

Technické kontroly a STK v Slovenskej republike v roku 2023

Základné štatistické ukazovatele

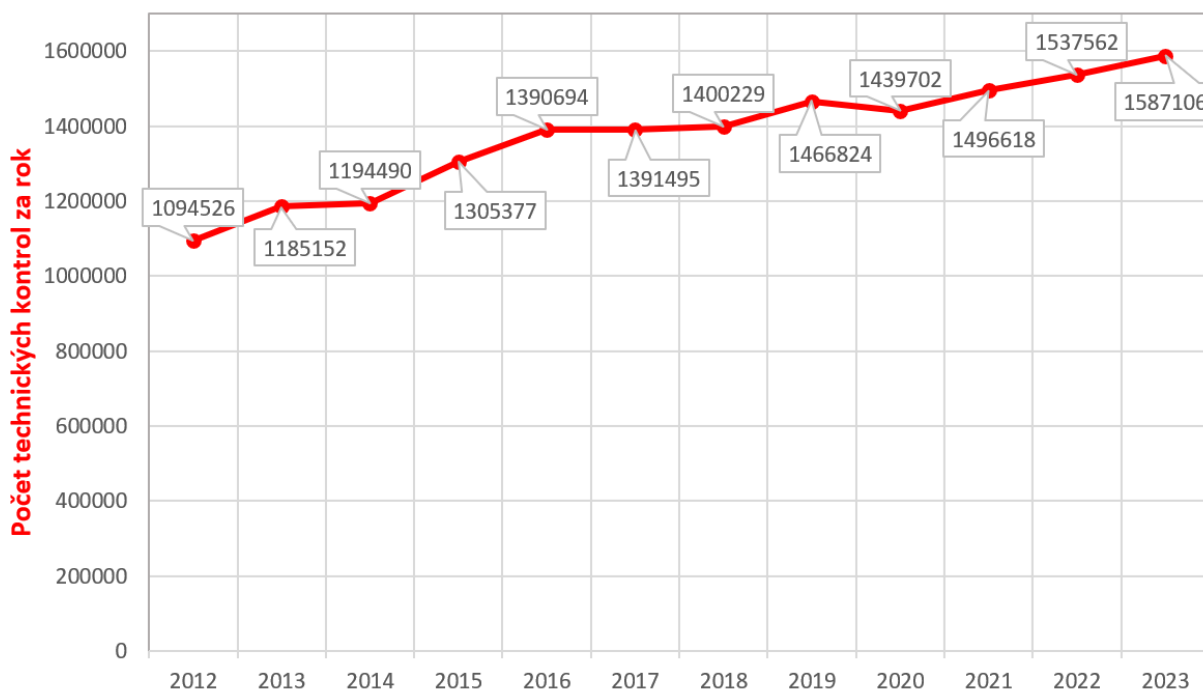
(23.2.2024)

I. Počet vykonaných technických kontrol

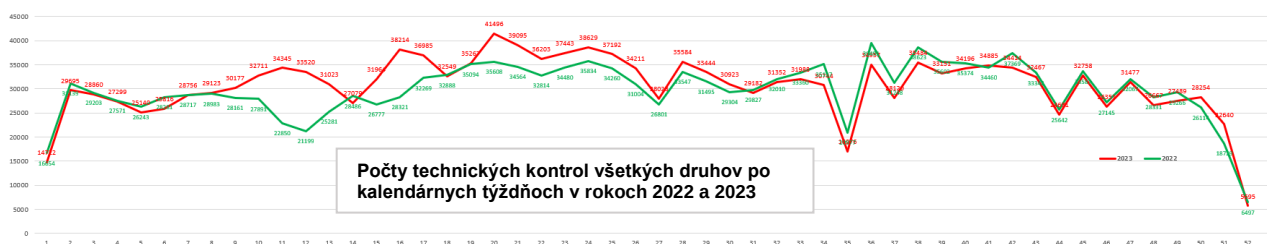
V roku 2023 bolo vo všetkých staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike vykonaných celkovo 1.587.106 technických kontrol vozidiel, z toho bolo 1.364.571 technických kontrol pravidelných. Podrobné počty jednotlivých druhov technickej kontroly sú uvedené v tabuľke:

<i>Druh technickej kontroly</i>	<i>Počet vykonaných kontrol v roku 2023</i>
Pravidelná	1.364.571
Opakovaná k pravidelnej	160.434
Na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1.540
Opakovaná – k ADR	237
Na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1.580
Opakovaná – k CEMT/ECMT	184
Administratívna	53.761
Administratívna – k ADR	56
Administratívna – k CEMT/ECMT	13
Zvláštna	4.730
Celkom	1.587.106

Na obrázku je znázornený diagram vývoja celkového počtu vykonaných technických kontrol v Slovenskej republike v období rokov 2012 až 2023:



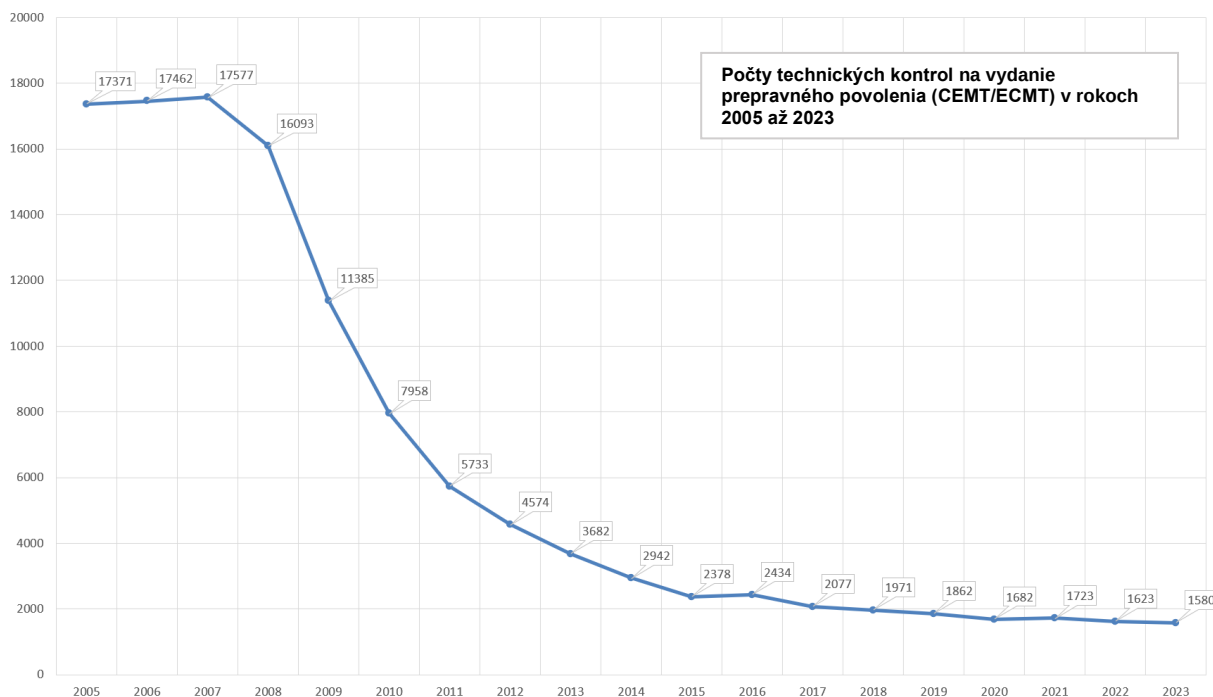
Aj v roku 2023 pokračoval trend mierneho rastu celkového počtu vykonaných kontrol. Tempo rastu po poklese pred rokom opäť mierne stúplo. V roku 2021 sme zaznamenali medziročný nárast 3,95 %, v roku 2022 len 2,74 % a v roku 2023 3,22 %. Dôsledkom je, že v roku 2023 bol preknaný rekordný ročný počet technických kontrol z predchádzajúceho roku a sieť STK tak zaznamenala historicky najúspešnejší rok.



Na porovnaní počtov vykonaných kontrol v rokoch 2022 a 2023 po jednotlivých kalendárnych týždňoch vidno, že STK zaznamenali najväčší medziročný nárast dopytu po technických kontrolách v prvej polovici roka. Neskôr už vývoj takmer presne kopíroval vývoj z predchádzajúceho roka. Výraznejší pokles dopytu v letných mesiacoch, typický pre predpandemické roky, nenastal ani tento rok.

Kým celkový ročný počet technických kontrol dlhodobo rastie (s výnimkou pandemickými opatreniami poznačeného roku 2020), pri jednotlivých druhoch technickej kontroly môže byť trend iný. Napríklad pri technických kontrolách na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT) sme historicky najvyššie počty zaznamenali pred šiestnástimi rokmi, odvtedy dopyt po nich klesá. 1580 takýchto kontrol v roku

2023 znamenalo tiež historický rekord, ale v negatívnom zmysle, je to sotva 9 % z maximálneho zaznamenaného počtu 17.577 v roku 2007. Dôvodom je, že vstupom Slovenska do EÚ sa výhodnosť takejto kontroly pre spoločnosti prevádzkujúce nákladnú dopravu vytratila. Dnes ju potrebujú najmä tie z nich, ktoré prepravujú tovar aj mimo EÚ.



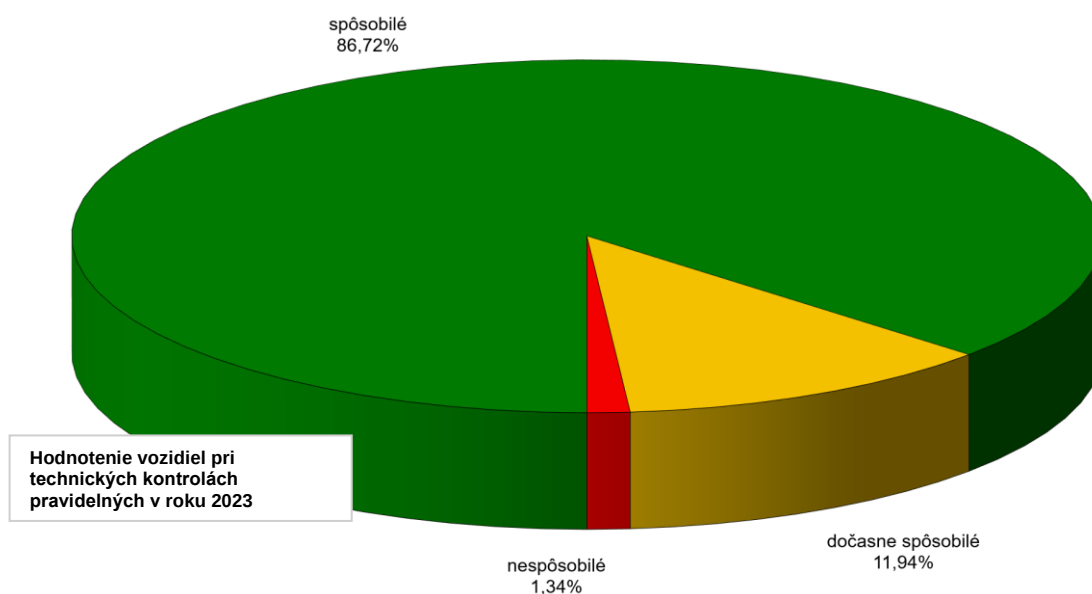
Z celkového počtu 1.364.571 technických kontrol pravidelných bola veľká väčšina (približne 87 %) vykonaná na osobných automobiloch (patria do kategórie M1) a ľahkých nákladných automobiloch (N1), ktoré vďaka svojim počtom tvoria aj väčšinu prevádzkovaných vozidiel. Kontroly ťažkých nákladných automobilov (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.

Kategória vozidla		Počet vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2023	Podiel v percentách
L	motocykel, trojkolka a štvorkolka	55.797	4,09 %
M1	automobil na prepravu osôb do 8 miest na sedenie okrem miesta vodiča	1.070.209	78,43 %
M2 a M3	autobus	11.625	0,85 %

<i>Kategória vozidla</i>		<i>Počet vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2023</i>	<i>Podiel v percentách</i>
N1	automobil na prepravu nákladov do celkovej hmotnosti 3,5 t vrátane	118.733	8,70 %
N2 a N3	automobil na prepravu nákladov s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	63.892	4,68 %
O2	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou od 750 kg do 3,5 t vrátane	10.989	0,81 %
O3 a O4	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	27.160	1,99 %
R	prípojné vozidlo za traktor	1.735	0,13 %
T	kolesový traktor	4.345	0,32 %
Iné (kategória nepodliehajúca technickej kontrole pravidelnej alebo chybne zapísaná kategória)		86	0,01 %
Celkom		1.364.571	100,00 %

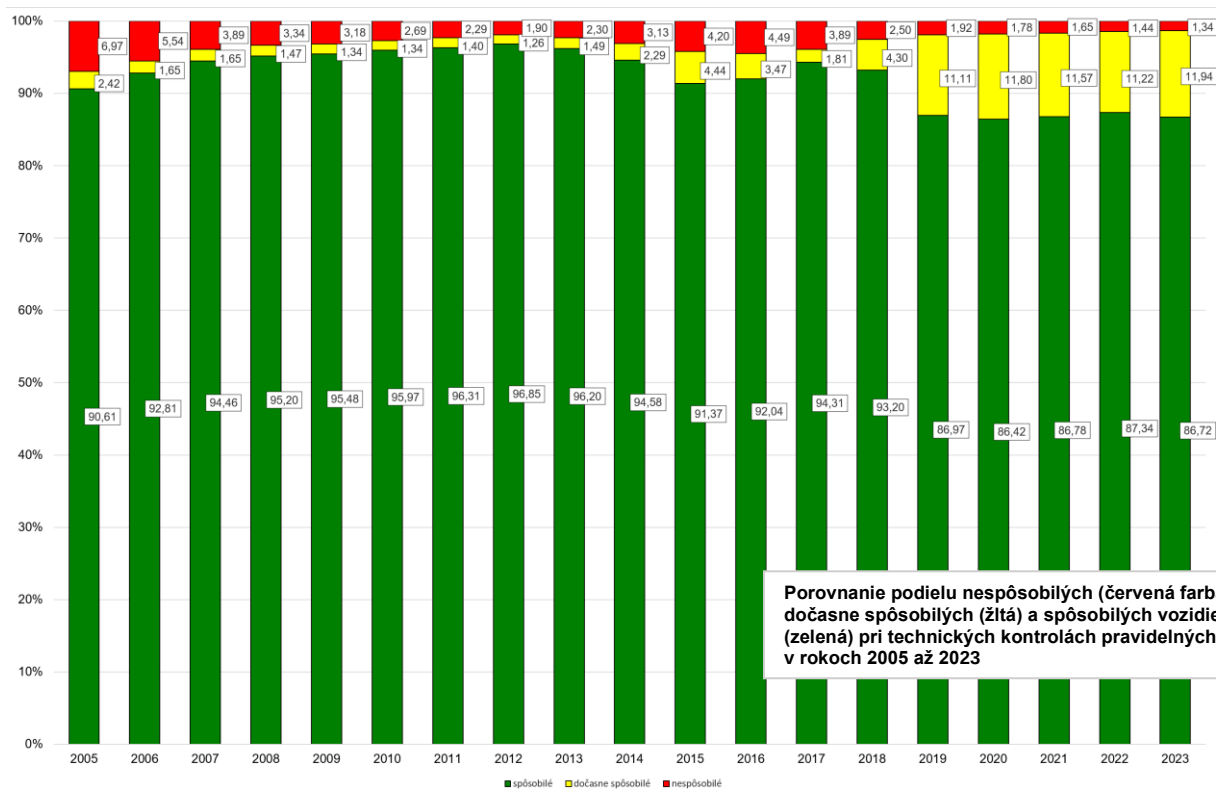
II. Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách

Výsledkom vykonaných 1.364.571 technických kontrol pravidelných bolo v 1.183.353 prípadoch, čiže pri 86,72 % vozidiel, hodnotenie spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách. V 162.911 prípadoch (11,94 %) boli vozidlá z dôvodu zistenej vážnej chyby vyhodnotené ako dočasne spôsobilé a v 18.307 prípadoch (1,34 %) kvôli zistenej nebezpečnej chybe alebo kvôli iným z predpisov vyplývajúcim dôvodom ako nespôsobilé na premávku.



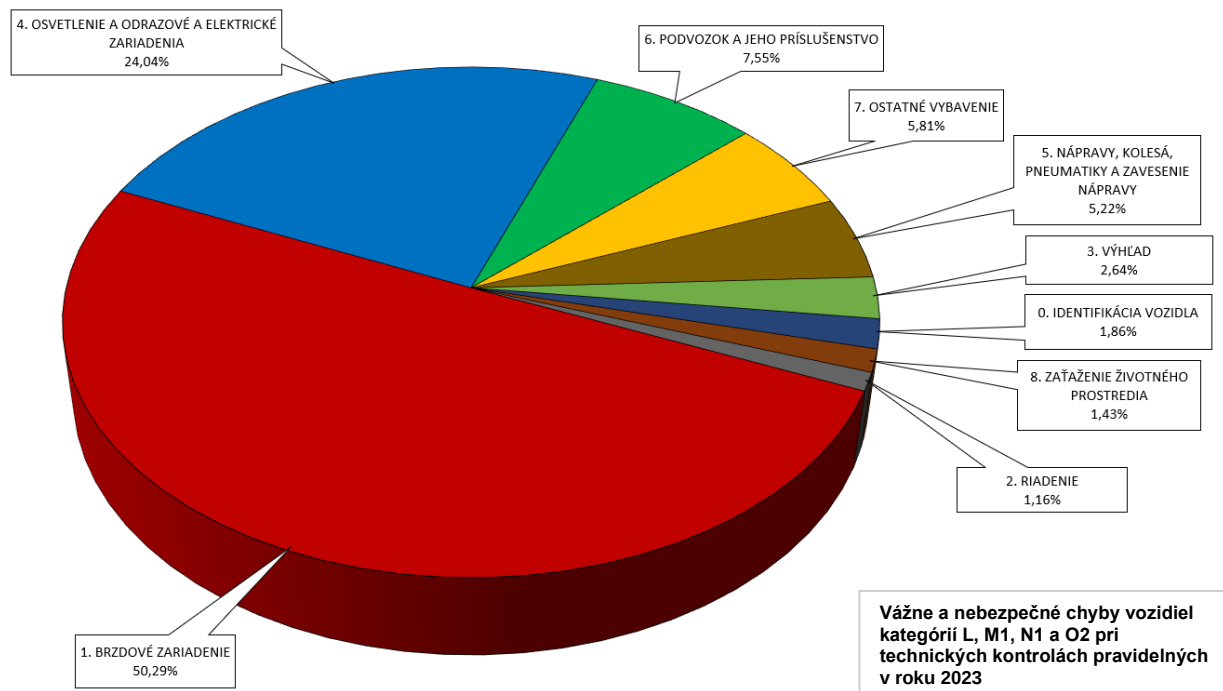
Oproti predchádzajúcim rokum 2019 až 2022 neprišlo prakticky k žiadnej zmene rozdelenia vozidiel podľa hodnotenia pri technickej kontrole pravidelnej. Podiel neúspešných vozidiel (zahŕňajúcich vozidlá hodnotené ako dočasne spôsobilé a nespôsobilé), ktorý je dôležitým kritériom pri porovnávaní kvality vykonávanej kontroly medzi jednotlivými STK alebo aj medzi jednotlivými štátmi EÚ navzájom, sa od roku 2019 udržiava na približne konštantnej úrovni, v roku 2023 to bolo 13,28 %. 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 naďalej zachovaná.

Hodnotenie vozidiel pri technických kontrol pravidelných v rokoch 2005 až 2023 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 2023 medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. Tak ako po minulé roky, aj v roku 2023 **najčastejšie prichádzalo k zisteniu závažnejších chýb na brzdových zariadeniach a na zariadeniach osvetlenia (vrátane elektrických zariadení)**. Tretie miesto si udržala skupina kontrolných položiek týkajúca sa podvozku, avšak na ďalších miestach už prišlo oproti predchádzajúcemu roku ku zmenám. Na štvrté miesto sa posunula skupina ostatné vybavenie a predstihla tak nápravy vozidiel. Dôvodom je výrazný nárast počtu zistených a do protokolu o technickej kontrole poctivo technikmi zapísaných chýb airbagov. Neznačí to, že by vozidlám začali vo veľkej miere zlyhávať airbagy, ale od 1.3.2023 musia technici technickej kontroly povinne dokumentovať stav indikátorov na palubnej doske snímku prenásanou do informačného systému. Opäť sa tak ukázalo, že bez dozoru využívajúceho možnosti moderných informačných technológií majú technici technickej kontroly často sklon nevnímať si chyby vozidiel. Uznanie si zaslúžia tí z nich, ktorí takéto chyby zisťujú a vyhodnocujú aj bez bezprostrednej hrozby odhalenia nedodržania predpisov. O dve priečky postúpila aj skupina zahŕňajúca identifikáciu vozidla. Dôvod je rovnaký, zaviedlo sa dokumentovanie predtým často ignorovaných chýb výrobných štítkov vozidiel a výskyt príslušnej chyby prirodzene narástol.



Prevahu chýb týkajúcich sa bŕzd a osvetlenia vidno i v rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel. Oproti roku 2022 prišlo v tabuľke k výmene poradia na prvých dvoch priečkach. Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v početnosti výskytu

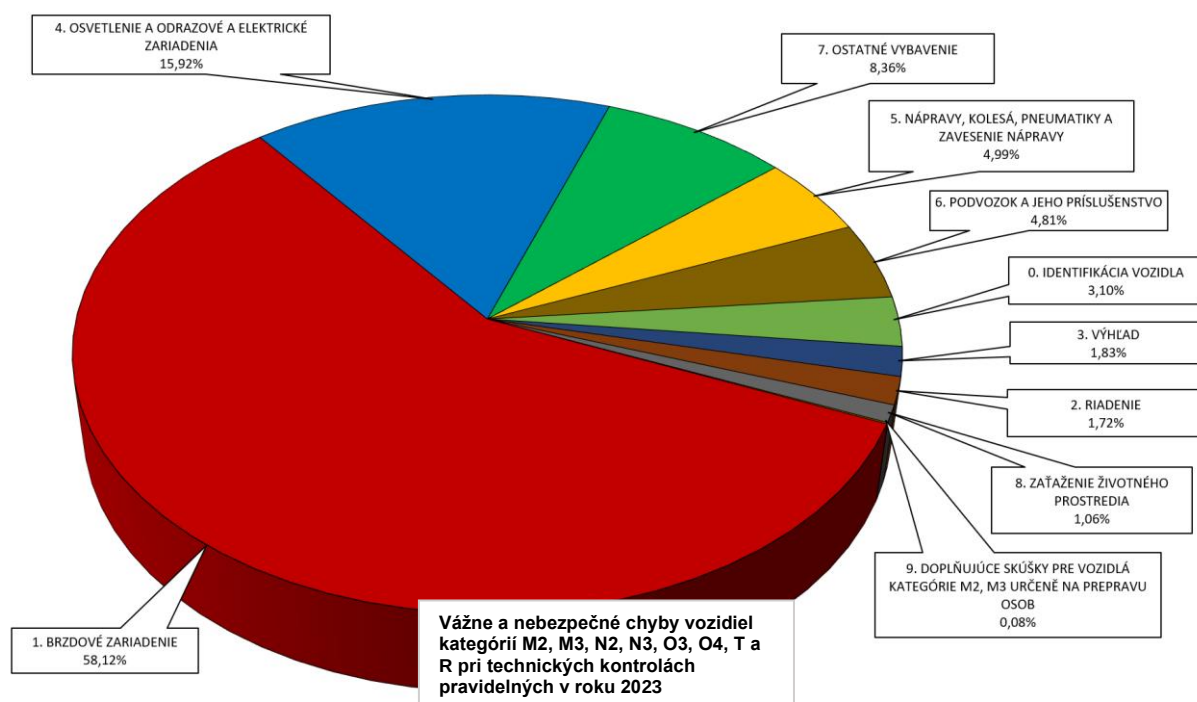
dostihlo a dokonca aj mierne predstihlo nesúmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy. Pri oboch chybách sme oproti roku 2022 zaznamenali aj mierne navýšenie početnosti výskytu o niekoľko desiatin percentuálneho bodu. Novou chybou v rebríčku desiatich najčastejších je indikácia chyby airbagov na palubnej doske, ako už bolo spomenuté, jej vzostup možno pripísať ani nie tak náhlemu prepuknutiu zlyhávania airbagov na veľkej časti vozového parku, ale skôr skutočnosti, že technici už musia povinne dokumentovať stav indikátorov na palubnej doske snímku prenášanou do informačného systému.

10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel

Poradie	Chyba		Výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel
1.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa, alebo kolísanie narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy.	3,54%
2.	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.	3,54%
3.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,45%
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).	0,84%
5.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	0,75%
6.	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).	0,74%
7.	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).	0,67%
8.	4.1.2.a	Nastavenie stretávacieho svetla nie je v rozmedzí stanovenom v predpísaných podmienkach.	0,62%
9.	7.1.5.SK.1	Je indikovaná chyba airbagov, prípadne kontrolné svetlo nefunguje správne.	0,50%
10.	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.	0,49%

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 zisteniu na **brzdových zariadeniach a zariadeniach osvetlenia**. Oproti predchádzajúcemu roku prišlo aj pri ťažkých vozidlách k nárastu početnosti závažnejších chýb zo skupiny ostatného vybavenia, nie však

kvôli airbagom, ale kvôli neplatným periodickým prehliadkam záznamových zariadení (tachografov). Rovnako ako pri kontrolných svetlách airbagov ľahkých vozidiel, aj tu možno nájsť príčinu ani nie tak v náhlom zhoršení stavu vozidiel, ale skôr v tom, že sa od 31.1.2023 zaviedla povinnosť dokumentovať nálepkou z periodickej prehliadky tachografu snímku prenášanou do informačného systému. Tak isto ako pri ľahkých vozidlách, narástol aj podiel skupiny zahŕňajúcej identifikáciu vozidla, opäť kvôli zavedeniu dokumentovania predtým často ignorovaných chýb výrobných štítkov vozidiel.



V rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel podľa očakávania dominujú chyby brzd, s odstupom ich nasledujú chyby osvetlenia. V porovnaní s predchádzajúcimi rokmi žiaľ narástla početnosť výskytu chýb v rebríčku, na prvej pozícii o viac ako jeden percentuálny bod. Nesúmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy tak technici zistili približne na každom desiatom ťažkom vozidle a nadmerné kolísanie brzdného tlaku prevádzkovej brzdy na každom dvadsiatom. Nedostatočný účinok prevádzkovej brzdy (vrátane chýb, ktoré sa medzi 10 najčastejších nedostali) sa vyskytol na 4,03 % kontrolovaných ťažkých vozidiel a nedostatočný účinok parkovacej brzdy (opäť vrátane chýb, ktoré sa medzi 10 najčastejších nedostali) na 3,70 % ťažkých vozidiel. Treba zdôrazniť, že ide o chyby brzd, teda časť vozidla, ktorej zlyhanie bezprostredne ohrozuje bezpečnosť cestnej premávky. Do rebríčka sa po novom na rozdiel od roku 2022 dostala aj chyba 7.9.SK.1 týkajúca sa absencie periodickej prehliadky záznamového zariadenia (tachografu). Dôvodom je už zmienené zavedenie povinnosti dokumentovať nálepkou z periodickej prehliadky tachografu snímku prenášanou do informačného systému.

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.	9,59%
2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa, alebo kolísanie narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy.	4,98%
3.	1.4.2.1	Brzdňý účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	3,33%
4.	1.2.2.1	Účinok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný, ale je väčší než 50 % minimálneho predpísaného zbrzdzenia.	2,48%
5.	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).	2,31%
6.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,56%
7.	1.2.2.SK.2	Pri meraní brzdňých síl na použitie v extrapoláčnom výpočte nebolo dosiahnutých aspoň 30% konštrukčného tlaku brzdňého aktuátora na vozidle so vzduchotlakovou brzdovou sústavou (vozidlo nebolo pristavené na kontrolu v predpísanom stave zaťaženia a nebolo možné použiť inú alternatívnu metódu vyhodnotenia účinku prevádzkovej brzdy).	1,40%
8.	7.9.SK.1	Záznamové zariadenie vozidla, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia, nemá platnú periodickú prehliadku, alebo periodická prehliadka nebola vykonaná v Slovenskej republike.	1,27%
9.	1.2.1.d	Nábeh brzdňého účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený.	1,19%
10.	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).	0,92%

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, v roku 2022 ich bolo 187 a o rok neskôr 198. To predstavuje medziročný nárast počtu STK oproti roku 2022 o 5,88 % a oproti roku 2018, teda stavu pred zmenou pravidiel regulácie, o 30,26 %. Na konci roka 2023 ostávalo 29 právoplatných, ale zatiaľ nerealizovaných povolení na zriadenie STK. Celkové počty kontrolných liniek jednotlivých typov na všetkých STK v Slovenskej republike boli k 31.12.2023 nasledovné:

Typ linky	Kategórie vozidiel	Počet
A	len ľahké (L, M1 do 3,5 t, N1, O1, O2)	158
B	len ťažké (M1 nad 3,5 t, M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R, C, Ps, Ls)	9
C	všetky (L, M, N, O, T, R, C, Ps, Ls)	169

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 definovanú 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 3.472.094 JTK pre ľahké vozidlá a 399.929 JTK pre ťažké vozidlá.

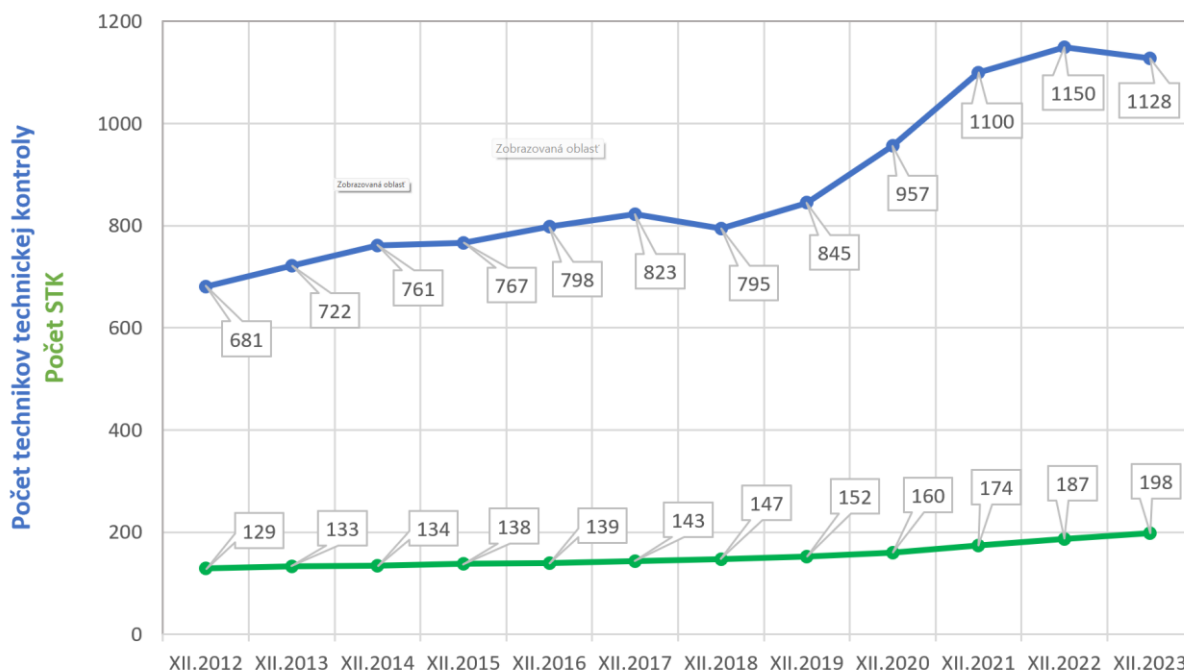
Časová náročnosť kontroly je pre väčšinu kontrolovaných vozidiel dlhšia než JTK, reálna výkonnosť siete vyjadrená počtom skutočne skontrolovaných vozidiel je preto prirodzene menšia. Príloha č. 1 zákona definuje tento rozdiel skutočnej dĺžky kontroly oproti JTK na základe štatisticky zisteného priemerného 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 2023 na zodpovedajúce JTK takto:

<i>Kategórie vozidiel</i>	<i>Počet technických kontrol pravidelných v roku 2023</i>	<i>Časová náročnosť reálnej kontroly ako násobok JTK</i>	<i>Počet JTK zodpovedajúci reálnym technickým kontrolám pravidelným vykonaným v roku 2023 (zaokrúhlené na celé JTK)</i>
L3, L4, L5, L6 a L7	55.797	0,70	39.058
O2	10.989	1,00	10.989
M1 a N1	1.188.942	1,25	1.486.178
T, R2, R3 a R4	6.080	1,60	9.728
M2 a M3	11.625	1,80	20.925
N2, N3, O3 a O4	91.052	2,00	182.104

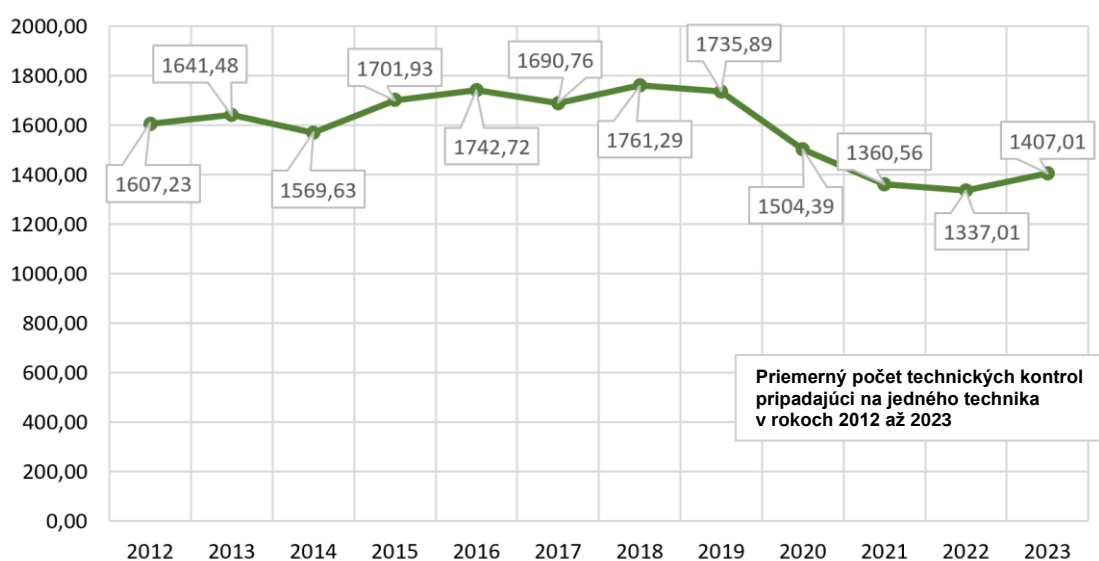
Ako vyplýva z tabuľky, pre ľahké vozidlá bol v roku 2023 vykonaný počet technických kontrol pravidelných zodpovedajúci po zaokrúhlení na celé čísla 1.536.224 JTK pre ľahké vozidlá a 212.757 JTK pre ťažké vozidlá. Tieto počty JTK prislúchajú len technickým kontrolám pravidelným a nezahŕňajú ostatné druhy technických kontrol uvedené v tabuľke na prvej strane, keďže pre ne nie je zákonom definovaná časová náročnosť ako násobok JTK.

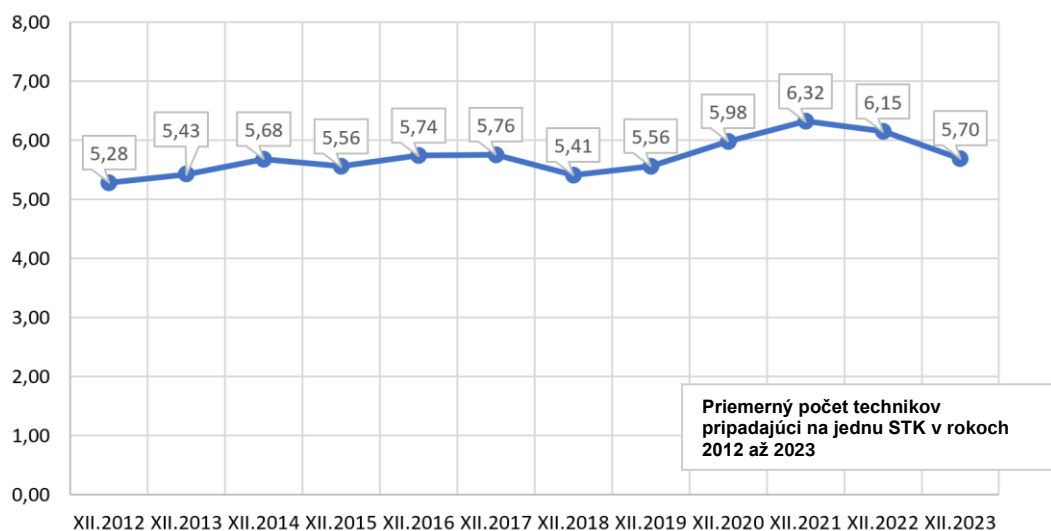
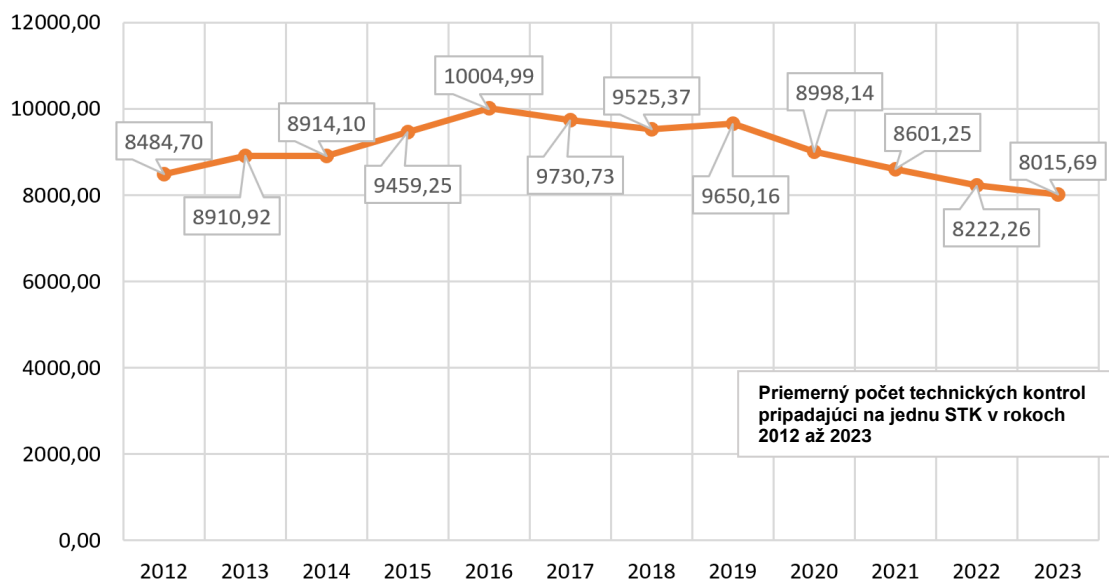
V roku 2023 sme po rokoch rastu zaznamenali pokles počtu technikov technickej kontroly. Ku koncu roka 2023 bolo na Slovensku spolu 1128 technikov technickej kontroly, čo je o 22 technikov alebo o 1,95 % menej ako o rok predtým.

V diagrame je znázornený vývoj počtu STK a technikov technickej kontroly v období od roku 2012 do roku 2023:



Napriek subjektívnym pocitom veľkej časti prevádzkovateľov STK, celkový počet vykonaných technických kontrol v Slovenskej republike ďalej mierne rástol. Avšak počet STK rástol rýchlejším tempom, preto priemerný ročný počet vykonaných kontrol pripadajúci na jednu STK medziročne klesol o 2,5 % na približne 8016. Celkový rast dopytu po kontrolách preto niektorí prevádzkovatelia STK vo svojich prevádzkach vôbec nepocítili. Počet technikov klesol, v kombinácii s rastom počtu technických kontrol preto narástla produktivita práce technikov – priemerný technik vykonal v roku 2023 o 70 kontrol viac (nárast o 5,2 %) oproti predchádzajúcemu roku. Menej technikov a viac STK znamená aj pokles priemerného počtu technikov na STK, medziročne o 7,3 % na 5,70 technika pripadajúcich na jednu STK. Viac v pripojených diagramoch.



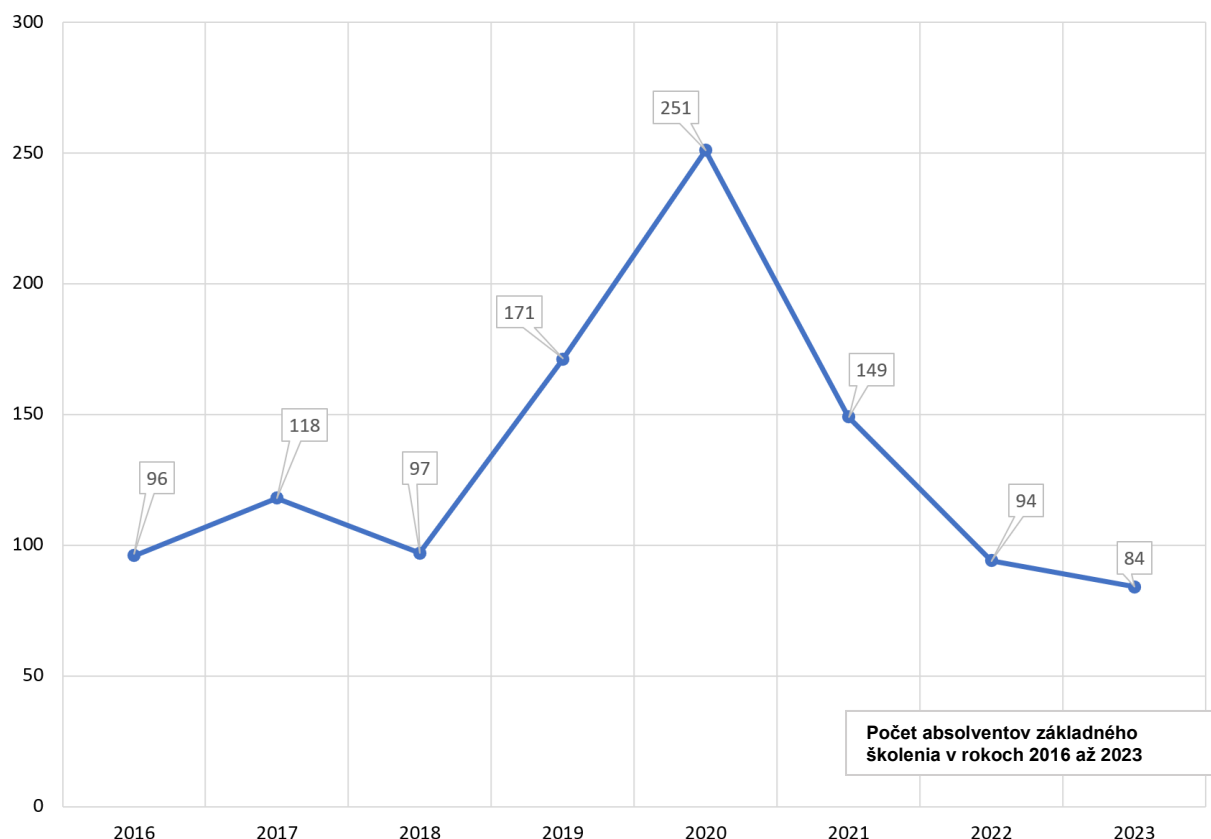


V. Školenia a skúšky pracovníkov STK

V roku 2023 absolvovalo šesťtýždňové základné školenie (2 týždne teoretickej výučby a 4 týždne praxe), ktoré je jedným z predpokladov získania kvalifikácie technika technickej kontroly, celkovo 84 osôb. Trojdňové doškolenie potrebné na predĺženie platnosti kvalifikácie alebo nariadené okresným úradom ako súčasť trestu za závažnejšie porušenia predpisov absolvovalo celkovo 140 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	140
Základné školenie na získanie osvedčenia technika technickej kontroly	3	84
Rozširovacie školenie na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1	16
Rozširovacie školenie na vykonávanie technických kontrol na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1	4
Školenie na výkon administratívnych činností na STK	45	62

Počet absolventov základného školenia bol v roku 2023 oproti predchádzajúcim rokom opäť nižší, hoci tempo poklesu sa znížilo. Dôvodom poklesu, ktorý zaznamenávame v posledných rokoch, je nižší dopyt zo strany prevádzkovateľov STK alebo držiteľov povolenia na zriadenie STK, často spôsobený malým záujmom o pracovné pozície technikov technickej kontroly.

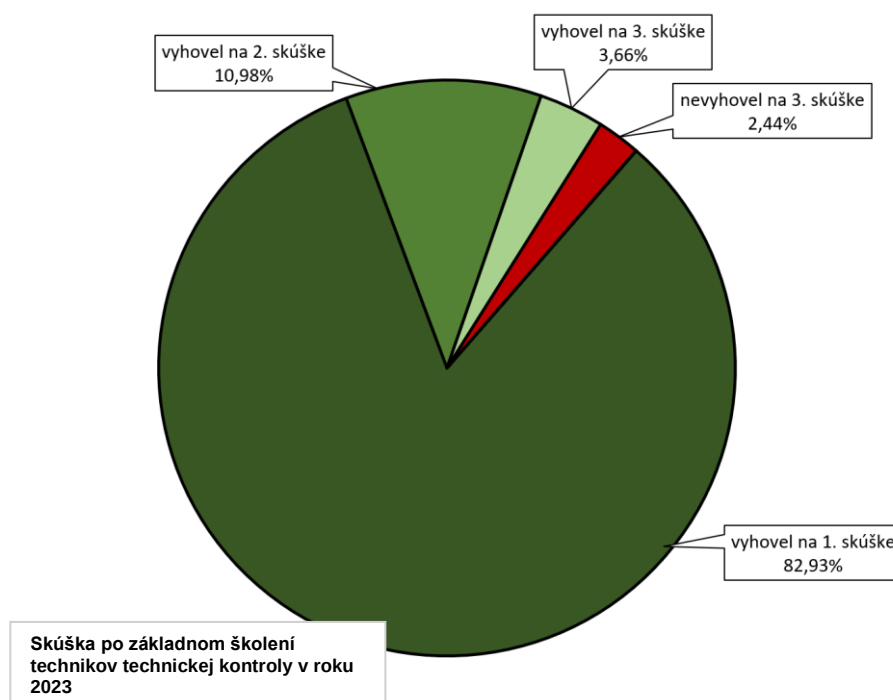


Po školení (okrem školenia administratívnych pracovníkov) nasleduje skúška z odbornej spôsobilosti, ktorá je ďalším z predpokladov získania alebo predĺženia platnosti kvalifikácie technika technickej kontroly. V spolupráci s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky (MD SR) sme ich v roku 2023 vykonali v 32 turnusoch spolu 245, pričom sme vyskúšali 261 osôb. Nesúladi 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 úbytkom technikov technickej kontroly a počtom vyskúšaných osôb je zasa daný ukončením činnosti a odchodom časti technikov alebo školeniami technikov pre zatiaľ len pripravované STK.

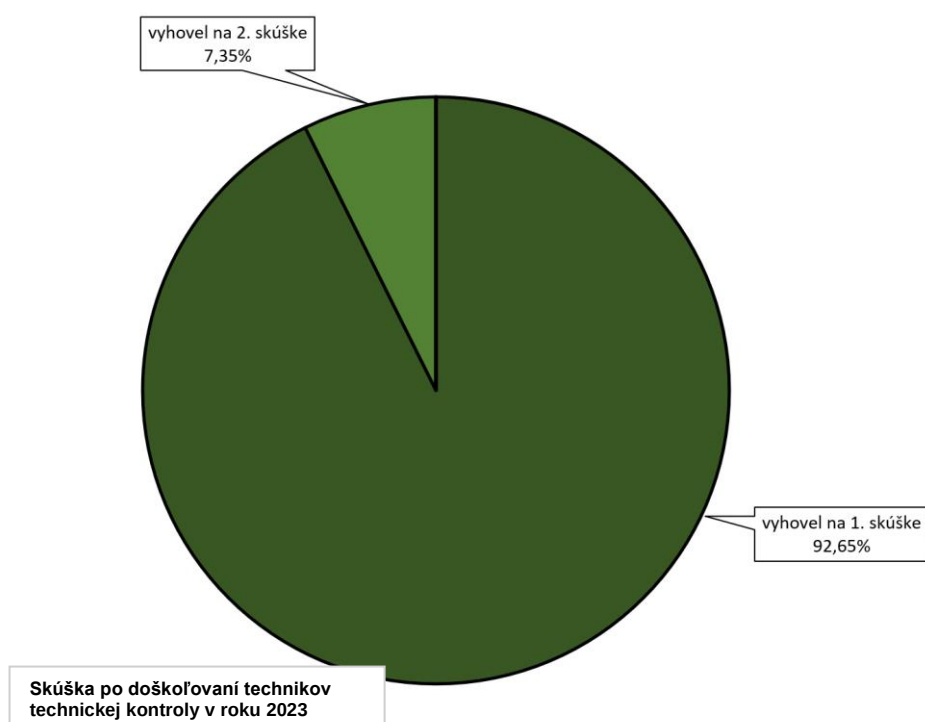
Samotná skúška z odbornej spôsobilosti sa skladá z teoretickej a praktickej časti, na úspešné absolvovanie skúšky je potrebné uspieť na oboch jej častiach. Teoretická časť spočíva vo vyplnení testov vygenerovaných z informačným systémom náhodne vybraných otázok individuálne pre každého účastníka. Rozsah 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.*

Z 96 skúšaných absolventov základných školení, teda uchádzačov o získanie kvalifikácie technika technickej kontroly, uspelo na prvom termíne skúšky z odbornej spôsobilosti 68, čo zodpovedá 82,93 % celkového počtu účastníkov. Na druhom (prvom opakovanom) termíne uspelo ďalších 10, čo zodpovedá 10,98 % účastníkov. Na treťom (druhom opakovanom) termíne uspeli ďalší traja, čo zodpovedá 3,66 % účastníkov. Spolu tak uspelo 97,56 % účastníkov. Neúspešní, teda takí, ktorí nevyhoveli na prvom, druhom aj treťom termíne, boli len dvaja, to znamená 2,44 % účastníkov.



Na skúškach po doškolení na predĺženie platnosti kvalifikácie technika technickej kontroly bola úspešnosť podľa očakávania lepšia. Zo 136 účastníkov uspelo na prvý pokus 126, čo zodpovedá 92,65 % a na druhý pokus ďalší desiat, teda 7,35 %. Tretí pokus nepotreboval využiť nikto. Neúspešní, teda takí, ktorí by skúšku nezvládli ani na tretí krát, neboli v roku 2023 žiadni (rovnako ako v rokoch 2020 až 2022).



Podobne ako po minulé roky, úplne najlepšie dopadli skúšky po rozširovacích školeniach. Z pätnástich skúšaných absolventov rozširovacieho školenia CEMT/ECMT uspeli na prvý raz všetci, rovnako aj z piatich absolventov rozširovacieho školenia ADR uspeli všetci na prvý raz.

TESTEK, a.s.

technická služba technickej kontroly