

Technické kontroly a STK v Slovenskej republike v roku 2021

Základné štatistické ukazovatele

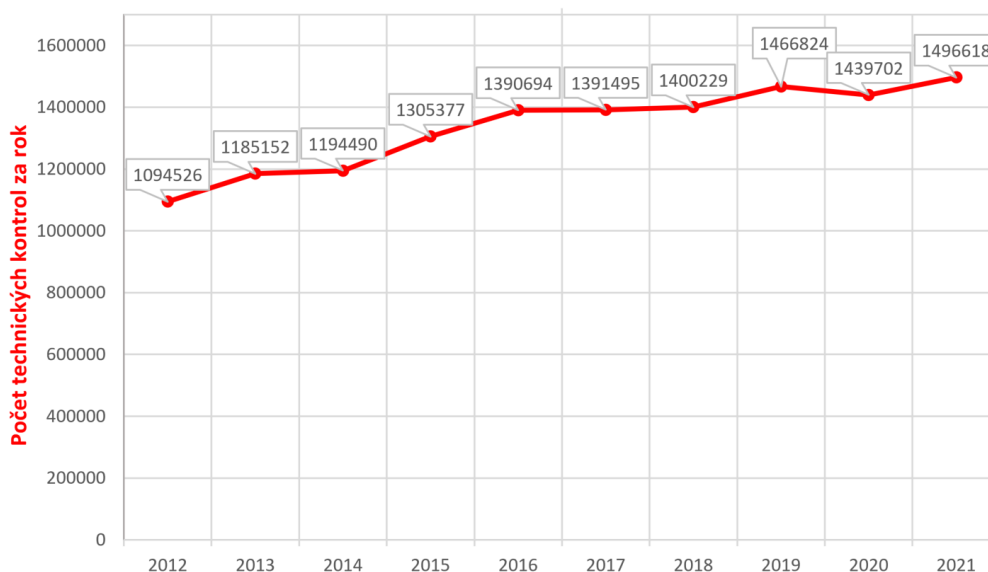
(4.2.2022)

I. Počet vykonaných technických kontrol

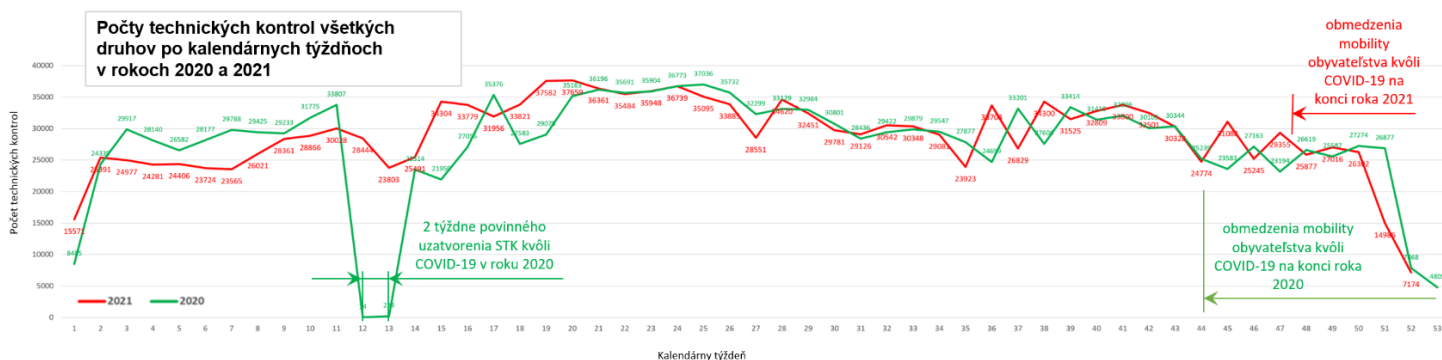
V roku 2021 bolo vo všetkých staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike vykonaných celkovo 1.496.618 technických kontrol vozidiel, z toho bolo 1.284.514 technických kontrol pravidelných. Podrobné počty jednotlivých druhov technickej kontroly sú uvedené v tabuľke:

<i>Druh technickej kontroly</i>	<i>Počet vykonaných kontrol v roku 2021</i>
Pravidelná	1.284.514
Opakovaná k pravidelnej	147.651
Na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1.525
Opakovaná – k ADR	242
Na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1.723
Opakovaná – k CEMT/ECMT	190
Administratívna	52.555
Administratívna – k ADR	69
Administratívna – k CEMT/ECMT	5
Zvláštna	8.144
Celkom	1.496.618

Na obrázku je znázornený diagram vývoja celkového počtu vykonaných technických kontrol v Slovenskej republike v období rokov 2012 až 2021:



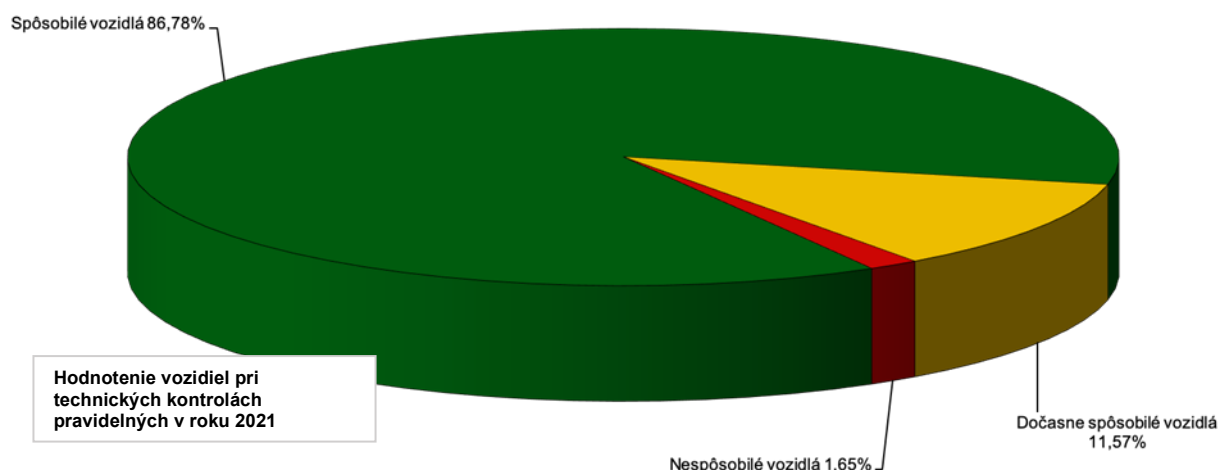
Po poklese v roku 2020, spôsobenom globálnou pandémiou ochorenia COVID-19 a najmä súvisiacimi hygienickými opatreniami, sme v roku 2021 opäť zaznamenali nárast celkového počtu vykonaných technických kontrol medziročne o 3,95 %. Počet vykonaných kontrol na celom Slovensku tým dokonca mierne prekonal výsledok z dosiaľ pre STK historicky najúspešnejšieho roku 2019. Možno sa domnievať, že príčinou bol príchod zákazníkov, ktorí návštevu STK v roku 2020 odložili kvôli problémom a obmedzeniam spôsobeným pandémiou.



Na rozdiel od roku 2020, v roku 2021 našťastie nebolo žiadne obdobie, v ktorom by boli všetky STK nútené zatvorené. Z medziročného porovnania počtov vykonaných kontrol po kalendárnych týždňoch vidno, že jar 2021 bola obdobím, kedy STK dohánali deficit v počte kontrol z roku 2020. Po zvyšok roka bola ich výkonnosť podobná, ako v predchádzajúcom roku. Ešte väčšiemu ročnému výkonu siete STK v roku 2021 pravdepodobne zabránil až predvianočný lockdown, ktorý síce nezatvoril nútené STK, ale zaviedol obmedzenia mobility obyvateľstva. STK ho pocítili v podobe poklesu dopytu zákazníkov po technickej kontrole.

II. Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách

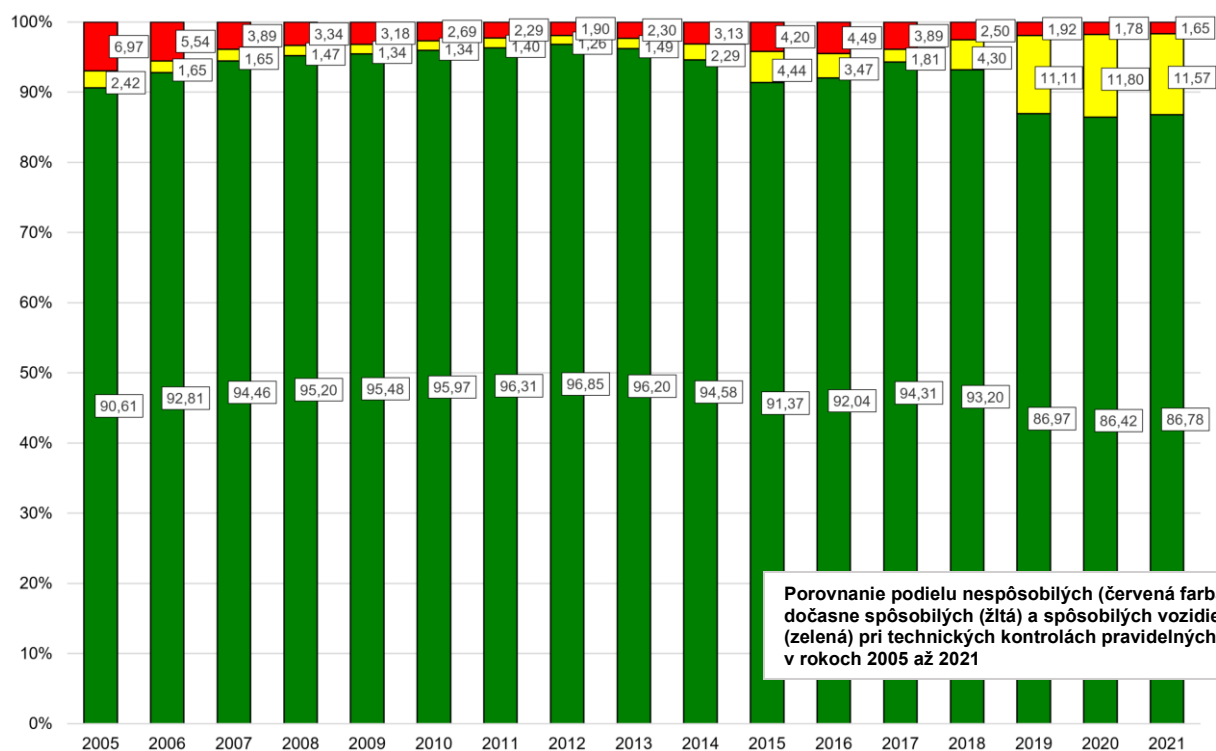
Výsledkom vykonaných 1.284.514 technických kontrol pravidelných bolo v 1.114.749 prípadoch, čiže pri 86,78 % vozidiel, hodnotenie spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách. V 148.569 prípadoch (11,57 %) boli vozidlá z dôvodu zistenej vážnej chyby vyhodnotené ako dočasne spôsobilé a v 21.196 prípadoch (1,65 %) kvôli zistenej nebezpečnej chybe alebo kvôli iným z predpisov vyplývajúcim dôvodom ako nespôsobilé na premávku.



Oproti predchádzajúcim rokom 2019 a 2020 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, ostal prakticky nezmenený. V roku 2019 išlo o 13,03 % kontrolovaných vozidiel, v roku 2020 o 13,58 % a v roku 2021 o 13,22 %. 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.

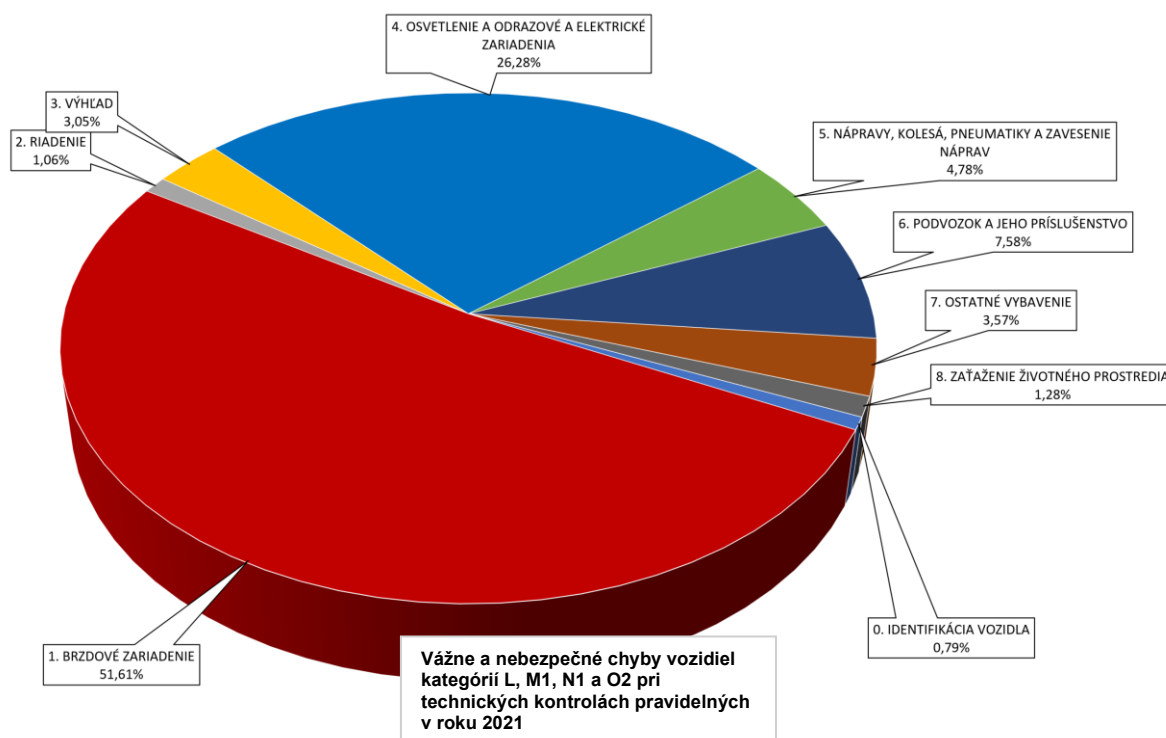
Na porovnanie, v roku 2019 dosahoval podiel neúspešných vozidiel pri prakticky rovnakom obsahu technickej kontroly v Estónsku 15%, v Nemecku a Španielsku 21 %, vo Švédsku 25 %, vo Fínsku 27 %, v Írsku 36 % a v Lotyšsku až 40 %. Na opačnom konci rebríčka EÚ boli štáty ako Česká republika s 8 % alebo Poľsko s 2 %.

Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2005 až 2021 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 2021 medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. **Najčastejšie prichádza k výskytu závažnejších chýb na brzdových zariadeniach, zariadeniach osvetlenia a na podvozku.**



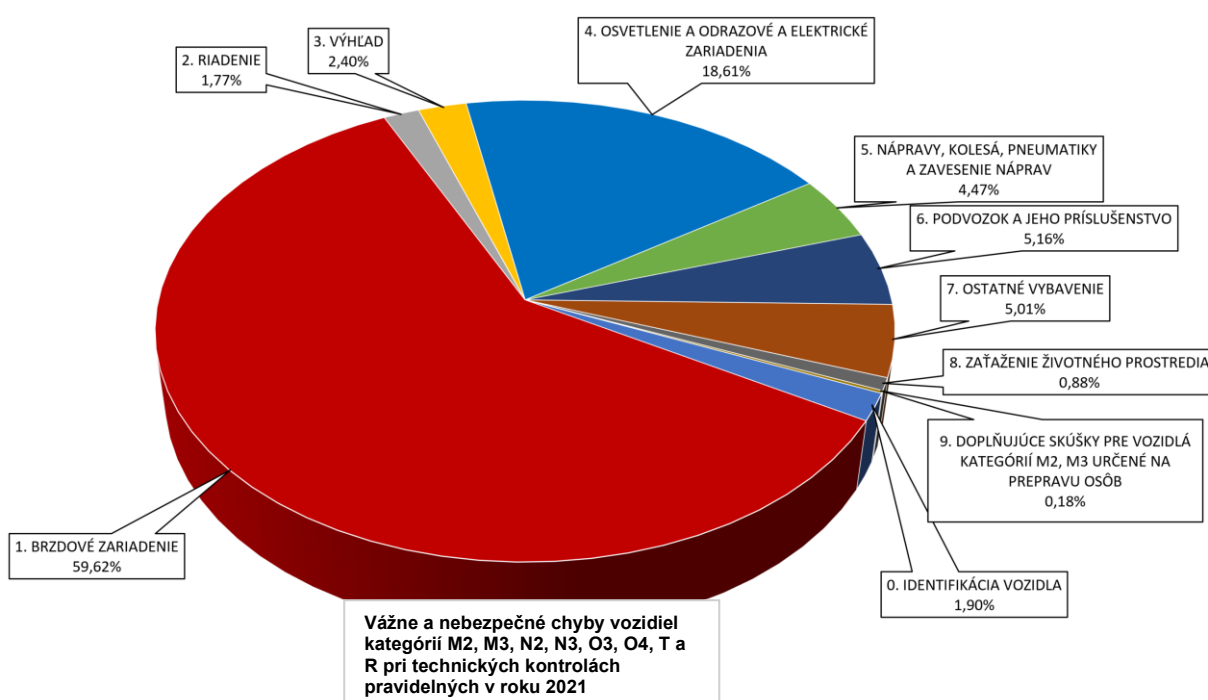
Prevalu chýb týkajúcich sa brzd a osvetlenia vidno i v rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel.

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.	3,80%
2.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,79%

3.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdného sily v priebehu jednej otáčky kolesa.	2,60%
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).	1,04%
5.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,02%
6.	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).	0,89%
7.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla s jediným svetelným zdrojom (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných resp. je vážne narušená viditeľnosť).	0,83%
8.	4.7.1.b.2	Chybný svetelný zdroj osvetlenia zadnej tabuľky s evidenčným číslom s jediným svetelným zdrojom, alebo v prípade systému s viacerými svetelnými zdrojmi sú všetky nefunkčné.	0,55%
9.	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).	0,54%
10.	4.1.2.a	Nastavenie stretávacieho svetla nie je v rozmedzí stanovenom v predpísaných podmienkach.	0,50%

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	Brzdňá 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.	8,57%
2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa.	3,89%
3.	1.4.2.1	Brzdňý účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,22%
4.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla s jediným svetelným zdrojom (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných resp. je vážne narušená viditeľnosť).	2,10%
5.	1.2.2.1	Účinok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný, ale je väčší než 50 % minimálneho predpísaného zbrzdzenia.	2,02%
6.	1.2.1.d	Nábeh brzdného účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený.	1,32%
7.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,16%
8.	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).	0,91%
9.	1.2.2.SK.2	Pri meraní brzdňých síl na použitie v extrapoláčnom výpočte nebolo dosiahnutých aspoň 30% konštrukčného tlaku brzdného aktuátora na vozidle so vzduchotlakovou brzdovou sústavou.	0,90%
10.	1.2.1.a.2	Žiadna brzdňá sila na jednom alebo viacerých kolesách pri pôsobení prevádzkovej brzdy.	0,84%

V porovnaní s rokmi 2019 a 2020 neprišlo pri týchto štatistikách k výraznejším zmenám.

IV. STK a ich technici 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 posledných dvoch rokoch 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, na konci roka 2020 už 160 a k 31.12.2021 až 174. To predstavuje medziročný nárast počtu STK oproti roku 2020 o 8,75 % a oproti roku 2018, teda stavu pred zmenou pravidiel regulácie, o 18,37 %. Na konci roka 2021 ostávalo 50 právoplatných, ale zatiaľ nerealizovaných povolení na zriadenie. Celkové počty kontrolných liniek jednotlivých typov na všetkých STK v Slovenskej republike sú nasledovné:

<i>Typ linky</i>	<i>Kategórie vozidiel</i>	<i>Počet</i>
A	len ľahké (L, M1 do 3,5 t, N1, O1, O2)	136
B	len ťažké (M1 nad 3,5 t, M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R, C, Ps, Ls)	6
C	všetky (L, M, N, O, T, R, C, Ps, Ls)	147

Príloha č. 1 k zákonu č. 106/2018 Z. z. v znení účinnom od 1.1.2022 definuje ako základ pre určovanie a reguláciu siete STK v Slovenskej republike interval posunu vozidiel na kontrolnej linke, zvlášť pre ľahké vozidlá - 10 minút (z nich podliehajú technickým kontrolám pravidelným vozidlá kategórií L3, L4, L5, L6, L7, M1, N1 a O2), a zvlášť pre ťažké vozidlá - 14 minút (kategórie M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R2, R3 a R4). Ďalej sa v nej uvádza, že pre kontrolnú linku typu C možno predpokladať rozdelenie kapacity medzi skupinu ľahkých vozidiel a skupinu ťažkých vozidiel v pomere 5 : 1. Podľa prílohy č. 1 sa tiež predpokladá priemerné vyťaženie linky 8 hodín denne, nad rámec požiadaviek uvedených v zákone je možné zohľadniť priemerný počet pracovných dní v roku 250. Z týchto parametrov sa dá vypočítať teoretická ročná výkonnosť kontrolných liniek jednotlivých typov, a to pre typ A 12.000 tzv.

jednotkových technických kontrol s dĺžkou trvania 20 minút (JTK), pre typ B 8.571 JTK ročne a pre typ C 9.326 JTK pre ľahké vozidlá ročne a 1.910 JTK pre ťažké vozidlá ročne. Treba zdôrazniť, že *JTK nie je reálnou technickou kontrolou, ale ide o zákonom zavedenú jednotku na meranie kapacity siete*, ktorá musela byť zavedená kvôli rozdielom v rozsahu a dĺžke trvania kontrol rôznych kategórií vozidiel. Po vynásobení počtom kontrolných liniek z vyššie uvedenej tabuľky sa dá vyrátať teoretická ročná výkonnosť celej siete STK ako 3.002.922 JTK pre ľahké vozidlá a 332.220 JTK pre ťažké vozidlá.

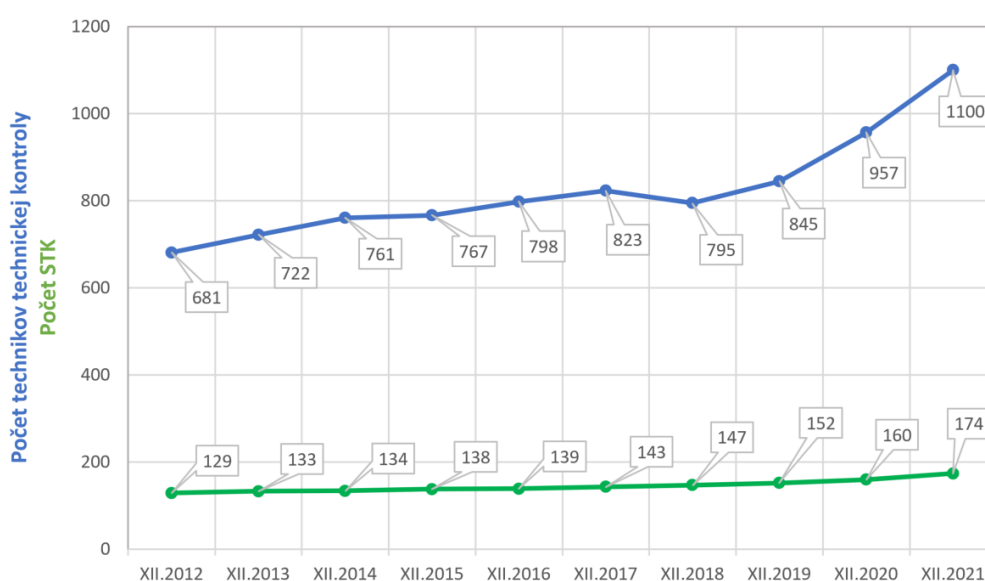
Časová náročnosť kontroly je pre väčšinu kontrolovaných vozidiel dlhšia než JTK, reálna výkonnosť siete vyjadrená počtom skutočne skontrolovaných vozidiel je preto prirodzene menšia. Príloha č. 1 zákona definuje tento rozdiel skutočnej dĺžky kontroly oproti JTK na základe štatisticky zisteného priemerného času vykonávania technickej kontroly pravidelnej na kontrolnej linke ako rôzne veľké násobky JTK pre jednotlivé kategórie vozidiel. Pre vozidlá kategórie L je priemerný čas trvania kontroly rovný 0,70-násobku JTK, pre vozidlá kategórie O2 rovný JTK, pre vozidlá kategórií M1 a N1 1,25-násobku JTK, pre vozidlá kategórií T, R2, R3 a R4 1,60-násobku JTK, pre vozidlá kategórií M2 a M3 1,80-násobku JTK a pre vozidlá kategórií N2, N3, O3 a O4 dvojnásobku JTK. Na základe týchto parametrov možno prerátať skutočné počty vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2021 na zodpovedajúce JTK takto:

<i>Kategórie vozidiel</i>	<i>Počet technických kontrol pravidelných v roku 2021</i>	<i>Časová náročnosť reálnej kontroly ako násobok JTK</i>	<i>Počet JTK zodpovedajúci reálnym technickým kontrolám pravidelným v roku 2021</i>
L3, L4, L5, L6 a L7	43444	0,70	30410,80
O2	2670	1,00	2670,00
M1 a N1	1110614	1,25	1388267,50
T, R2, R3 a R4	25796	1,60	41273,60
M2 a M3	11308	1,80	20354,40
N2, N3, O3 a O4	90574	2,00	181148,00

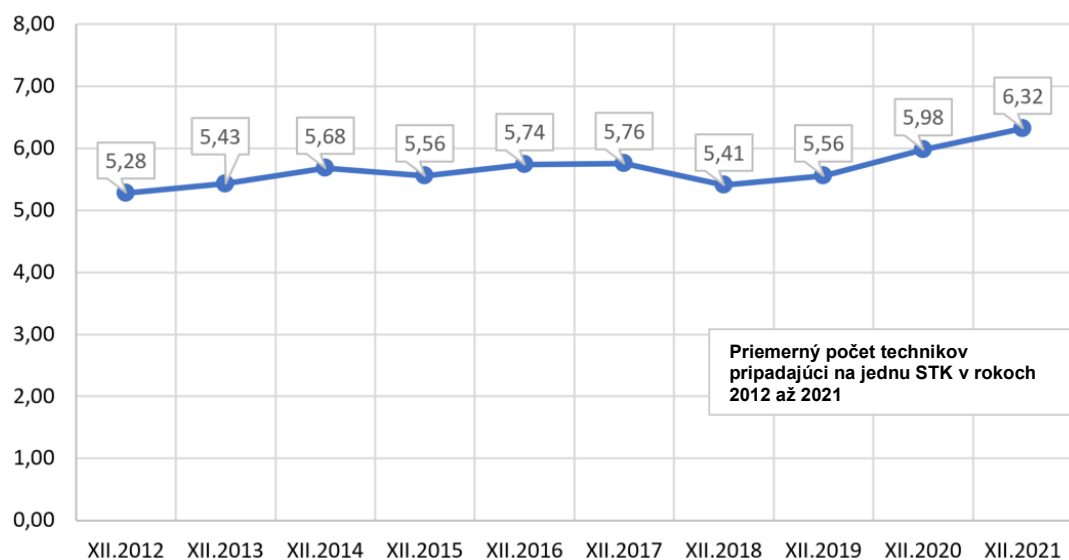
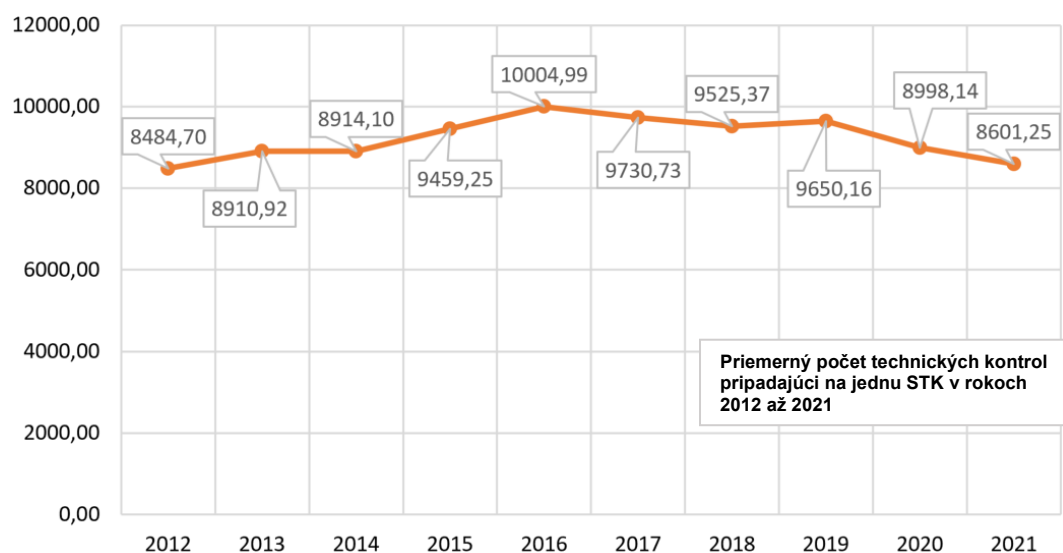
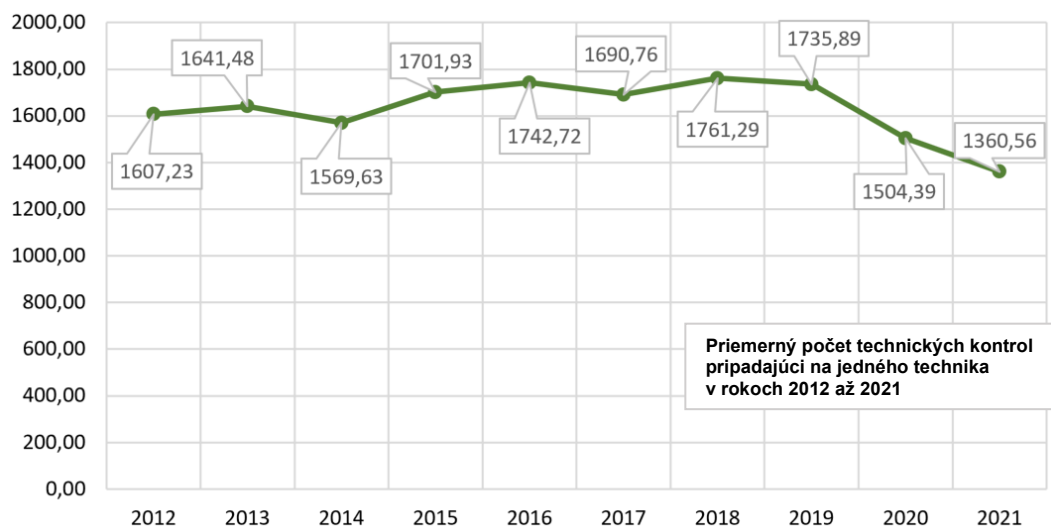
Ako vyplýva z tabuľky, pre ľahké vozidlá bol v roku 2021 vykonaný počet technických kontrol pravidelných zodpovedajúci 1.421.348 JTK a pre ťažké vozidlá 242.776 JTK. Tieto počty JTK prislúchajú len technickým kontrolám pravidelným a nezahŕňajú ostatné druhy technických kontrol uvedené v tabuľke na prvej strane, keďže pre ne nie je zákonom definovaná časová náročnosť ako násobok JTK.

Počet technikov technickej kontroly pokračoval v roku 2021 v trende rýchleho rastu z predchádzajúceho roka. Napriek pretrvávajúcim komplikáciám spôsobeným pandémiou sa podarilo rekordné tempo medziročného nárastu z roku 2020 ešte zvýšiť na 14,94 %. Ku koncu roka 2021 tak bolo na Slovensku spolu 1100 technikov technickej kontroly. Neaktívnych, teda z rôznych dôvodov buď dlhodobo nevykonávajúcich technické kontroly alebo s počtom vykonaných kontrol do 10 ročne, bolo menej ako 5 % technikov.

V diagrame je znázornený vývoj počtu STK a technikov technickej kontroly v období od roku 2012 do roku 2021:



S rastom počtu STK a technikov technickej kontroly v minulosti 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 príliš nemenili. Až v roku 2020 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. Kvôli ďalšiemu ešte vyššiemu rastu počtu technikov a rovnako aj zvýšeniu počtu STK pokračoval tento trend tiež v roku 2021, a to aj napriek nárastu celkového počtu vykonaných kontrol.

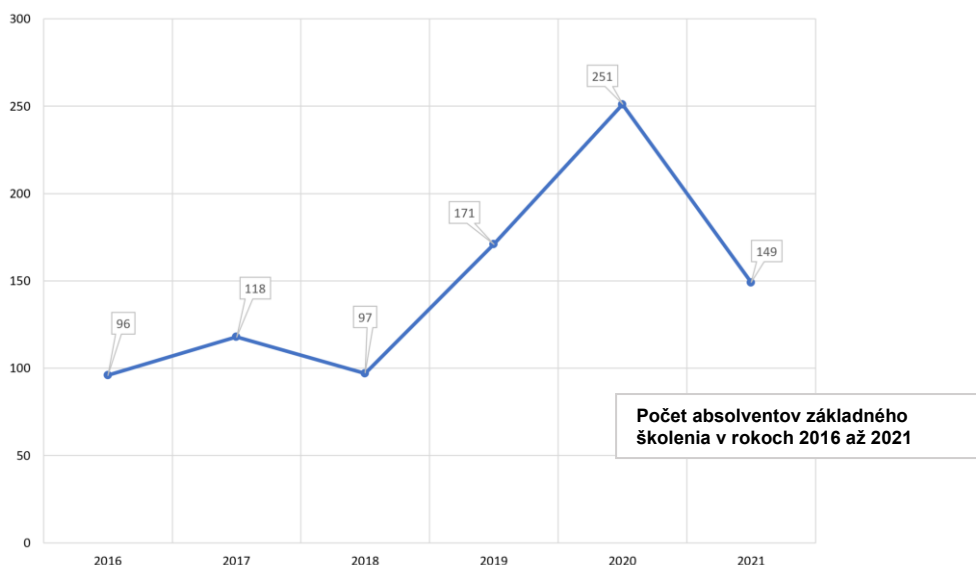


V. Školenia a skúšky pracovníkov STK

V roku 2021 absolvovalo šesťtýždňové základné školenie (2 týždne teoretickej výučby a 4 týždne praxe), ktoré je jedným z predpokladov získania kvalifikácie technika technickej kontroly, celkovo 149 osôb. Trojdňové doškolenie potrebné na predĺženie platnosti kvalifikácie alebo nariadené okresným úradom ako súčasť trestu za závažnejšie porušenia predpisov absolvovalo celkovo 152 technikov technickej kontroly. Údaje k ďalším školeniam pracovníkov STK sú uvedené v tabuľke:

<i>Druh školenia</i>	<i>Počet školení</i>	<i>Počet vyškolených osôb</i>
Doškolenie na predĺženie platnosti osvedčenia technika technickej kontroly alebo uložené okresným úradom	7	152
Základné školenie na získanie osvedčenia technika technickej kontroly	6	149
Rozširovacie školenie na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia (CEMT)	1	17
Rozširovacie školenie na vykonávanie technických kontrol na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1	11
Školenie na výkon administratívnych činností na STK	43	58

Počet absolventov základného školenia bol v roku 2021 oproti predchádzajúcim rokom nižší, to však nebolo spôsobené protipandemickými obmedzeniami alebo nižšou kapacitou školiaceho strediska, ale poklesom dopytu po tomto druhu školenia zo strany prevádzkovateľov STK alebo držiteľov povolenia na zriadenie STK.

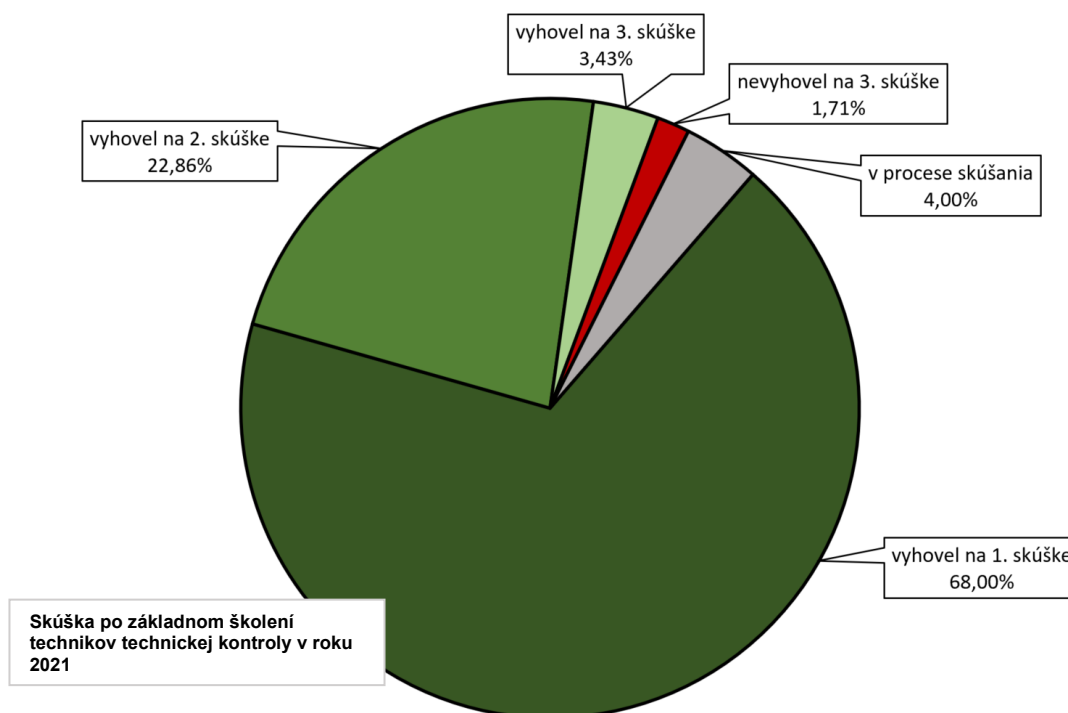


Po školení (okrem školenia administratívnych pracovníkov) nasleduje skúška z odbornej spôsobilosti, ktorá je ďalším z predpokladov získania alebo predĺženia platnosti kvalifikácie technika technickej kontroly. V spolupráci s Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) sme ju v roku 2021 usporiadali v celkovo 52 turnusoch a vyskúšali sme 173 absolventov základného školenia, 144 absolventov doškolovania, 6 absolventov rozširovacieho školenia na technické kontroly na vydanie prepravného povolenia (CEMT) a 30 absolventov rozširovacieho školenia na technické kontroly na prepravu nebezpečných vecí (ADR). 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 MDV SR a zverejnená. Prostredníctvom internetu je dostupná aj cvičná verzia testovacieho programu, v ktorej si absolventi školení môžu testy vyskúšať. 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

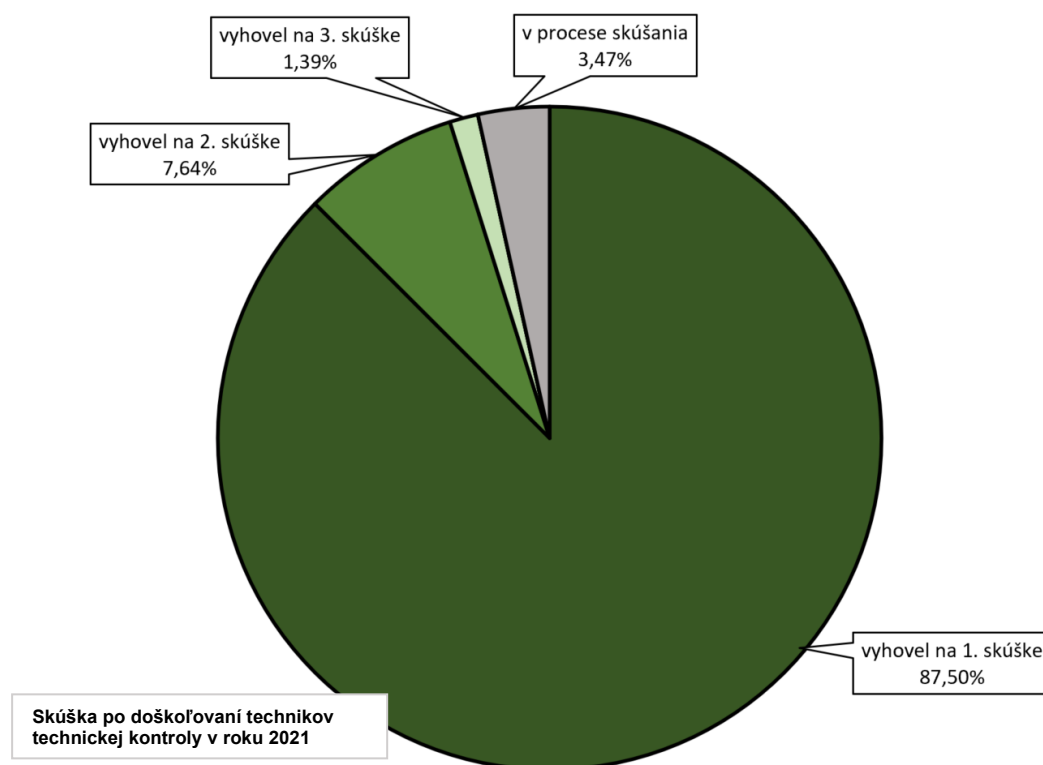
identifikácii vozidla alebo neodhalenie alebo nesprávne vyhodnotenie vážnych a nebezpečných chýb kontrolovaného vozidla. Ak skúšaný nevyhoví z niektorej časti skúšky, môže ju opakovať najviac dva krát, pričom opakovaná skúška sa môže vykonať najskôr po 7 dňoch. Ak skúšaný nevyhoví ani pri druhej opakovanej 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.*

Zo 173 absolventov základných školení, teda uchádzačov o získanie kvalifikácie technika technickej kontroly, uspelo na prvom termíne skúšky z odbornej spôsobilosti 119, čo zodpovedá 68,00 % celkového počtu účastníkov. Na druhom (prvom opakovanom) termíne uspelo ďalších 40, čo zodpovedá 22,86 % účastníkov. Na treťom (druhom opakovanom) termíne uspelo ďalších 6, čo zodpovedá 3,43 % účastníkov. Spolu tak uspelo 94,29 % účastníkov. Neúspešní, teda takí, ktorí nevyhoveli na prvom, druhom aj treťom termíne, boli len traja, to znamená 1,71 % účastníkov. Zvyšných 7 účastníkov (4,00 %) nestihlo ukončiť skúšobný proces v roku 2021 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 ešte lepšia. Zo 144 účastníkov uspelo na prvý pokus 126, čo zodpovedá 87,50 %, na druhý pokus ďalších 11, teda 7,64 %, a na tretí pokus dvaja (1,39 %). Neúspešní, teda takí, ktorí by skúšku nezvládli ani na tretí krát, v roku 2021 neboli žiadni (rovnako ako v roku 2020). Zvyšných

5 účastníkov (3,47 %) nestihlo ukončiť skúšobný proces v roku 2021 a prenieslo si niektorý z opakovaných termínov do ďalšieho kalendárneho roka.



Všetci absolventi rozširovacieho školenia CEMT uspeli už na prvom termíne skúšky. Z 30 absolventov rozširovacieho školenia ADR uspelo na prvý raz 25 (83,33 %) a na druhý raz traja (10,00 %). Zvyšní dvaja (6,67 %) si preniesli ďalší termín do nasledujúceho roka.

TESTEK, a.s.

technická služba technickej kontroly