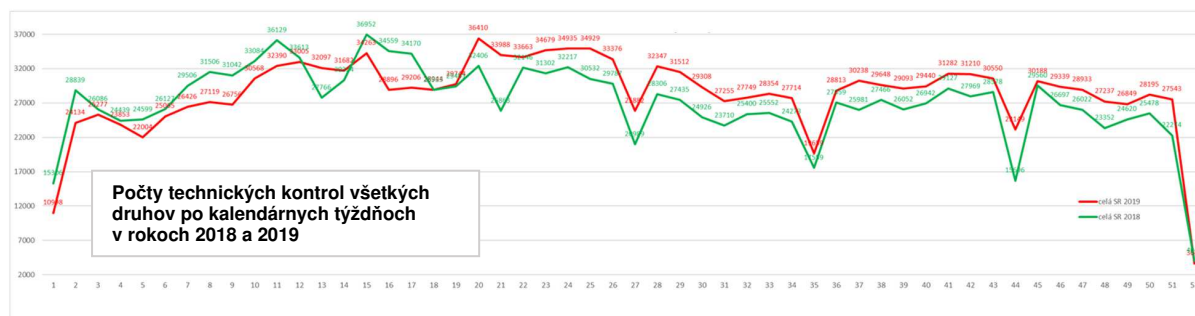


Technické kontroly v Slovenskej republike v roku 2019 – základné štatistické ukazovatele

V roku 2019 bolo vo všetkých staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike vykonaných celkovo 1.466.824 technických kontrol vozidiel, z toho bolo vykonaných 1.249.747 technických kontrol pravidelných.

Oproti roku 2018, kedy bolo vykonaných celkovo 1.400.229 technických kontrol, z toho 1.245.461 technických kontrol pravidelných, prišlo k nárastu počtov vykonaných kontrol. Na obrázku je znázornené medziročné porovnanie počtu vykonávaných technických kontrol v jednotlivých kalendárnych týždňoch oboch rokov. Zjavný je nárast dopytu po vykonaní technickej kontroly v týždni bezprostredne pred 20.05.2019. K tomuto termínu prišlo na všetkých STK k povinnému vylepšeniu dovedy používaného systému na monitorovanie a zaznamenávanie priebehu technickej kontroly.

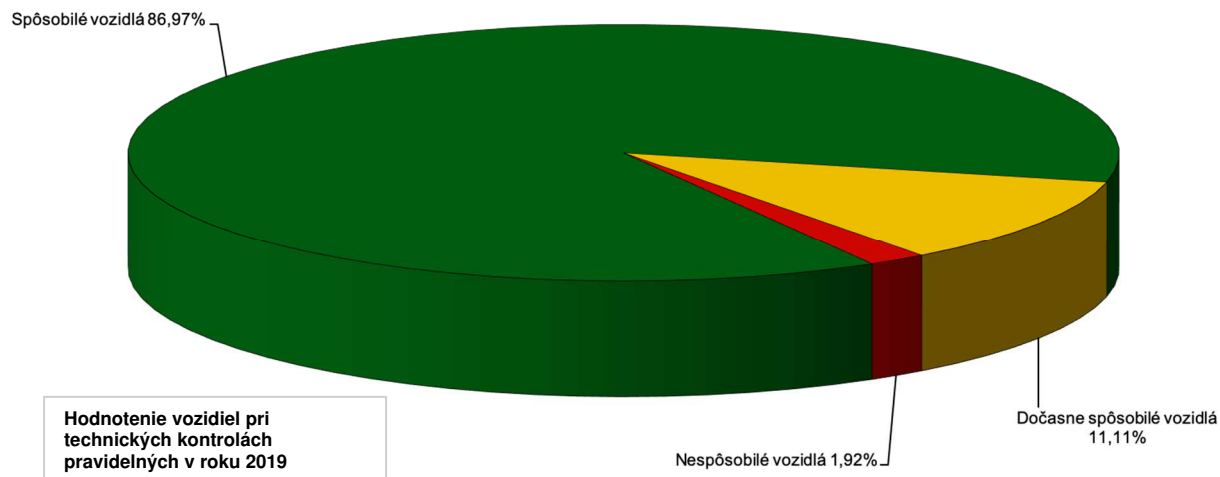


K nárastu počtu všetkých druhov technickej kontroly významnou mierou prispelo aj zvýšenie dopytu po technických kontrolách opakovaných po 20.05.2019. Nárast súvisí s väčším počtom neúspešných vozidiel pri technických kontrolách. Medziročné porovnanie počtu technických kontrol opakovaných v jednotlivých kalendárnych týždňoch rokov 2018 a 2019 je znázornené na ďalšom obrázku.

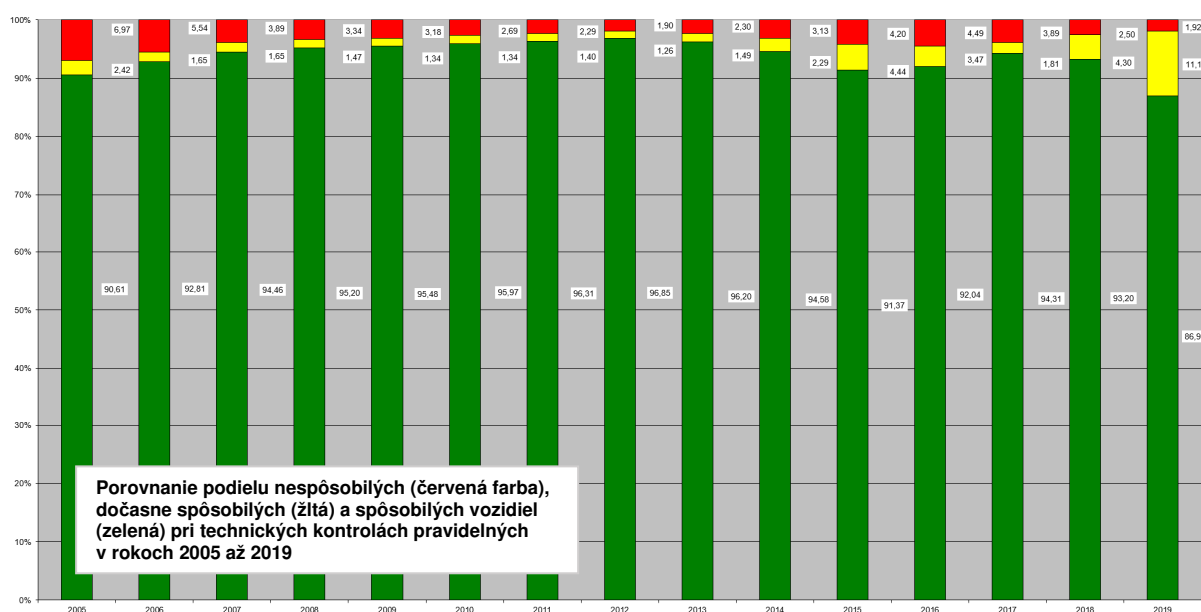


Výsledkom vykonaných 1.249.747 technických kontrol pravidelných bolo v 1.086.911 prípadoch, čiže pri 86,97 % vozidiel, hodnotenie *spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách*. V 138.888 prípadoch (11,11 %) boli

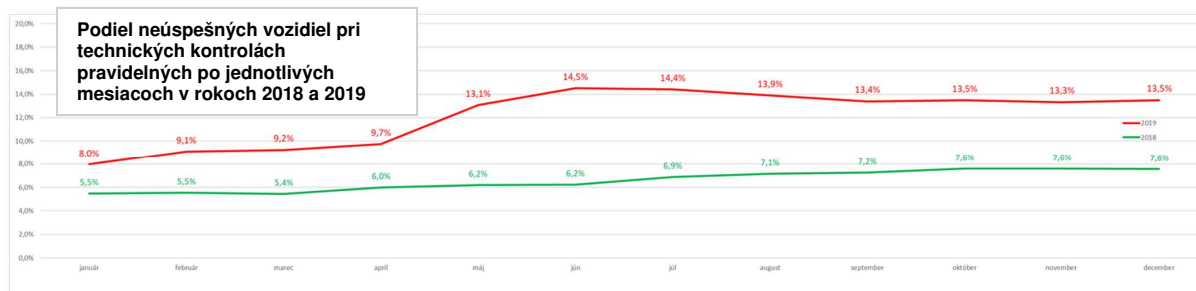
vozidlá z dôvodu zistenej vážnej chyby vyhodnotené ako *dočasne spôsobilé* a v 23.948 prípadoch (1,92 %) kvôli zistenej nebezpečnej chybe ako *nespôsobilé* na premávku.



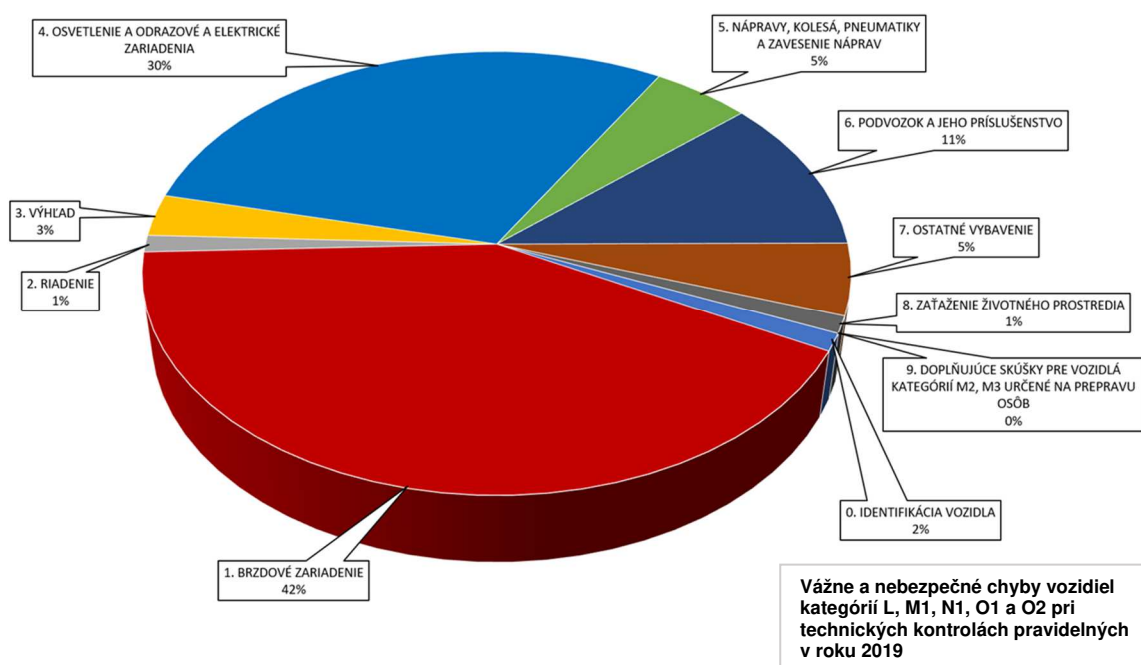
Oproti predchádzajúcim rokom prišlo k poklesu podielu vozidiel hodnotených ako nespôsobilé a nárastu podielu vozidiel hodnotených ako dočasne spôsobilé. Podiel neúspešných vozidiel pri technickej kontrole (zahŕňajúcich dočasne spôsobilé a nespôsobilé) výrazne narástol. Pokles podielu nespôsobilých a nárast podielu dočasne spôsobilých bol spôsobený zmenou klasifikácie niektorých chýb vyplývajúcej z legislatívnych zmien v roku 2018, ktoré sa naplno prejavili až v roku 2019. Výrazný nárast podielu neúspešných vozidiel možno pripísať účinku intenzívnejšieho štátneho odborného dozoru Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky a odborného dozoru technickej služby nad dodržiavaním predpisov pri technických kontrolách. Porovnanie výsledkov technických kontrol pravidelných v rozmedzí rokov 2006 až 2019 vidno na ďalšom z diagramov.



Na nasledujúcom diagrame vidno, ako sa v priebehu roka menila miera neúspešných vozidiel pri technických kontrolách pravidelných. Hoci kvôli efektívnejšiemu dozoru bola už od začiatku roka 2019 v porovnaní s rokom 2018 vyššia, po 20.5.2019 sme zaznamenali skutočne výrazný nárast. Keďže v tomto termíne ku žiadnym zmenám postupov alebo kritérií technickej kontroly neprišlo, jedinou príčinou bolo povinné vylepšenie zariadenia monitorujúceho a zaznamenávajúceho priebeh technickej kontroly na všetkých STK.



Rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel (kategórií L, M1, N1, O1 a O2) pri technických kontrolách pravidelných v roku 2019 medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. Najčastejšie prichádza k výskytu závažnejších chýb na brzdových zariadeniach, zariadeniach osvetlenia a na podvozku.

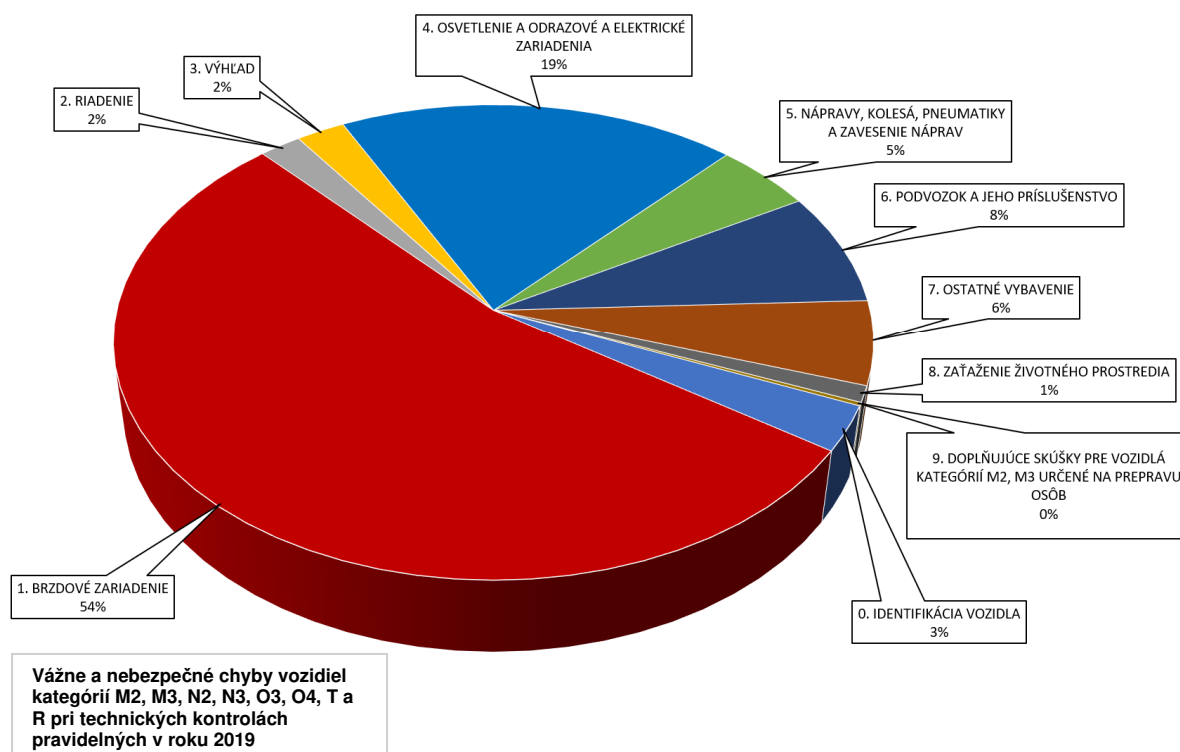


Prevalu chýb týkajúcich sa brzd a osvetlenia vidno i v rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel.

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.	3,19%
2.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,34%
3.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa.	1,65%
4.	4.3.1.a.2	Svietidlo/svetelný zdroj v prípade brzdových svetiel s jedným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	1,50%
5.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla.	1,15%
6.	4.5.1.a.2	Svetelný zdroj predných svetlometov do hmly alebo zadných hmlových svetiel s jedným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,94%
7.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	0,91%
8.	4.7.1.b.2	Chybný svetelný zdroj osvetlenia zadnej tabuľky s evidenčným číslom v prípade systému s jedným svetelným zdrojom.	0,77%
9.	6.1.6.SK.2	Prevádzkovateľ vozidla nezabezpečil zápis spájacieho zariadenia v doklade vozidla, alebo tento zápis nebol správny, a pri predchádzajúcej technickej kontrole táto skutočnosť už bola zistená.	0,76%
10.	4.1.2.a	Nastavenie stretávacieho svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v predpísaných podmienkach.	0,62%

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 brzd 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.	8,52%
2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily v priebehu jednej otáčky kolesa.	3,56%
3.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,21%
4.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla.	2,21%
5.	1.2.2.1	Účinok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný, ale je väčší než 50 % minimálneho predpísaného zbrzdzenia.	2,06%
6.	1.2.1.d	Nábeh brzdneho účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený.	1,41%
7.	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.	1,26%
8.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,22%
9.	7.SK.2.1	Predpísané značenie hmotnosti prípojného vozidla, rýchlosti alebo tlaku v pneumatikách na vozidle chýba, je nečitateľné alebo neplní predpísané podmienky.	1,00%
10.	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).	0,97%

TESTEK, a.s.

technická služba technickej kontroly