

Technické kontroly a STK v Slovenskej republike v roku 2022

Základné štatistické ukazovatele

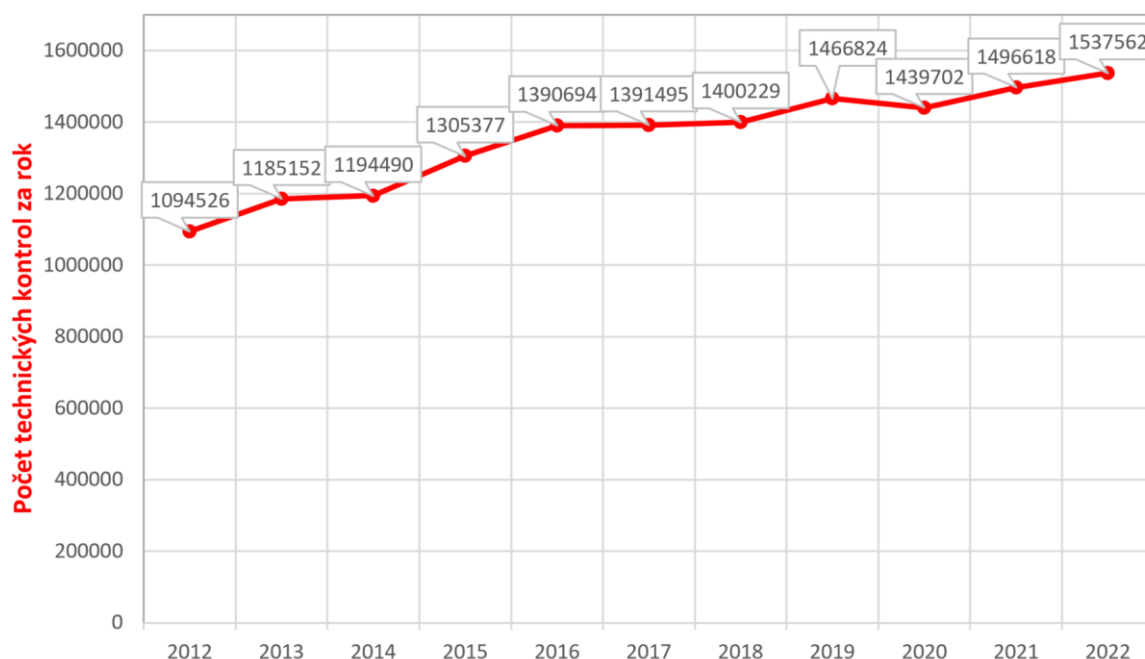
(22.2.2023)

I. Počet vykonaných technických kontrol

V roku 2022 bolo vo všetkých staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike vykonaných celkovo 1.537.562 technických kontrol vozidiel, z toho bolo 1.326.903 technických kontrol pravidelných. Podrobné počty jednotlivých druhov technickej kontroly sú uvedené v tabuľke:

<i>Druh technickej kontroly</i>	<i>Počet vykonaných kontrol v roku 2022</i>
Pravidelná	1.326.903
Opakovaná k pravidelnej	146.755
Na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1.528
Opakovaná – k ADR	206
Na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1.623
Opakovaná – k CEMT/ECMT	134
Administratívna	55.077
Administratívna – k ADR	81
Administratívna – k CEMT/ECMT	9
Zvláštna	5.246
Celkom	1.537.562

Na obrázku je znázornený diagram vývoja celkového počtu vykonaných technických kontrol v Slovenskej republike v období rokov 2012 až 2022:



Aj v roku 2022 pokračoval trend mierneho rastu celkového počtu vykonaných kontrol, hoci sa oproti roku 2021 jeho miera o trochu znížila. V roku 2021 sme zaznamenali medziročný nárast ešte 3,95 %, kým v roku 2022 už predstavoval len 2,74 %. Opäť však bol prelomený rekordný ročný počet technických kontrol a sieť STK tak zaznamenala historicky najúspešnejší rok.



Na porovnaní počtov vykonaných kontrol v rokoch 2021 a 2022 po jednotlivých kalendárnych týždňoch možno ešte badať slabnúci vplyv pandémie COVID19. Lockdowny už posledné dva roky STK nezatvárali, úplný prepád počtu vykonaných kontrol, ako si ho pamätáme z roku 2020, tak už nemal dôvod nastať. Prvé mesiace roku 2022 však prichádzalo na technické kontroly zjavne viac vozidiel, než v rovnakom období roku 2021. Pravdepodobne kvôli tomu, že na konci roka 2021 ešte platili opatrenia brániace mobilite obyvateľstva, veľká časť chýbajúcich kontrol z tohto obdobia sa prosto presunula na začiatok roka 2022. Ani obvyklý augustový celoslovenský pokles dopytu po technických kontrolách sa v roku 2022 nekonal. Takmer isto za to vďačíme koncu pandemického predĺženia lehôt na vykonanie

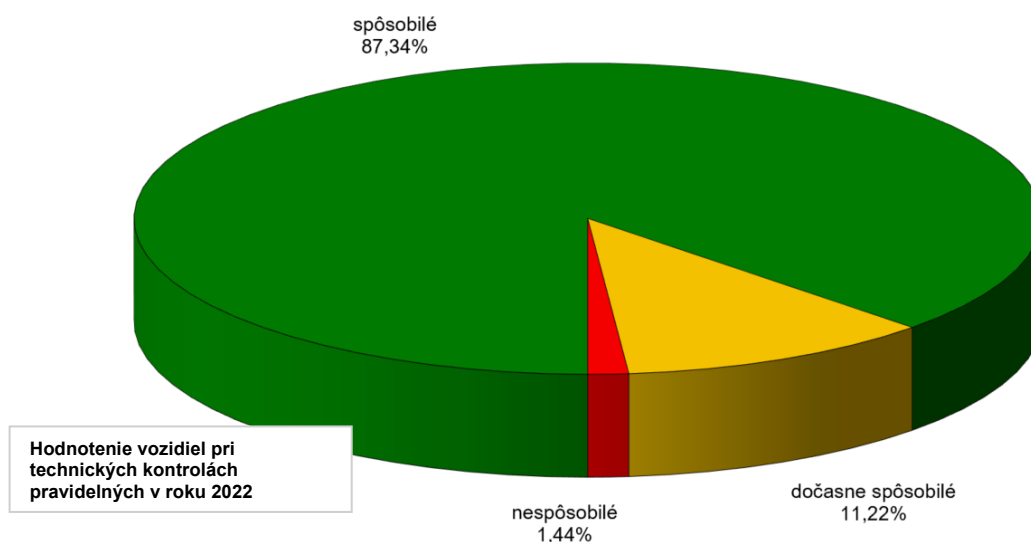
technických kontrol pravidelných a príchodu zákazníkov, ktorí povinnosť ísť na STK odkladali. V auguste dopyt po technických kontrolách najprv stúpol. Nárast, i keď s menšou dynamikou, pokračoval aj v septembri. Október však priniesol zvrät a opačný trend, ďalší vývoj až do konca roka už kopíroval priebeh z roku 2021. Zdá sa, že medziročný nárast celkového počtu vykonaných kontrol možno z veľkej miery pripísať uvoľňovaniu protipandemických opatrení, a preto nemusí ísť o trend, ktorý pretrvá aj v ďalších rokoch.

Z celkového počtu 1.326.903 technických kontrol pravidelných bola veľká väčšina (takmer 87 %) vykonaná na osobných automobiloch (patria do kategórie M1) a ľahkých nákladných automobiloch (N1), ktoré vďaka svojim počtom tvoria aj väčšinu prevádzkovaných vozidiel. Kontroly ťažkých nákladných automobilov (N2 a N3) a autobusov (M2 a M3) predstavovali len necelých 6 % technických kontrol pravidelných, hoci vozidlá z tejto skupiny musia podstupovať technickú kontrolu oproti ľahkým vozidlám častejšie. Podrobnejšie rozdelenie je predmetom pripojenej tabuľky.

<i>Kategória vozidla</i>		<i>Počet vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2022</i>	<i>Podiel v percentách</i>
L	motocykel, trojkolka a štvorkolka	49.002	3,69 %
M1	automobil na prepravu osôb do 8 miest na sedenie okrem miesta vodiča	1.029.453	77,58 %
M2 a M3	autobus	11.728	0,88 %
N1	automobil na prepravu nákladov do celkovej hmotnosti 3,5 t vrátane	118.570	8,94 %
N2 a N3	automobil na prepravu nákladov s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	64.114	4,83 %
O2	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou od 750 kg do 3,5 t vrátane	6.345	0,48 %
O3 a O4	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	26.840	2,02 %
R	prípojné vozidlo za traktor	5.846	0,44 %
T	kolesový traktor	14.912	1,12 %
Iné (kategória nepodliehajúca technickej kontrole pravidelnej alebo chybné zapísaná kategória)		93	0,01 %
Celkom		1.326.903	100,00 %

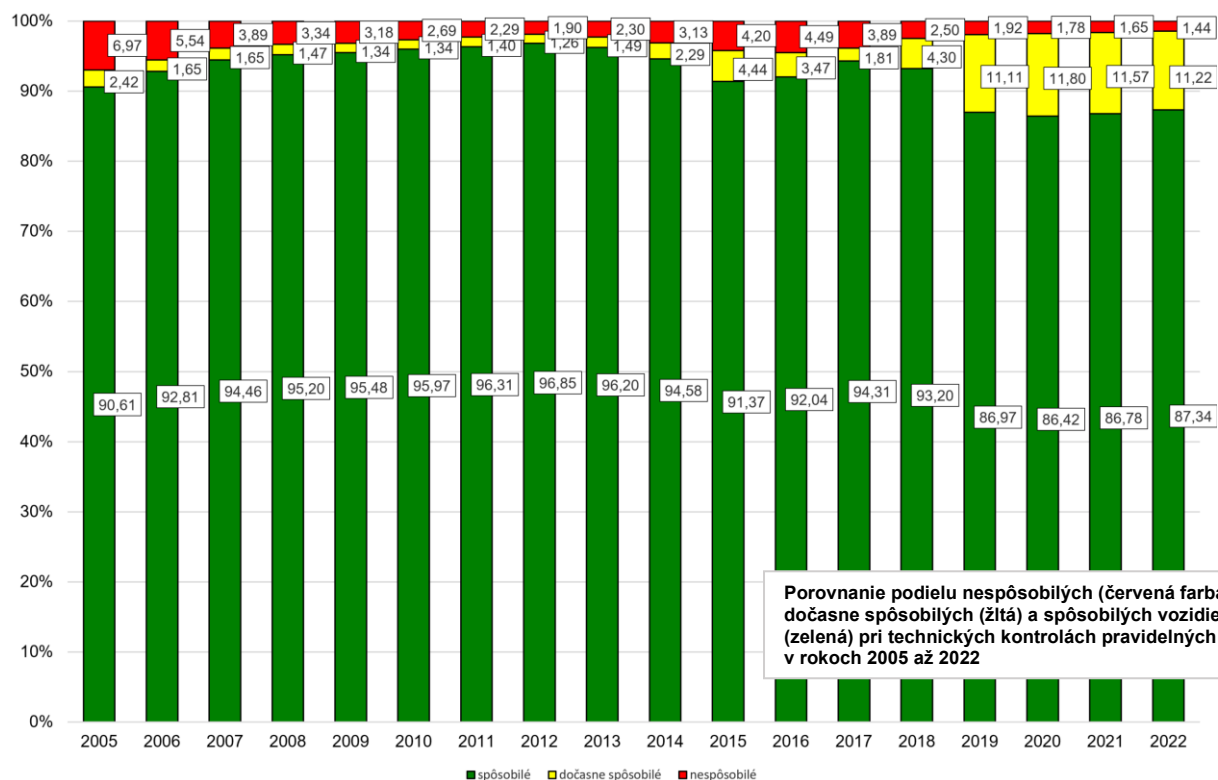
II. Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách

Výsledkom vykonaných 1.326.903 technických kontrol pravidelných bolo v 1.158.896 prípadoch, čiže pri 87,34 % vozidiel, hodnotenie spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách. V 148.850 prípadoch (11,22 %) boli vozidlá z dôvodu zistenej vážnej chyby vyhodnotené ako dočasne spôsobilé a v 19.157 prípadoch (1,44 %) kvôli zistenej nebezpečnej chybe alebo kvôli iným z predpisov vyplývajúcim dôvodom ako nespôsobilé na premávku.



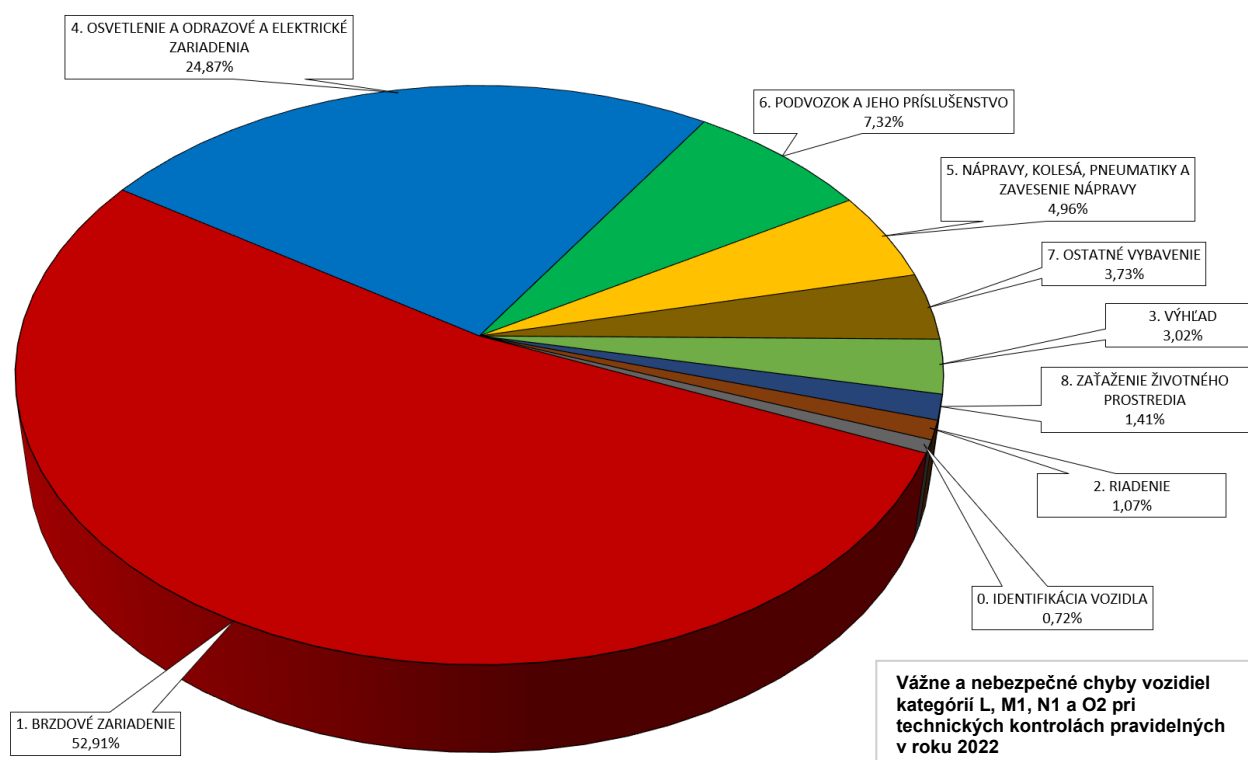
Oproti predchádzajúcim rokom 2019 až 2021 neprišlo k výraznej zmene rozdelenia vozidiel podľa hodnotenia pri technickej kontrole pravidelnej. Podiel neúspešných vozidiel (zahŕňajúcich vozidlá hodnotené ako dočasne spôsobilé a nespôsobilé), ktorý je dôležitým kritériom pri porovnávaní kvality vykonávanej kontroly medzi jednotlivými STK alebo aj medzi jednotlivými štátmi EÚ navzájom, však mierne poklesol. V roku 2019 išlo o 13,03 % kontrolovaných vozidiel, v roku 2020 o 13,58 %, v roku 2021 o 13,22 % a v roku 2022 o 12,66 %. Medzinárodne akceptovateľná úroveň, na ktorú sa tento parameter dostal skokovou zmenou z omnoho nižších hodnôt medzi rokmi 2018 a 2019 v dôsledku intenzívnejšieho štátneho odborného dozoru Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a odborného dozoru technickej služby nad dodržiavaním predpisov pri technických kontrolách, ostáva zatiaľ zachovaná. Zrýchlenie tempa poklesu tohto parametra oproti roku 2021 však budí obavy a je dôvodom zmien pri odbornom dozore smerujúcich k jeho vyššej efektívnosti, ktoré by sa mohli prejaviť už v priebehu roka 2023.

Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2005 až 2022 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 2022 medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. **Najčastejšie prichádza k výskytu závažnejších chýb na brzdových zariadeniach a na zariadeniach osvetlenia (vrátane elektrických zariadení).**

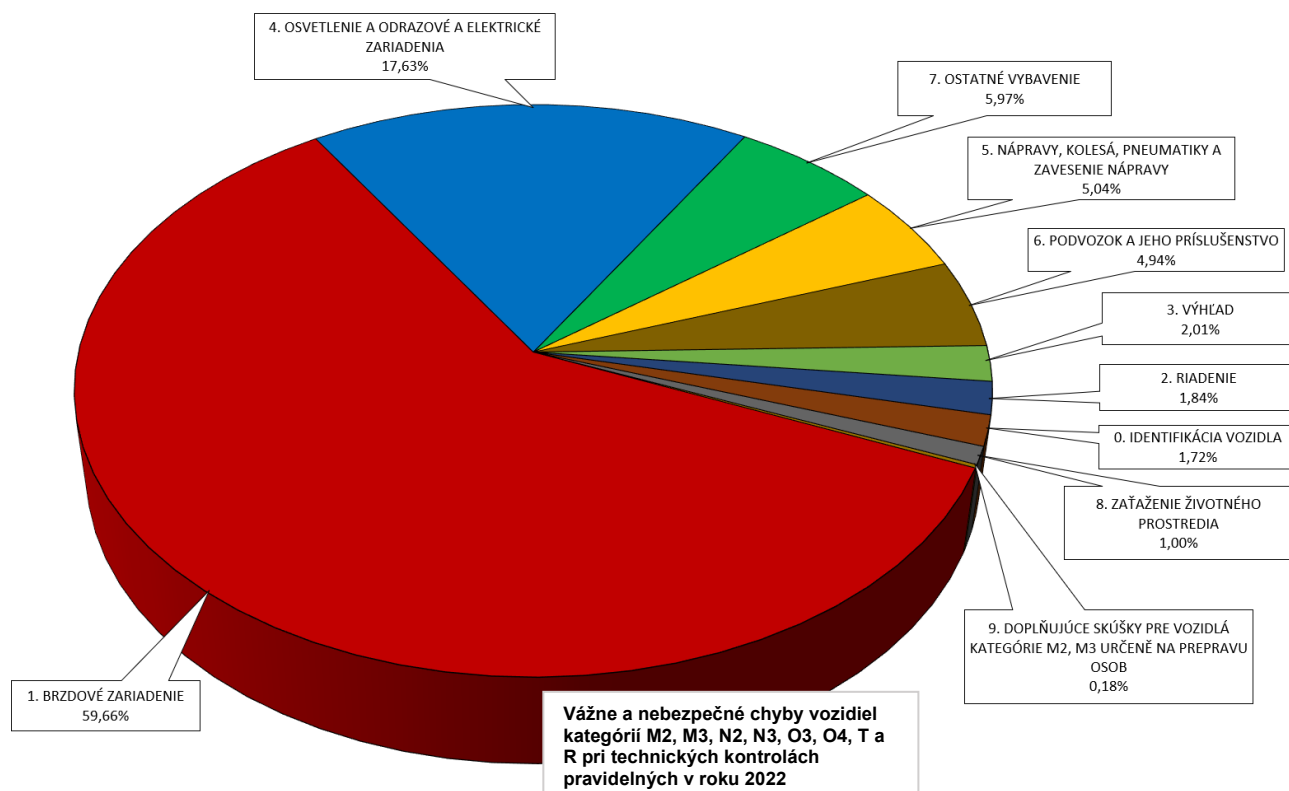


Prevahu chýb týkajúcich sa bŕzd a osvetlenia vidno i v rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel. Oproti roku 2021 prišlo k výraznejšej zmene na čelných miestach rebríčka len v prípade chyby spočívajúcej v nadmernom kolísaní brzdnej sily prevádzkovej brzdy, kde sme zaznamenali nárast výskytu o približne 0,6 percentuálneho bodu, čím sa posunula o jedno miesto v rebríčku vyššie.

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.	3,42 %
2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa.	3,23 %
3.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,71 %
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).	0,86 %
5.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	0,85 %
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).	0,73 %
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).	0,73 %
8.	4.1.2.a	Nastavenie stretávacieho svetla nie je v rozmedzí stanovenom v predpísaných podmienkach.	0,49 %
9.	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.	0,48 %
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).	0,48 %

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 a zariadeniach osvetlenia**.



V rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel opäť dominujú chyby bŕzd a osvetlenia. V porovnaní s predchádzajúcimi rokmi neprišlo v tomto rebríčku k výraznejším zmenám.

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.	8,21 %
2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa.	4,26 %
3.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,48 %
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).	1,99 %

5.	1.2.2.1	Účinnok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný, ale je väčší než 50 % minimálneho predpísaného zbrzdenia.	1,98 %
6.	1.2.1.d	Nábeh brzdného účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený.	1,22 %
7.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,12 %
8.	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.	1,10 %
9.	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).	0,81 %
10.	1.2.1.a.2	Žiadna brzdná sila na jednom alebo viacerých kolesách pri pôsobení prevádzkovej brzdy.	0,79 %

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.

Kým na konci roka 2018 bolo na Slovensku 147 STK, o rok neskôr ich bolo 152, na konci roka 2020 už 160, v roku 2021 174 a k 31.12.2022 187. To predstavuje medziročný nárast počtu STK oproti roku 2021 o 7,47 % a oproti roku 2018, teda stavu pred zmenou pravidiel regulácie, o 27,21 %. Na konci roka 2022 ostávalo 43 právoplatných, ale zatiaľ nerealizovaných povolení na zriadenie. Celkové počty kontrolných liniek jednotlivých typov na všetkých STK v Slovenskej republike sú nasledovné:

Typ linky	Kategórie vozidiel	Počet
A	len ľahké (L, M1 do 3,5 t, N1, O1, O2)	151
B	len ťažké (M1 nad 3,5 t, M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R, C, Ps, Ls)	8
C	všetky (L, M, N, O, T, R, C, Ps, Ls)	159

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 3.294.834 JTK pre ľahké vozidlá a 372.258 JTK pre ťažké vozidlá.

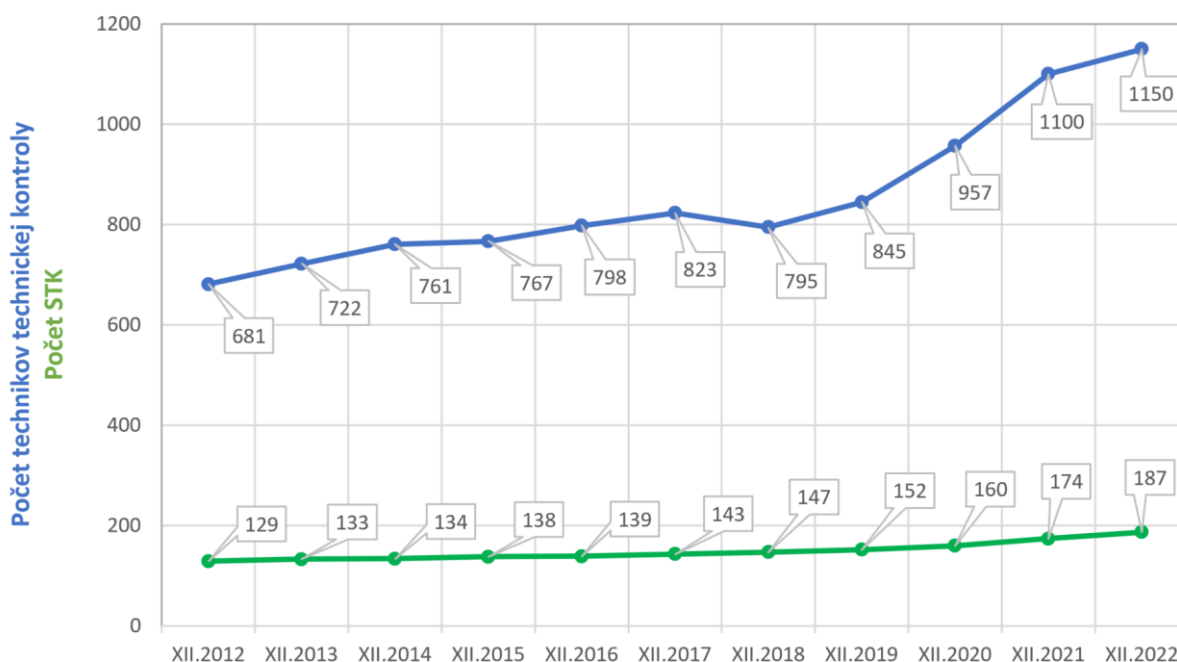
Časová náročnosť kontroly je pre väčšinu kontrolovaných vozidiel dlhšia než JTK, reálna výkonnosť siete vyjadrená počtom skutočne skontrolovaných vozidiel je preto prirodzene menšia. Príloha č. 1 zákona definuje tento rozdiel skutočnej dĺžky kontroly oproti JTK na základe štatisticky zisteného priemerného 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 2022 na zodpovedajúce JTK takto:

<i>Kategórie vozidiel</i>	<i>Počet technických kontrol pravidelných v roku 2022</i>	<i>Časová náročnosť reálnej kontroly ako násobok JTK</i>	<i>Počet JTK zodpovedajúci reálnym technickým kontrolám pravidelným v roku 2022</i>
L3, L4, L5, L6 a L7	49.002	0,70	34.301,40
O2	6.345	1,00	6.345,00
M1 a N1	1.148.023	1,25	1.435.028,75
T, R2, R3 a R4	20.758	1,60	33.212,80
M2 a M3	11.728	1,80	21.110,40
N2, N3, O3 a O4	90.954	2,00	181.908,00

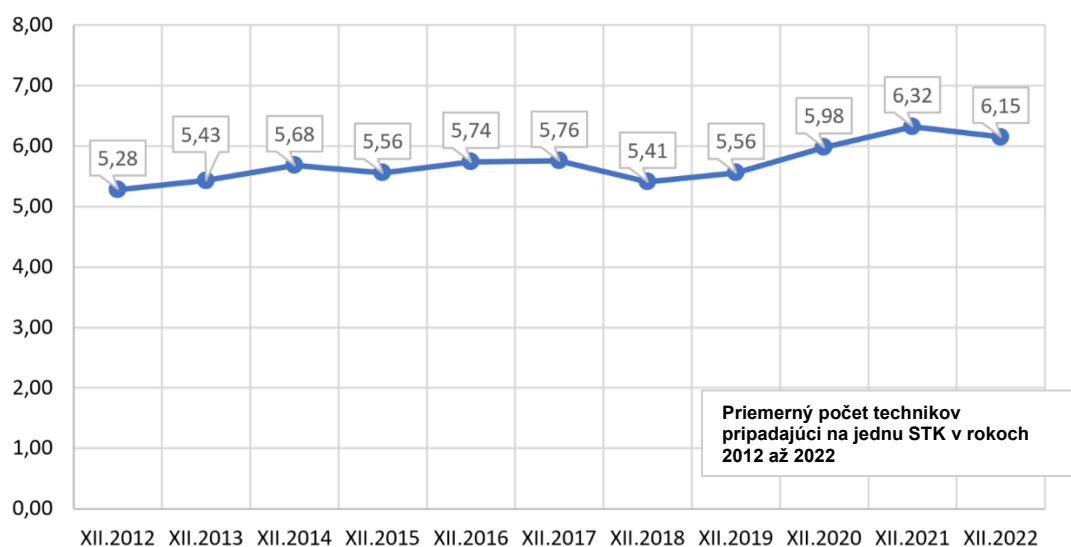
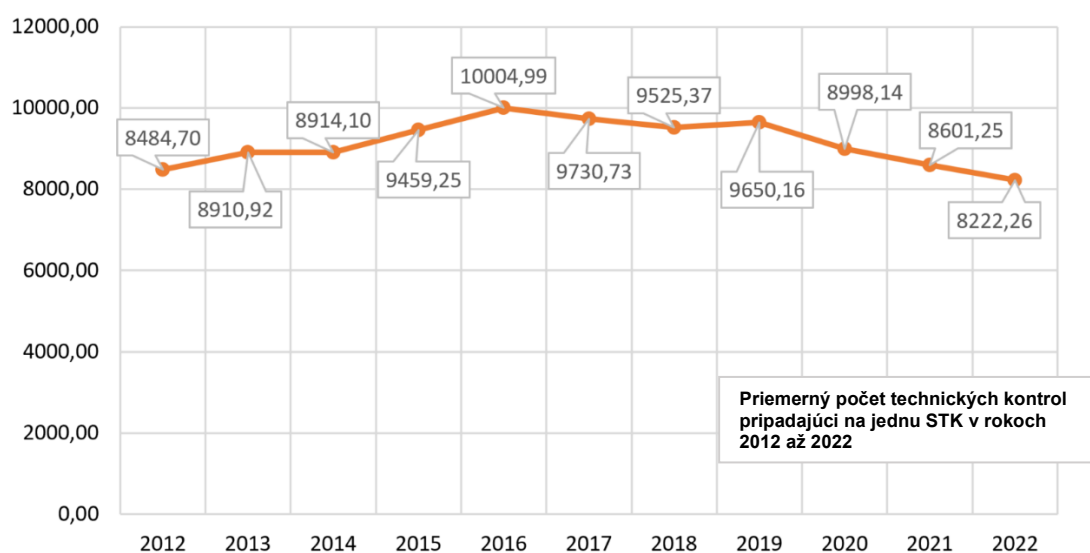
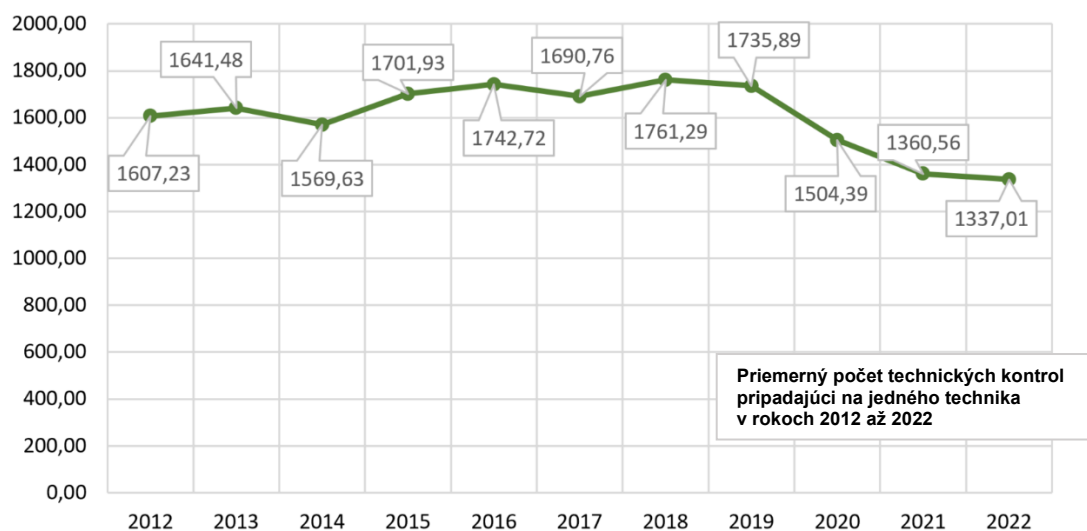
Ako vyplýva z tabuľky, pre ľahké vozidlá bol v roku 2022 vykonaný počet technických kontrol pravidelných zodpovedajúci 1.475.675,15 JTK a pre ťažké vozidlá 236.231,20 JTK. Tieto počty JTK prislúchajú len technickým kontrolám pravidelným a nezahŕňajú ostatné druhy technických kontrol uvedené v tabuľke na prvej strane, keďže pre ne nie je zákonom definovaná časová náročnosť ako násobok JTK.

Hoci menším tempom oproti roku 2021, trend rastu počtu technikov technickej kontroly pokračoval aj v roku 2022. Kým ešte v roku 2021 sme zaznamenali medziročný nárast počtu technikov oproti predchádzajúcemu roku o 14,94 %, v roku 2022 to bolo už len o 4,55 %. Ku koncu roka 2022 tak bolo na Slovensku spolu 1150 technikov technickej kontroly. Neaktívnych, teda z rôznych dôvodov buď dlhodobo nevykonávajúcich technické kontroly alebo s počtom vykonaných kontrol do 10 ročne, bolo menej ako 3 % technikov.

V diagrame je znázornený vývoj počtu STK a technikov technickej kontroly v období od roku 2012 do roku 2022:



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. V roku 2022 sa tempo nárastu počtu technikov zmiernilo, kým tempo rastu počtu kontrol a počtu STK ostalo zachované. Dôsledkom je v porovnaní s predchádzajúcim rokom spomalenie poklesu priemerného počtu kontrol pripadajúcich na jedného technika, zachovanie rovnakého tempa poklesu priemerného počtu kontrol na jednu STK a zmena trendu rastu priemerného počtu technikov pripadajúcich na jednu STK k jeho miernemu poklesu. Viac v pripojených diagramoch.

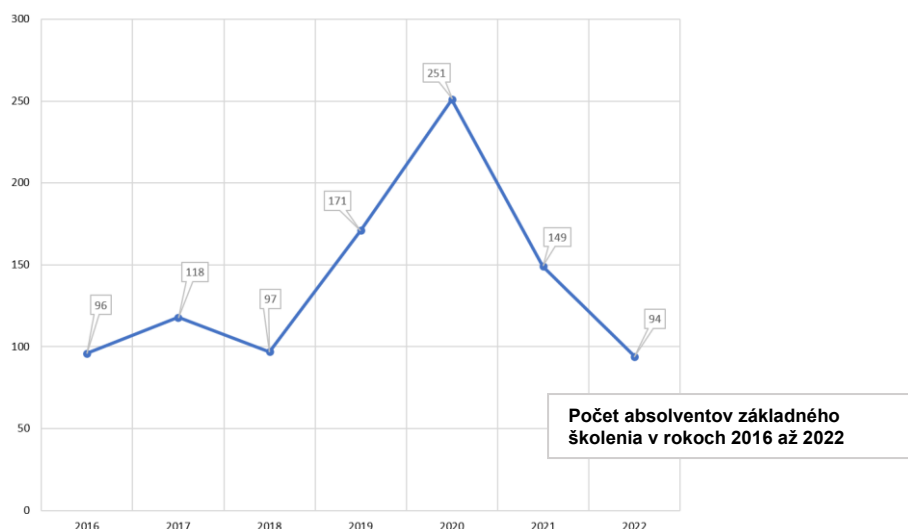


V. Školenia a skúšky pracovníkov STK

V roku 2022 absolvovalo šesťtýždňové základné školenie (2 týždne teoretickej výučby a 4 týždne praxe), ktoré je jedným z predpokladov získania kvalifikácie technika technickej kontroly, celkovo 94 osôb. Trojdňové doškolenie potrebné na predĺženie platnosti kvalifikácie alebo nariadené okresným úradom ako súčasť trestu za závažnejšie porušenia predpisov absolvovalo celkovo 122 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	122
Základné školenie na získanie osvedčenia technika technickej kontroly	5	94
Rozširovacie školenie na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1	7
Rozširovacie školenie na vykonávanie technických kontrol na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1	6
Školenie na výkon administratívnych činností na STK	35	49

Počet absolventov základného školenia bol v roku 2022 oproti predchádzajúcim rokom opäť 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.

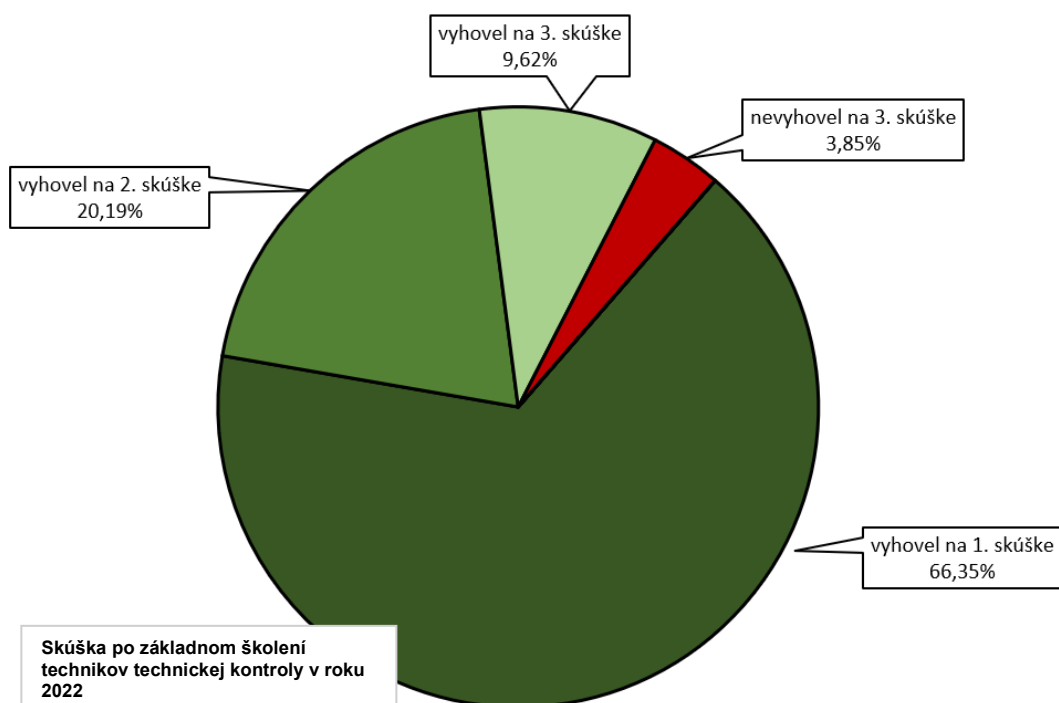


Po školení (okrem školenia administratívnych pracovníkov) nasleduje skúška z odbornej spôsobilosti, ktorá je ďalším z predpokladov získania alebo predĺženia platnosti kvalifikácie technika technickej kontroly. V spolupráci s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky (MD SR) sme ich v roku 2022 vykonali v 41 turnusoch spolu 305, pričom sme vyskúšali 252 osôb. Nesúlad v počtoch vyškolených osôb, vykonaných skúšok a skúšaných osôb je spôsobený tým, že niektorí skúšaní podstúpili v priebehu roka viacero skúšok (využili opakovaný termín) a prišlo tiež k presahom procesov školení a skúšok z bezprostredne predchádzajúceho, respektíve do 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.

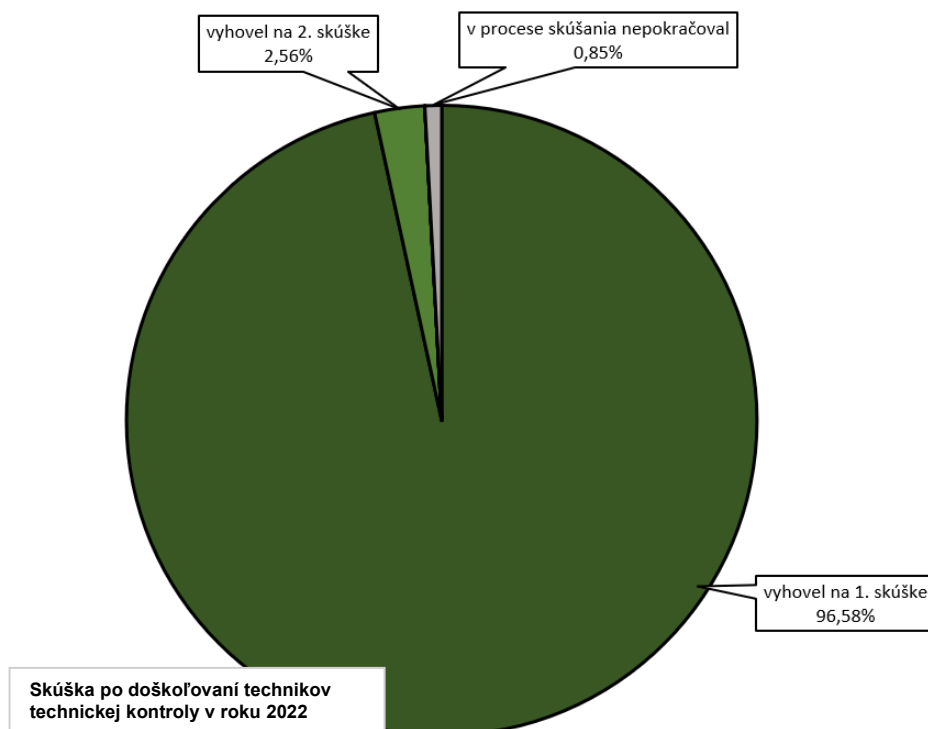
Samotná skúška z odbornej spôsobilosti sa skladá z teoretickej a praktickej časti, na úspešné absolvovanie skúšky je potrebné uspieť na oboch jej častiach. Teoretická časť spočíva vo vyplnení testov vygenerovaných z informačným systémom náhodne vybraných otázok individuálne pre každého účastníka. Rozsah 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 MD 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 104 skúšaných absolventov základných školení, teda uchádzačov o získanie kvalifikácie technika technickej kontroly, uspelo na prvom termíne skúšky z odbornej spôsobilosti 69, čo zodpovedá 66,35 % celkového počtu účastníkov. Na druhom (prvom opakovanom) termíne uspelo ďalších 21, čo zodpovedá 20,19 % účastníkov. Na treťom (druhom opakovanom) termíne uspelo ďalších 10, čo zodpovedá 9,62 % účastníkov. Spolu tak uspelo 96,15 % účastníkov. Neúspešní, teda takí, ktorí nevyhoveli na prvom, druhom aj treťom termíne, boli len štyria, to znamená 3,85 % účastníkov.



Na skúškach po doškolení na predĺženie platnosti kvalifikácie technika technickej kontroly bola úspešnosť podľa očakávania ešte lepšia. Zo 117 účastníkov uspelo na prvý pokus 113, čo zodpovedá 96,58 % a na druhý pokus ďalší traja, teda 2,56 %. Tretí pokus nepotreboval využiť nikto. Neúspešní, teda takí, ktorí by skúšku nezvládli ani na tretíkrát, tak v roku 2022 neboli žiadni (rovnako ako v rokoch 2020 a 2021), avšak zvyšný 1 účastník (0,85 %) sa po neúspešnej prvej skúške už na ďalšie termíny neprihlásil.



Z 20 absolventov rozširovacieho školenia CEMT/ECMT uspelo na prvý raz 18 (90,00 %) a na druhý raz jeden (5,00 %). Zvyšný (5,00 %) si preniesol ďalší termín do nasledujúceho roka. Z 13 absolventov rozširovacieho školenia ADR uspelo na prvý raz 11 (84,62 %) a na druhý raz jeden (7,69 %). Zvyšný (7,69 %) si preniesol ďalší termín do nasledujúceho roka.

TESTEK, a.s.

technická služba technickej kontroly