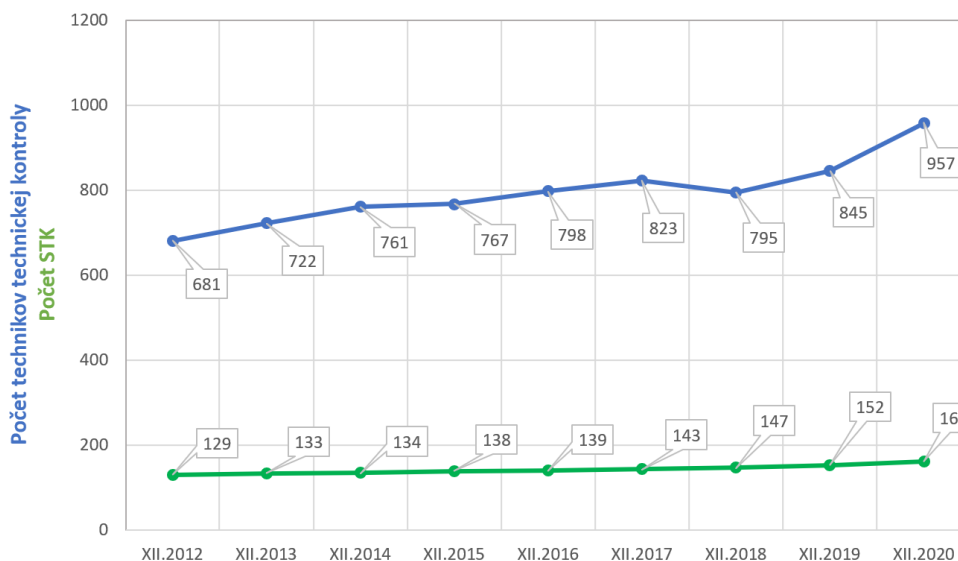
Zriaďovanie nových STK je v Slovenskej republike regulované štátom na základe počtu vozidiel evidovaných v jednotlivých okresoch. Celkový počet STK v Slovenskej republike v minulosti kvôli regulácii dlhodobo stagnoval alebo rástol len mierne. K 20.5.2018 prišlo s nadobudnutím účinnosti zákona č. 106/2018 Z. z. ku zmene pravidiel regulácie, čoho dôsledkom bol vznik niekoľkých desiatok nových voľných miest na zriadenie STK. V rokoch 2019 a 2020 už boli niektoré z okresnými úradmi vydaných povolení na zriadenie nových STK zaplňajúcich tieto voľné miesta realizované.

STK z očakávanej veľkej vlny novovznikajúcich pribúdajú oproti pôvodným odhadom pomalšie. Dôvodov je viacero, pretože dokončenie časovo náročného procesu zahŕňajúceho prípravu a realizáciu stavby, objednanie, dodávku a inštaláciu technologických zariadení, ako aj nábor a vyškolenie pracovníkov, môže ohroziť zdržanie v ktorejkoľvek fáze. V roku 2020 väčšinu komplikácií a zdržaní spôsobovala pandémia COVID-19. Zdá sa však, že časť povolení na zriadenie STK získali aj subjekty, ktorých skutočným zámerom nie je STK zariadiť, ale voľné miesto buď zablokovať, prípadne predať inému záujemcovi.

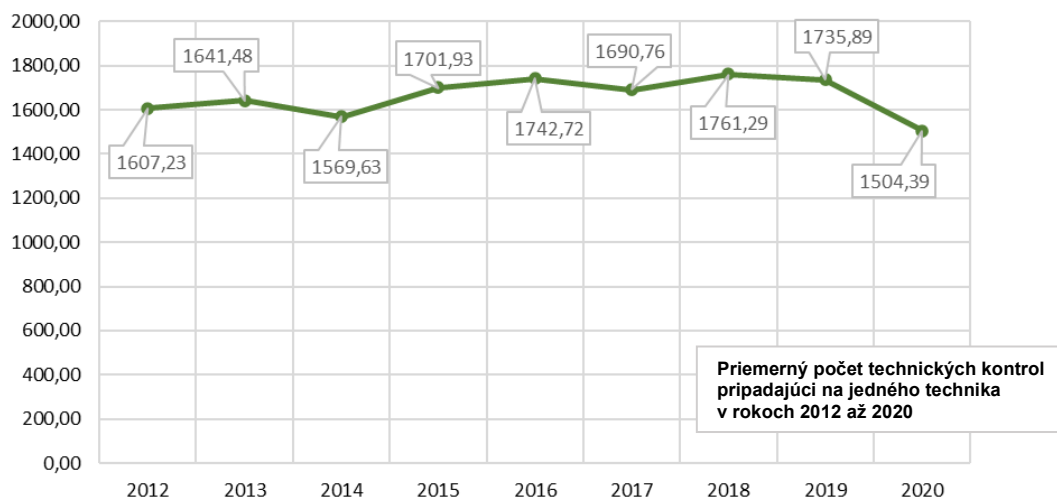
Kým na konci roka 2018 bolo na Slovensku 147 STK, o rok neskôr ich bolo 152 a na konci roka 2020 už 160. To predstavuje medziročný nárast počtu STK oproti roku 2019 o 5,26 % a oproti roku 2018, teda stavu pred zmenou pravidiel regulácie, o 8,84 %. Na konci roka 2020 ostávalo 62 právoplatných, ale zatiaľ nerealizovaných povolení na zriadenie.

Kým počet STK stagnoval alebo rástol len veľmi mierne, počet všetkých technikov technickej kontroly v Slovenskej republike mal výraznejšie rastúci trend. Výnimkou bola druhá polovica roka 2018, kedy nastal mierny pokles, pravdepodobne v dôsledku odchodu niektorých technikov kvôli legislatívnym zmenám. Už v priebehu roku 2019 bol úbytok kvalifikovaných pracovných síl nahradený novými technikmi. V roku 2020 sme vďaka vyššiemu počtu školení napriek komplikáciám spôsobeným pandémiou zaznamenali rekordný medziročný nárast počtu technikov technickej kontroly o 13,25 % na celkovo 957 technikov.

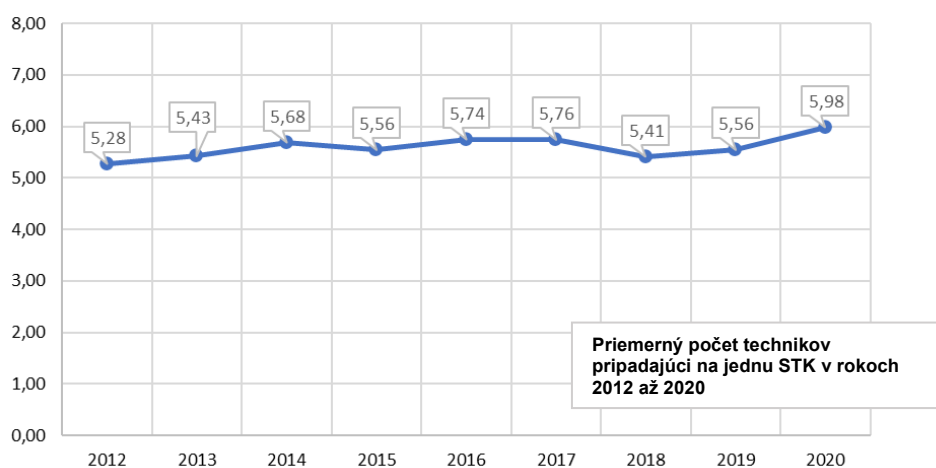
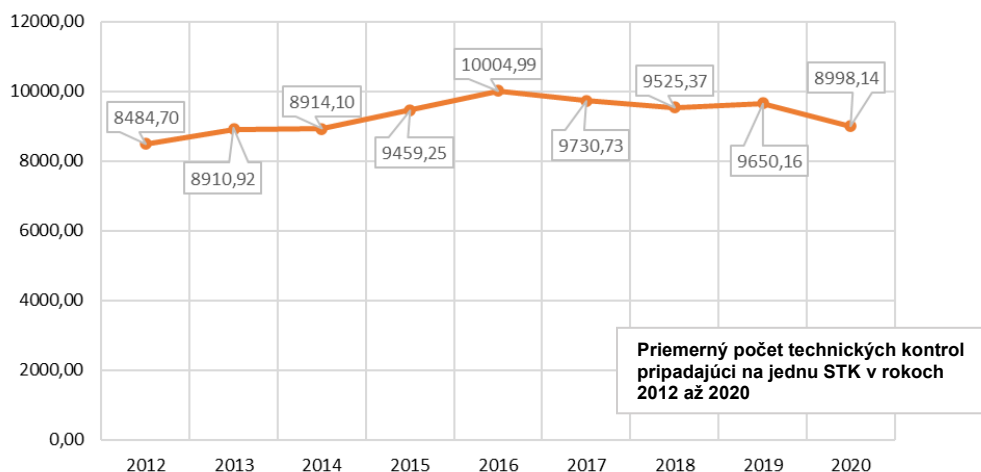
V diagrame je znázornený vývoj počtu STK a technikov technickej kontroly v období od roku 2012 do roku 2020:



S rastom počtu STK a technikov technickej kontroly v uplynulých rokoch približne korešpondoval aj mierny nárast celkového počtu vykonaných technických kontrol v celej Slovenskej republike za rok. Parametre ako priemerný ročný počet vykonaných kontrol pripadajúci na jednu STK, priemerný počet technikov na jednu STK alebo priemerný ročný počet kontrol na jedného technika sa preto v uplynulých rokoch príliš nemenili. V roku 2020 však výraznejší nárast počtu technikov kombinovaný s poklesom celkového počtu kontrol spôsobil zreteľný pokles priemernej produktivity technika a STK, ako aj zreteľné zvýšenie priemerného počtu technikov pripadajúcich na jednu STK.







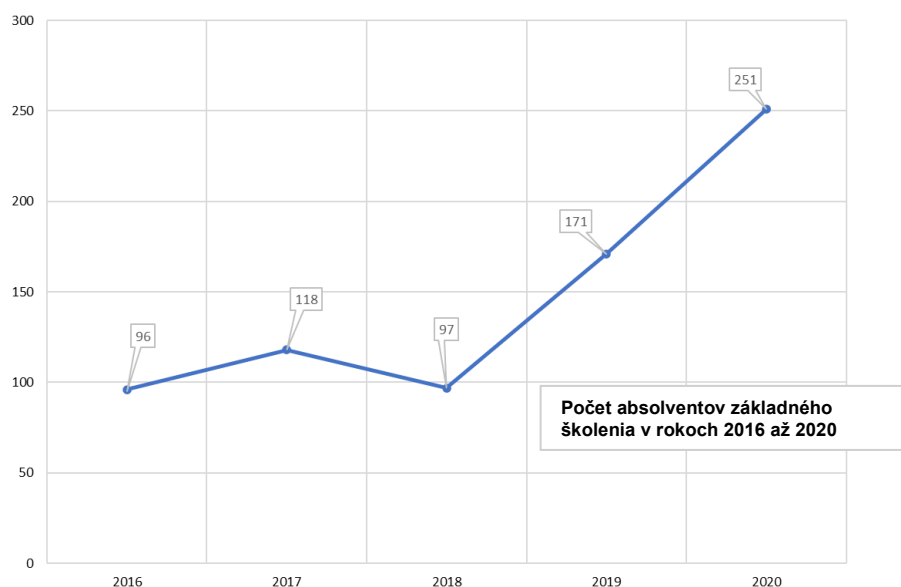
## V. Školenia a skúšky pracovníkov STK

V roku 2020 absolvovalo šesťtýždňové základné školenie (2 týždne teoretickej výučby a 4 týždne praxe), ktoré je jedným z predpokladov získania kvalifikácie technika technickej kontroly, celkovo 251 osôb. Trojdňové doškolenie potrebné na predĺženie platnosti kvalifikácie alebo nariadené okresným úradom ako súčasť trestu za závažnejšie porušenia predpisov absolvovalo celkovo 151 technikov technickej kontroly. Údaje k ďalším školeniam pracovníkov STK sú uvedené v tabuľke:

druh školenia	počet školení	počet vyškolených osôb
Doškolenie na predĺženie platnosti osvedčenia technika technickej kontroly alebo uložené okresným úradom	7	151

Základné školenie na získanie osvedčenia technika technickej kontroly	8	251
Zdokonaľovacie školenie CEMT na rozšírenie osvedčenia technika technickej kontroly	1	8
Zdokonaľovacie školenie ADR na rozšírenie osvedčenia technika technickej kontroly	1	35
Školenie na výkon administratívnych činností	16	78

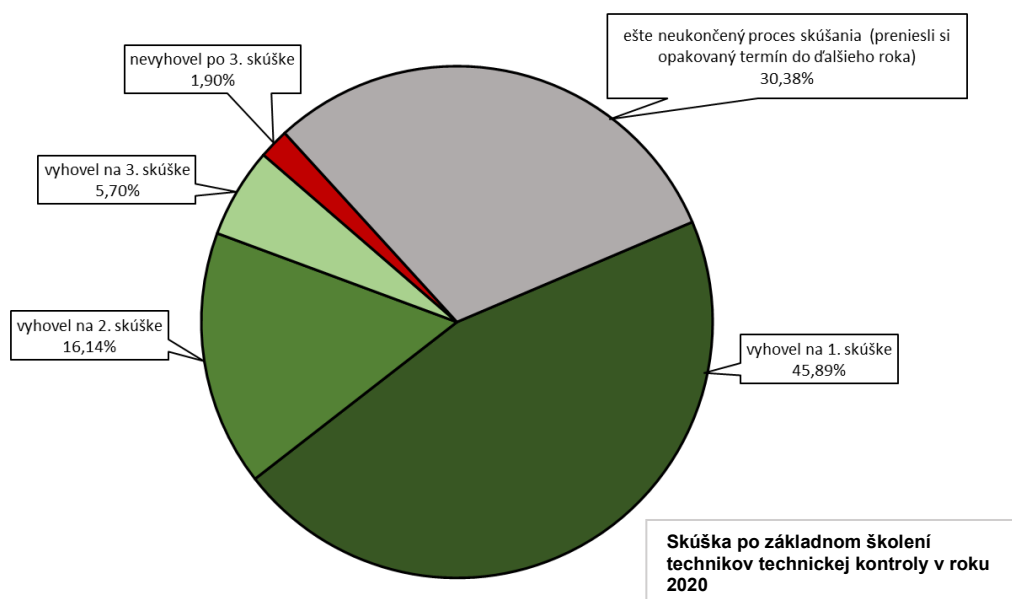
Výrazný medziročný nárast počtu školených osôb, až o 47 %, sme zaznamenali predovšetkým pri základnom školení. Ako vidno z diagramu, počet jeho absolventov bol v roku 2020 rekordný, a to napriek komplikáciám spojeným s protiepidemickými opatreniami.



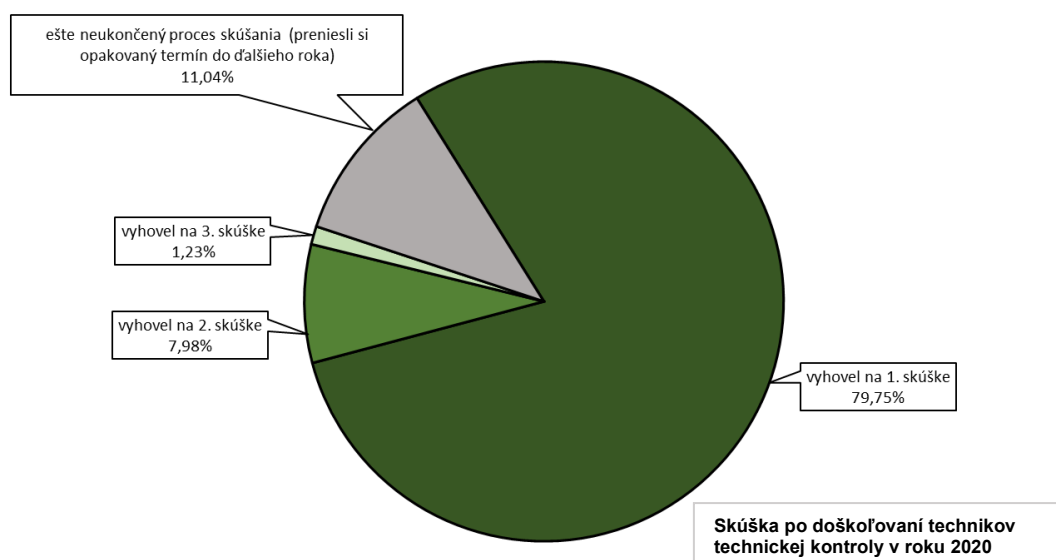
Po oboch typoch školení nasleduje skúška z odbornej spôsobilosti, ktorá je ďalším z predpokladov získania alebo predĺženia platnosti kvalifikácie technika technickej kontroly. V spolupráci s Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej Republiky sme ju v roku 2020 usporiadali v celkovo 54 turnusoch a vyskúšali sme 320 absolventov základného školenia a 161 absolventov doškolaovania. Rozdiely v počtoch vyškolených a skúšaných osôb sú spôsobené presahmi procesov školení a skúšok do bezprostredne predchádzajúceho, respektíve nasledujúceho kalendárneho obdobia. Nepomer medzi celkovým prírastkom technikov technickej kontroly a počtom vyskúšaných osôb je zasa daný ukončením činnosti a odchodom časti technikov, školeniami technikov pre zatiaľ len pripravované STK, a tiež tým, že sa na základnom školení zúčastňujú aj už aktívni technici, ak si chcú kvalifikáciu rozšíriť na ďalšie kategórie vozidiel.

Samotná skúška z odbornej spôsobilosti sa skladá z teoretickej a praktickej časti, na úspešné absolvovanie skúšky je potrebné uspieť na oboch jej častiach. Teoretická časť spočíva vo vyplnení testov vygenerovaných z informačným systémom náhodne vybraných otázok individuálne pre každého účastníka. Rozsah testov závisí od rozsahu kvalifikácie technika, bežnej (základnej) kvalifikácii zodpovedá podľa kontrolovaných kategórií vozidiel 55 až 75 otázok. Podľa platnej legislatívy musí účastník skúšky úspešne zodpovedať aspoň 90 % otázok. Databáza otázok, z ktorej sa testy generujú, je schválená Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej Republiky a zverejnená. Vyhodnotenie výsledku teoretickej časti skúšky je úplne automatizované, vykonáva ho informačný systém bez zásahu členov skúšobnej komisie. Praktická časť skúšky spočíva vo vykonaní technickej kontroly na vozidle pod dohľadom členov skúšobnej komisie. Na úspešné absolvovanie tejto časti skúšky musí jej účastník nájsť a správne vyhodnotiť chyby kontrolovaného vozidla. Dôvodom neúspechu môže byť predovšetkým chyba pri identifikácii vozidla alebo neodhalenie alebo nesprávne vyhodnotenie vážnych a nebezpečných chýb kontrolovaného vozidla. Ak skúšaný nevyhoví z niektorej časti skúšky, môže ju opakovať najviac dva krát, pričom opakovaná skúška sa môže vykonať najskôr po 7 dňoch. Ak skúšaný nevyhoví ani pri druhej opakovanej skúške alebo ju nevykoná do šiestich mesiacov, ďalšiu skúšku môže vykonať až po opätovnom absolvovaní základného školenia. *Poznámka: Do 1.1.2020 mali skúšaní k dispozícii len jeden opakovaný termín skúšky.*

Z 316 absolventov základných školení, teda uchádzačov o získanie kvalifikácie technika technickej kontroly, uspelo na prvom termíne skúšky z odbornej spôsobilosti 145, čo zodpovedá 45,89 % celkového počtu účastníkov. Na druhom (prvom opakovanom) termíne uspelo ďalších 51, čo zodpovedá 16,14 % účastníkov. Na treťom (druhom opakovanom) termíne uspelo ďalších 18, čo zodpovedá 5,70 % účastníkov. Spolu tak uspelo 67,73 % účastníkov. Neúspešných, teda takých, ktorí nevyhoveli na prvom, druhom aj treťom termíne, bolo len 6, to znamená 1,90 % účastníkov. Zvyšných 96 účastníkov (30,38 %) nestihlo ukončiť skúšobný proces v roku 2020 a prenieslo si niektorý z opakovaných termínov do ďalšieho kalendárneho roka.



Na skúškach po doškolení na predĺženie platnosti kvalifikácie technika technickej kontroly bola úspešnosť podľa očakávania výrazne lepšia. Zo 163 účastníkov uspelo na prvý pokus 130, čo zodpovedá 79,75 %, na druhý pokus ďalších 13, teda 7,98 %, a na tretí pokus dvaja (1,23 %). Neúspešní, teda takí, ktorí by skúšku nezvládli ani na tretí krát, v roku 2020 neboli žiadni. Zvyšných 18 účastníkov (11,04 %) nestihlo ukončiť skúšobný proces v roku 2020 a prenieslo si niektorý z opakovaných termínov do ďalšieho kalendárneho roka.



TESTEK, a.s.

technická služba technickej kontroly