

# MOŽNOSTI ŠTÁTNEHO ODBORNÉHO DOZORU PROSTREDNÍCTVOM AUTOMATIZOVANÉHO INFORMAČNÉHO SYSTÉMU TECHNICKÝCH KONTROL VOZIDIEL

Marián Rybianský<sup>1</sup>, Michal Poslušný<sup>2</sup>, Peter Ondrejka<sup>3</sup>  
TESTEK, s.r.o., Bratislava, poverená technická služba technickej kontroly vozidiel  
www.testek.sk

*Príspevok pre školenie pracovníkov krajských a obvodných úradov pre cestnú dopravu  
a pozemné komunikácie, 27. a 28. augusta 2012*

## 1. Úvod

Súčasný *automatizovaný informačný systém technickej kontroly vozidiel ISTK* (ďalej len „systém ISTK“), ktorý spolu s obdobným systémom emisnej kontroly vozidiel tvorí tzv. *jednotný informačný systém technickej a emisnej kontroly vozidiel*, možno zjednodušene opísať ako veľkú elektronickú databázu s údajmi o všetkých vykonaných technických kontrolách vozidiel v Slovenskej republike. Jej dáta sú vždy aktuálne, zapisujú sa prostredníctvom internetu v reálnom čase, súčasne s vykonaním každej technickej kontroly na ktorejkoľvek stanici technickej kontroly (STK). Technické riešenie predchádzajúce súčasnému systému predstavovalo distribuované ukladanie dát na lokálnych počítačoch jednotlivých STK, s občasným prenosom do centrálnej databázy, spravidla raz za mesiac. Už z tohto jednoduchého opisu sú zrejmé dve základné výhody súčasného systému v porovnaní s minulým – dáta o vykonaných technických kontrolách sú dnes k dispozícii ihneď a na jedinom centrálnom mieste, ktoré je prístupné prostredníctvom internetu. Ak majú príslušné orgány štátnej správy prístup k týmto dátam v reálnom čase, vhodné nástroje na ich spracovanie a najmä potrebné „know-how“, dáva im to nové a v porovnaní s minulosťou omnoho širšie možnosti na vykonávanie štátneho odborného dozoru (ŠOD). Príspevok opisuje súčasný stav v nadväznosti na rovnomenné dokumenty publikované v rokoch 2007 [1], 2009 [5] a 2011 [7].

## 2. Prístup štátnej správy k údajom o technických kontrolách

Uchovanie a sprístupnenie údajov o vykonaných technických kontrolách vozidiel štátnej správe bolo už od počiatku jedným z hlavných dôvodov zavádzania informačných systémov na STK. Ešte v pomerne nedávnej minulosti bola štátna správa odkázaná na prístup k týmto informáciám len prostredníctvom pravidelných mesačných hlásení, vytváraných na jednotlivých STK. Možno pripomenúť, že v roku 1997, keď sa začal tvoriť prvý informačný systém pre STK, trvalo ručné spracovanie mesačných hlásení pre štátnu správu asi 2 dni. Po zavedení automatizovaného informačného systému trvala len samotná tlač mesačných hlásení na priemernej STK približne 2 hodiny. Zavedením elektronického zberu dát sa čas tvorby hlásenia znížil na asi 2 minúty za mesiac. Systém ISTK nakoniec urobil takéto hlásenia zbytočnými, keď všetky dáta sprístupnil štátnej správe okamžite.

<sup>1</sup> Ing. Marián Rybianský, TESTEK, s.r.o., [marian.rybiansky@testek.sk](mailto:marian.rybiansky@testek.sk), tel.: 02/63530259, 0904555890

<sup>2</sup> Michal Poslušný, TESTEK, s.r.o., [michal.poslusny@testek.sk](mailto:michal.poslusny@testek.sk), tel.: 02/54651311, 0911986246

<sup>3</sup> Ing. Peter Ondrejka, TESTEK, s.r.o., [peter.ondrejka@testek.sk](mailto:peter.ondrejka@testek.sk), tel.: 02/63530258, 0911246216

Jednotliví užívatelia systému ISTK doň prístupujú prostredníctvom svojich užívateľských kont, zodpovedajúcich ich tzv. rolám. V auguste 2007, len pár mesiacov po jeho zavedení na všetkých STK v SR, bola špeciálne pre užívateľov z radov štátnej správy vytvorená rola tzv. kontrolóra. **Tá umožňuje dáta v systéme ISTK prezerat', nie však dopĺňat' alebo upravovať'.** Rozsah prístupu k dátam v systéme ISTK závisí od pôsobnosti konkrétneho užívateľa s touto rolou. Pracovníci krajských a obvodných úradov pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (ďalej len „úrady“) môžu prístupovať k uloženým dátam v rozsahu definovanom nasledovne:

1. podľa STK v regionálnej pôsobnosti príslušného úradu štátnej správy – prístup k dátam, ktoré boli do systému ISTK vložené na týchto STK,
2. podľa okresov, v ktorých sú vozidlá evidované, v rámci regionálnej pôsobnosti príslušného úradu štátnej správy – prístup k dátam týkajúcim sa týchto vozidiel.

Pracovníci Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (MDVRR SR) ako centrálného orgánu štátnej správy majú prístup neobmedzený, k dátam z celej Slovenskej republiky a ku všetkým vozidlám bez ohľadu na okres evidencie. Dáta môžu opäť len prezerat', nie však dopĺňat' alebo upravovať'.

Vo všeobecnosti platí, že prístup do systému ISTK môžu oprávnení pracovníci štátnej správy využiť na kontrolu toho, či:

1. oprávnená osoba technickej kontroly (prevádzkovateľ STK) alebo kontrolný technik dodržiava ustanovenia zákona č. 725/2004 Z. z. a ďalších predpisov upravujúcich vykonávanie technických kontrol, prípadne ustanovenia rozhodnutí orgánov štátnej správy, ktoré sa ich týkajú,
2. prevádzkovateľ vozidla podrobil vozidlo technickej kontrole v ustanovenej lehote, ak mu taká povinnosť vyplývala či už zo zákona č. 725/2004 Z. z., iného predpisu alebo z rozhodnutia orgánu štátnej správy (táto možnosť bude môcť byť efektívne využívaná po doriešení ďalej popísaného prepojenia systému ISTK s informačným systémom IS EVO).

Okrem toho možno prístup do systému ISTK využiť na plnenie mnohých ďalších čiastkových úloh v štátnej správe, ako je napríklad overovanie pravosti a pôvodnosti predložených „papierových“ dokladov o technickej kontrole, sledovanie vytáženosti kapacít STK alebo dopytu verejnosti po vykonaní technickej kontroly, príprava štatistických prehľadov o chybovosti vozidiel.

Užívateľ s rolou kontrolóra má možnosť podľa zvoleného prístupu jednak exportovať údaje zo systému ISTK za vybrané obdobie, ako aj sledovať zapisovanie údajov z STK do systému ISTK v reálnom čase.

### 3. Využitie exportu údajov zo systému ISTK

Exportovaný súbor vo formáte csv (Comma Separated Values – hodnoty oddelené čiarkou) obsahuje údaje o všetkých kontrolách vykonaných vo vybranom období. Podľa rozsahu môže obsahovať až kompletnú štruktúru dát vkladaných do systému ISTK na jednotlivých STK manuálne, alebo aj automaticky prenášaných z valcových skúšobní báz, bez možnosti dodatočne meniť ich obsah. Na vytvorenie exportu v úplnom rozsahu (tzv. rozšírený export) je pre veľké objemy dát potrebná asistancia pracovníkov technickej služby technickej kontroly vozidiel. Na analýzu exportovaných údajov možno využiť bežný tabuľkový procesor ako MS Excel alebo OpenOffice.org Calc. Hlbšie vedomosti o práci s týmito programami nie sú nevyhnutne potrebné, postačuje znalosť základných funkcií ako zoradovanie alebo filtrovanie dát. Niektoré príklady takýmto spôsobom jednoducho zistiteľných zjavných prípadov porušení predpisov sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1. V sporných alebo nejednoznačných prípadoch možno odporúčať konzultáciu s pracovníkmi poverenej technickej služby technickej kontroly vozidiel.

Na základe exportu si môžu pracovníci štátnej správy vytvárať aj rôzne štatistiky zisťovaných chýb alebo hodnotenia vozidiel pri technických kontrolách. Napríklad podľa jednotlivých technikov a jednotlivých kategórií vozidiel, podľa jednotlivých technikov a spôsobilosti vozidla na premávku, alebo podľa jednotlivých technikov a jednotlivých druhov kontroly.

#### 4. Posúdenie doby trvania technickej kontroly v dátach exportovaných zo systému ISTK

Súčasťou exportovaných dát sú aj údaje o časoch zápisu vozidla v príjme STK (čas vytvorenia záznamu v systéme ISTK) a uzatvorenia protokolu (vyhodnotenia vozidla). Od 1.9.2009 okrem toho kvôli zmene vyhlášky č. 578/2006 Z. z. vyhláškou č. 457/2009 Z. z. pribudli údaje o okamihu začiatku vykonávania úkonov na kontrolnej linke (vstup na kontrolnú linku) - tzv. „začiatok merania“, a o ukončení vykonávania úkonov na nej (výstup z kontrolnej linky) – tzv. „koniec merania“, tie sú zatiaľ prístupné len v rozšírenom exporte.

V niektorých prípadoch sa pracovníci štátnej správy snažia odhaliť nekorektný výkon technickej kontroly porovnaním rozdielu medzi dvojicou časových údajov s dĺžkou tzv. jednotkovej technickej kontroly (JTK) podľa paragrafu 32 ods. 2 vyhlášky č. 578/2006 Z. z. Vo vyhláške sa uvádza, že JTK je priemerným časom výkonu technickej kontroly vozidiel kategórií L, M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub> a má dĺžku 20 minút. Vyhláška s touto konštantou ďalej narába ako s jednou z hodnôt pri výpočte kapacity siete STK, pričom pre kapacitu na kontrolu vozidiel ťažších kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>, T a R sa používa hodnota 1,4 násobku JTK. V tejto súvislosti **je potrebné upozorniť na isté obmedzenia použitia hodnoty JTK alebo 1,4 násobku JTK na účel ŠOD:**

1. Vo vyhláške sa okrem kapacitného výpočtu siete STK priamo nespomína iné využitie hodnoty JTK, nie je teda jednoznačne ustanovené, že skutočná technická kontrola musí trvať minimálne toľko, ako JTK.
2. Vyhláška neupravuje, či JTK zahŕňa výhradne len úkony vykonávané na kontrolnej linke, alebo aj nevyhnutné administratívne úkony, analýzu a vyhodnotenie zistených chýb na vozidle, ako aj vyznačenie údajov do informačného systému. Nie je preto jednoznačne dané, či by sa mal s JTK porovnávať rozdiel časov vyhodnotenia vozidla a zápisu na príjme, alebo výstupu z kontrolnej linky a vstupu na ňu. Napríklad na rozdiel časov vyhodnotenia a zápisu na príjme môže mať vplyv aj taký faktor, ako je počet čakajúcich zákazníkov na STK. Ak je v danom okamihu čakajúcich zákazníkov viac, ako je kapacita kontrolnej linky, vozidlá už zapísané na príjme sú pristavované na kontrolnú linku neskôr a rozdiel oboch časov tým rastie.
3. Konštrukcia vozidiel kategórií L, M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub>, ktoré majú podľa vyhlášky spoločnú hodnotu JTK 20 minút, je rôzna. Líšia sa preto i nároky na nevyhnutnú dĺžku trvania ich kontroly. Časová náročnosť kontroly jednonápravového privesu kategórie O<sub>1</sub> bez brzdovej sústavy je prirodzene omnoho menšia, než časová náročnosť kontroly vozidla kategórie M<sub>1</sub>. Podobné rozdiely možno nájsť i v prípade kategórií vozidiel, na ktoré sa vzťahuje 1,4 násobok JTK. Priemerné doby trvania technickej kontroly pravidelnej jednotlivých kategórií vozidiel sú uvedené v tabuľke č. 1. Údaje sú z roku 2010 z celej siete STK v SR.
4. Rozdielna môže byť aj časová náročnosť kontroly dvojice vozidiel tej istej kategórie. Zle udržiavané vozidlo alebo staršie vozidlo s množstvom chýb je potrebné kontrolovať dlhšie, než vozidlo v dobrom technickom stave.
5. V prípade vozidiel kategórií M, N alebo T sa na kontrolnej linke STK často súčasne vykonáva emisná i technická kontrola. Identifikácia vozidla, ktorá sa vykonáva na úplnom začiatku, býva spravidla spoločná pre obe kontroly. Vstup na kontrolnú linku sa preto zaznamenáva ešte pred touto identifikáciou. Po nej nasleduje „vložená“ emisná kontrola, potom pokračuje technická kontrola. Po vykonaní všetkých úkonov sa eviduje výstup z linky. Dĺžka trvania výkonu úkonov na kontrolnej linke (rozdiel medzi časovými údajmi výstupu z linky a vstupu na linku) bude v takomto prípade teda väčšia, keďže okrem technickej kontroly zahŕňa i emisnú. Nebude sa však rovnať prostému súčtu jednotkovej emisnej kontroly (JEK) a JTK, keďže identifikáciu stačí vykonať len raz.

6. V pracovnom dokumente Európskej komisie [3] súvisiacom s návrhom zmien prílohy II k smernici 2009/40/ES (neskôr realizované smernicou 2010/48/EU), ktorá členským štátom Únie stanovuje podrobnosti k vykonávaniu technických a emisných kontrol, sa k dĺžke kontroly uvádza: „Dĺžka trvania kontroly bude rôzna v závislosti od spôsobu, akým je vykonanie kontroly organizované, použitého technologického zariadenia, typu vozidla a jeho stavu. Celkový pracovný čas 30 minút na vozidle kategórie M<sub>1</sub> v dobrom stave nemožno považovať za neopodstatnený“. Identické ustanovenie možno nájsť aj v odporúčaní medzinárodnej organizácie CITA ku kontrolám vozidiel kategórií M, N a O [6]. Treba doplniť, že kontrolou sa v tejto citácii rozumie súčasne vykonanie technickej aj emisnej kontroly.

Tabuľka č. 1.: Priemerná doba trvania technickej kontroly pravidelnej (od zápisu v príjme STK po vyhodnotenie vozidla) a priemerná doba výkonu úkonov na kontrolnej linke pre jednotlivé kategórie vozidiel za rok 2010 a celú sieť STK v SR

kategória vozidla	L <sub>1e</sub>	L <sub>2e</sub>	L <sub>3e</sub>	L <sub>4e</sub>	L <sub>5e</sub>	L <sub>6e</sub>	L <sub>7e</sub>	M <sub>1</sub>	N <sub>1</sub>
priemerné trvanie TK pravidelnej [hod]	0:52	1:04	0:49	0:58	1:05	0:34	0:45	1:03	1:05
priemerná doba výkonu úkonov na kontrolnej linke [hod]	0:22	0:18	0:21	0:27	0:25	0:17	0:23	0:32	0:34
kategória vozidla	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	T <sub>1</sub>	T <sub>2</sub>	T <sub>3</sub>	T <sub>4</sub>	T <sub>5</sub>
priemerné trvanie TK pravidelnej [hod]	1:10	1:12	1:16	1:22	1:12	1:16	1:11	1:14	1:30
priemerná doba výkonu úkonov na kontrolnej linke [hod]	0:41	0:42	0:42	0:49	0:40	0:36	0:41	0:37	0:51
kategória vozidla	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>	R <sub>3</sub>	R <sub>4</sub>	
priemerné trvanie TK pravidelnej [hod]	0:45	0:51	1:22	1:23	1:23	1:24	1:16	1:18	
priemerná doba výkonu úkonov na kontrolnej linke [hod]	0:20	0:24	0:47	0:50	0:51	0:45	0:45	0:43	

Pri uvážení týchto obmedzení možno hodnotu JTK použiť ako východisko pre výber napríklad „podozrivo krátkych“ kontrol. Vždy by však mali byť zvážené aj také podstatné okolnosti, ako je typ vozidla a jeho konštrukcia, alebo vek vozidla. Extrémne krátke kontroly navyše nie vždy musia byť dôsledkom nekorektného výkonu technickej kontroly. Ak ide o rôzne prípady opráv alebo doplnení protokolov, príslušný vysvetľujúci text môže byť uvedený v rubrike „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla. I keď platné metodické pokyny povinnosť písať takéto vysvetlenie jednoznačne neurčujú, kontrolný technik môže vhodný text uviesť vždy, ak to považuje za potrebné.

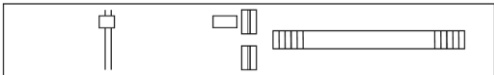



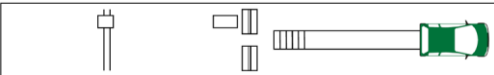

## 5. Využitie prístupu do systému ISTK v reálnom čase

Prístup do systému ISTK umožňuje aj priamo v reálnom čase sledovať a kontrolovať dáta vkladané na STK. Pracovníci vykonávajúci ŠOD na STK, ak majú priamo v teréne k dispozícii počítač s pripojením na internet, môžu preverovať, či vozidlo, ktoré je v systéme ISTK evidované ako kontrolované na kontrolnej linke, je na nej aj skutočne „fyzicky“ prítomné. Od 1.9.2009 bolo práve kvôli zefektívneniu ŠOD do systému ISTK zavedené osobitné evidovanie vstupu na kontrolnú linku a výstupu z nej. Zmena vyplynula z už zmienenej zmeny vyhlášky č. 578/2006 Z. z. vyhláškou č. 457/2009 Z. z.

Evidentným porušením predpisov je, ak sa vozidlo podľa údajov v systéme ISTK nachádza medzi časovými bodmi začiatok a koniec výkonu úkonov na kontrolnej linke (fázy 2 a 3 v tabuľke č. 2), ale v skutočnosti na kontrolnej linke nie je. Vyskytujú sa totiž obzvlášť závažné prípady nekorektného výkonu technických kontrol bez pristavenia vozidla na STK. Kontrolní technici v týchto prípadoch údaje o kontrole do systému ISTK a vystavujú doklady o technickej kontrole bez toho, aby vozidlo skontrolovali. Zákomom č. 307/2009 Z. z. zmenený zákon č. 725/2004 Z. z. s účinnosťou od 1.9.2009 umožňuje postihnúť kontrolných technikov, ktorí sa takejto praktiky dopustia, zrušením ich osvedčenia. Závažným porušením predpisov sú i prípady, kedy síce vozidlo fyzicky prejde kontrolnou linkou STK, avšak kontrolný technik na ňom nezistí niektoré jeho vážne alebo nebezpečné chyby. Pracovníci vykonávajúci ŠOD, ak majú takéto vozidlo bezprostredne po absolvovaní technickej kontroly k dispozícii na preskúmanie, môžu porovnať jeho skutočný stav s hodnotením kontrolného

technika. Ak nemajú prístup k protokolu o technickej kontrole, napríklad z dôvodu odmietnutia súčinnosti, môžu tieto údaje opäť zistiť priamo zo systému ISTK.

Tabuľka č. 2.: Fázy technickej kontroly osobitne evidované v systéme ISTK

	Fáza technickej kontroly a prítomnosť vozidla na kontrolnej linke STK	Stav vozidla zobrazovaný v systéme ISTK																																
1.	<p>Vozidlo eviduje administratívny pracovník alebo kontrolný technik na základe predložených dokladov v prijíme STK („vytvorenie záznamu“).</p>  <p>Vozidlo zatiaľ ešte nemusí byť prítomné na kontrolnej linke. Ku kontrolnej linke príde vodič s vozidlom spravidla až po zaevidovaní v prijíme na výzvu kontrolného technika.</p>																																	
2.	<p>Bezprostredne pred vstupom na kontrolnú linku eviduje kontrolný technik v systéme ISTK začiatok výkonu úkonov na linke („začiatok merania“).</p>  <p>Ak po tomto okamihu príde na STK pracovník vykonávajúci ŠOD, musí nájsť vozidlo bezprostredne pred kontrolnou linkou alebo priamo na nej.</p>																																	
3.	<p>Bezprostredne po vykonaní všetkých úkonov na kontrolnej linke kontrolný technik eviduje koniec výkonu úkonov na linke („koniec merania“).</p>  <p>Kontrolný technik vyhodnotí stav vozidla, uzatvorí protokol. Ak má byť pridelená kontrolná nálepka, nalepí ju na vozidlo. Potom už vozidlo nemusí byť na kontrolnej linke prítomné.</p>	 <table border="1" data-bbox="917 1444 1396 1570"> <thead> <tr> <th>Číslo závady</th> <th>Opis závady</th> <th>Právnosť</th> <th>Právnosť</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A - 501</td> <td>Zdravotnícke potreby (okrem dňa)</td> <td>1 B<sub>y</sub></td> <td>L: 2,18 R: 1,57 kN</td> </tr> <tr> <td>A - 605</td> <td>Stretávacie svetlá - nastavenie</td> <td>1 P<sub>o</sub></td> <td></td> </tr> <tr> <td>A - 503</td> <td>Rám (nosná konštrukcia) - korózia</td> <td>1 B<sub>y</sub></td> <td>L: R: kN</td> </tr> <tr> <td>A - 215</td> <td>Brzdové hadice a potrubie</td> <td>2 B<sub>y</sub></td> <td>L: 1,46 R: 1,33 kN</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>2 P<sub>o</sub></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>2 B<sub>y</sub></td> <td>L: 1,53 B R: 1,41 B kN</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>f<sub>o</sub></td> <td>120 N</td> </tr> </tbody> </table>	Číslo závady	Opis závady	Právnosť	Právnosť	A - 501	Zdravotnícke potreby (okrem dňa)	1 B <sub>y</sub>	L: 2,18 R: 1,57 kN	A - 605	Stretávacie svetlá - nastavenie	1 P <sub>o</sub>		A - 503	Rám (nosná konštrukcia) - korózia	1 B <sub>y</sub>	L: R: kN	A - 215	Brzdové hadice a potrubie	2 B <sub>y</sub>	L: 1,46 R: 1,33 kN			2 P <sub>o</sub>				2 B <sub>y</sub>	L: 1,53 B R: 1,41 B kN			f <sub>o</sub>	120 N
Číslo závady	Opis závady	Právnosť	Právnosť																															
A - 501	Zdravotnícke potreby (okrem dňa)	1 B <sub>y</sub>	L: 2,18 R: 1,57 kN																															
A - 605	Stretávacie svetlá - nastavenie	1 P <sub>o</sub>																																
A - 503	Rám (nosná konštrukcia) - korózia	1 B <sub>y</sub>	L: R: kN																															
A - 215	Brzdové hadice a potrubie	2 B <sub>y</sub>	L: 1,46 R: 1,33 kN																															
		2 P <sub>o</sub>																																
		2 B <sub>y</sub>	L: 1,53 B R: 1,41 B kN																															
		f <sub>o</sub>	120 N																															

## 6. Prepojenie systému ISTK s informačným systémom evidencie vozidiel IS EVO

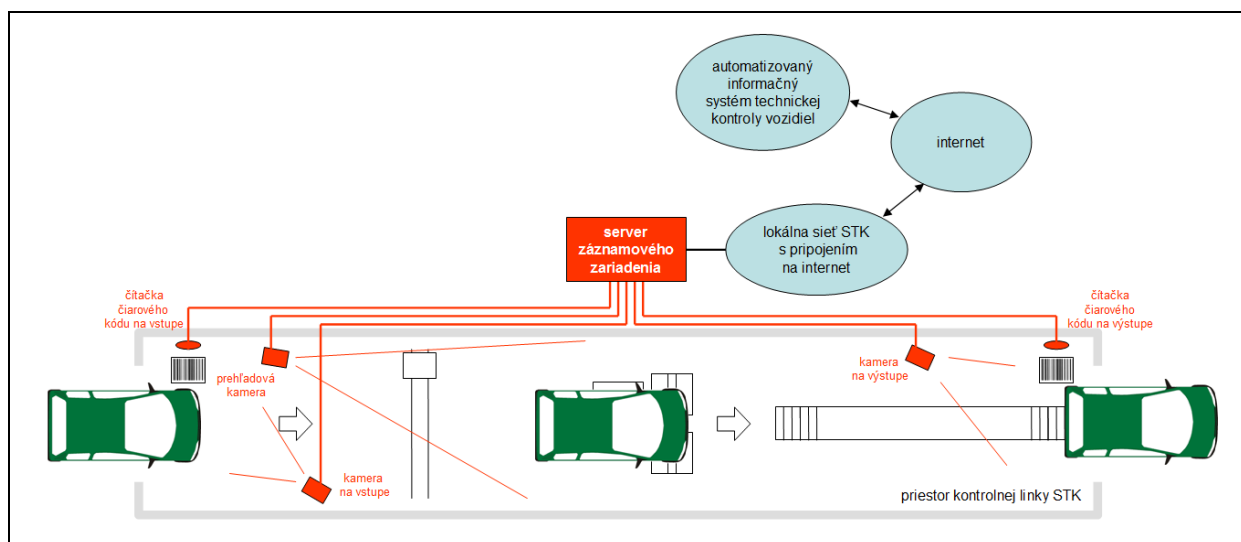
Od roku 2008 prebieha za účasti technickej služby technickej kontroly vozidiel príprava prepojenia informačných systémov ISTK a IS EVO (evidencia vozidiel) v správe PZ SR. Jedným z cieľov tohto projektu je zefektívnenie zisťovania vozidiel, ktoré neboli v ustanovených lehotách podrobené technickej, respektíve emisnej kontrole. V úvodnej fáze projektu prebehlo v roku 2009 skúšobné jednorazové spárovanie čiastkových súborov dát exportovaných z oboch systémov. Vo vybraných okresoch SR sa zo zoznamu evidovaných vozidiel vybrali tie, ktorým napriek uplynutiu lehoty na kontrolu chýbal ekvivalentný záznam v ISTK. Zistilo sa, že približne pri 11% vozidiel si ich prevádzkovatelia nespĺnili svoju zákonnú

povinnosť. Po zavŕšení projektu bude možné vykonávať takéto preverky automaticky v pravidelných intervaloch pre celú SR.

## 7. Zavedenie monitorovacích záznamových zariadení na STK a ich integrácia do systému ISTK

Ďalšie rozšírenie systému ISTK, ktoré zlepší možnosti ŠOD, súvisí s pripravovaným povinným zavedením monitorovacích záznamových zariadení na STK. Ide o kamerové systémy, ktoré majú okrem iného automaticky odosielať snímky z priebehu technickej kontroly do systému ISTK. Súčasne sa pripravuje obdobná povinnosť aj pre pracoviská emisnej kontroly (PEK).

V roku 2009 začala komisia MDVRR SR (vtedy MDPT SR) pre jednotný informačný systém technickej a emisnej kontroly vozidiel pracovať na návrhoch opatrení na účinnejšie odhaľovanie prípadov nepoctivého vykonávania technických a emisných kontrol. Najmä takých, kedy je v príslušnom informačnom systéme zaevidovaná úspešná kontrola vozidla, ktoré v skutočnosti na STK alebo PEK nie je prítomné. ŠOD je v súčasnosti vykonávaný najmä formou občasnej kontroly na vybraných STK alebo PEK. S využitím prístupu do príslušného informačného systému síce dokáže odhaliť jednotlivé prípady nepoctivého vykonania kontroly, chýba však „odstrašujúci“ efekt, keďže pravdepodobnosť odhalenia je vzhľadom na počet STK a PEK, počet kontrolných technikov a množstvo vykonaných kontrol vozidiel pomerne nízka. Z rôznych navrhovaných opatrení preskúmaných komisiou boli záznamové monitorovacie zariadenia v kombinácii s jednotným informačným systémom vyhodnotené ako najefektívnejšie a vybrané na ďalšie rozpracovanie. Zhodou okolností približne v rovnakej dobe dospeli k podobnému riešeniu toho istého problému kompetentné orgány aj v dvoch iných členských štátoch EÚ, v Českej republike a Taliansku. Kým v Českej republike bolo neskôr celoplošne nasadenie záznamových zariadení kvôli úsporným opatreniam zrušené, v Taliansku sa ráta s jeho nasadením v roku 2014.



Obr. č. 1.: Možná konfigurácia kamier monitorovacieho záznamového zariadenia na kontrolnej linke STK (podľa [8]).

Na príprave konceptu riešenia monitorovania STK a PEK sa podieľali okrem pracovníkov ministerstva aj odborníci technickej služby technickej kontroly vozidiel TESTEK a emisnej kontroly vozidiel S-EKA. V júni 2009 požiadalo ministerstvo o spoluprácu Národnú asociáciu STK, tá projekt podporila a umožnila skúšobnú inštaláciu takýchto zariadení na svojich STK PESCA International, s.r.o. v Novom Meste nad Váhom a STK Zvolen, s.r.o. v Lieskovci. Technická služba technickej kontroly vozidiel pripravila v spolupráci s dodávateľom jednotného informačného systému technických a emisných kontrol vozidiel Asseco Solutions zmeny v systéme ISTK umožňujúce príjem snímok odosielaných z STK. Funkčnosť zariadení, vrátane prenosu snímok, bola úspešne odskúšaná v niekoľkotýždňovej bežnej prevádzke oboch STK



začiatkom roka 2010. Pozitívne vyhodnotenie projektu podnietilo v roku 2011 ministerstvo k príprave príslušných zmien v legislatíve.

Pre STK bolo zákonom č. 519/2011 Z. z., ktorý zmenil a doplnil zákon č. 725/2004 Z. z., určené obdobie skúšobnej prevádzky monitorovacích záznamových zariadení od 1.1.2012 do 30.6.2013. V tomto období sú dokončované všetky prípravy systému ISTK, prebieha schvaľovanie monitorovacích záznamových zariadení a jednotlivé STK majú byť postupne vybavované schválenými zariadeniami. Od 30.6.2013 už budú musieť byť takýmto zariadením vybavené všetky STK v Slovenskej republike. Po tomto dátume nebude môcť oprávnená osoba technickej kontroly umožniť vykonanie technickej kontroly bez zaznamenania monitorovacím záznamovým zariadením a bez odoslania záznamu do informačného systému technickej kontroly vozidiel; výnimkou je vykonávanie technických kontrol v mobilnej STK. Kontrolný technik nebude môcť vykonať technickú kontrolu v čase nefunkčnosti záznamového zariadenia; to sa nevzťahuje na prípad, ak porucha vznikne v priebehu technickej kontroly a je uchovaný aspoň jeden záznam z tejto kontroly, potom ju možno dokončiť.

Pre PEK, ktoré sú súčasťou STK, platia pre vybavenie zariadením rovnaké termíny, ako pre STK. Samostatné PEK majú mať obdobie skúšobnej prevádzky o pol roka dlhšie, do 31.12.2013. Po tomto termíne budú musieť byť zariadením vybavené aj všetky samostatné PEK.

Podrobnejšie požiadavky na záznamové monitorovacie zariadenia boli do vyhlášky č. 578/2006 Z. z. vložené vyhláškou č. 2/2012 Z. z. Vyplýva z nich okrem iného, že ku každej technickej kontrole budú v systéme ISTK uložené a pracovníkovi vykonávajúcemu ŠOD prístupné tieto fotografie:

1. Fotografia z kamery na vstupe - Snímka prednej časti vozidla stojaceho na vstupe na kontrolnú linku. Vyhотовí sa automaticky v okamihu prečítania čiarového kódu čítačkou umiestnenou v blízkosti vstupu na kontrolnú linku, čo je pre systém ISTK signálom na zaevidovanie začiatku vykonávania úkonov na kontrolnej linke. Čiarový kód zodpovedajúci konkrétnej technickej kontrole generuje systém ISTK, kontrolný technik si ho vytlačí po zaevidovaní vozidla v príjme STK. Ak má vozidlo prednú tabuľku s evidenčným číslom, potom sa evidenčné číslo prečítané zo snímky automaticky porovnáva s údajom zapísaným manuálne v príjme STK. V prípade nehody je záznam v systéme ISTK označený osobitným príznakom pre prípadné podrobnejšie preskúmanie pri ŠOD.
2. Fotografie z prehľadovej kamery – Zachytávajú v menšom rozlíšení celkové dianie na kontrolnej linke. Do systému ISTK sú zasielané automaticky každých 5 minút. Kamera vytvára aj kontinuálny videozáznam, ten sa však do ISTK neprenáša, uchováva sa len po obmedzenú dobu 30 dní priamo na STK. Prístup k nemu bude mať pracovník vykonávajúci ŠOD priamo na STK.
3. Fotografia z kamery na výstupe - Snímka zadnej časti vozidla stojaceho na výstupe z kontrolnej linky. Vyhотовí sa automaticky v okamihu prečítania čiarového kódu čítačkou umiestnenou v blízkosti výstupu z kontrolnej linky, čo je pre ISTK súčasne zaevidovaním konca vykonávania úkonov na kontrolnej linke. Čiarový kód je rovnaký, ako pri vstupe na kontrolnú linku. Rovnako prebieha aj overenie evidenčného čísla, ak má vozidlo zadnú tabuľku s evidenčným číslom.
4. Fotografie z externej kamery, ak ide o vozidlo (pracovný stroj), ktorého rozmery neumožňujú vykonanie kontroly na kontrolnej linke – Snímky vozidla stojaceho na vhodnej ploche v areáli STK na začiatku a konci vykonávania kontrolných úkonov. Zodpovedajú snímkam v bode 1 a 3, vyhotovujú sa tiež pomocou čiarového kódu. Vybavenie externými kamerami nie je pre STK povinné, bez nich však nebude možné vykonávať celú technickú kontrolu mimo kontrolnej linky. Časť technickej kontroly, napr. jazdnú skúšku brzd, bude možné vykonať mimo kontrolnej linky aj na STK bez externej kamery, pretože začiatok a koniec kontroly budú zaznamenané na kontrolnej linke kamerami podľa bodov 1 a 3.

Uvedená konfigurácia kamier a opis ich činností sa týka len monitorovacieho záznamového zariadenia STK. Pre PEK sa kvôli ich špecifikám predpokladá odlišné riešenie, ktoré nie je predmetom tohto príspevku.



Obr. č. 2.: Snímky z kamier na vstupe a výstupe z kontrolnej linky počas skúšobnej prevádzky kamerového systému na STK.  
Evidenčné číslo vozidla je zámerne čiastočne znečitateľné kvôli ochrane identity pri zverejnení záberov.

## 8. Záver

Technologický skok v oblasti informačných systémov na zber a uchovávanie dát z technických kontrol v Slovenskej republike, ku ktorému prišlo v roku 2006 vývojom moderného systému ISTK a v roku 2007 jeho celoplošným zavedením, sprístupnil aj štátnej správe nové a dovtedy nepredstaviteľné možnosti pre vykonávanie ŠOD. V priebehu piatich rokov existencie sa systém priebežne vyvíjal a dopĺňal o nové funkcie, užitočné aj pre ŠOD. Najbližším rozšírením motivovaným najmä snahou zefektívniť ŠOD by malo byť zahrnutie prenosov fotografií dokumentujúcich prítomnosť vozidla na STK. Príspevok podáva len všeobecný náčrt možností využitia systému ISTK pri ŠOD. Konkrétne aspekty praktického použitia systému ISTK pri ŠOD by mali byť predmetom individuálnej komunikácie pracovníkov štátnej správy s technickou službou technickej kontroly vozidiel, alebo budúcich seminárov zameraných špeciálne na túto oblasť.

## 9. Literatúra

- [1] Dedinský, E. – Martinec, M. – Rybianský, M.: Možnosti štátneho odborného dozoru prostredníctvom automatizovaného informačného systému technických kontrol vozidiel, In.: Zborník prednášok z konferencie Skúšanie a homologizácia vozidiel v medzinárodných súvislostiach, Nitra, 2007,
- [2] Vyhláška MDPT SR č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- [3] Non-Paper on Inspection of vehicles in categories L, M, N and O - Annex II of Directive 2009/40/EC, pracovný materiál Výboru pre technické kontroly Európskej komisie, Generálneho riaditeľstva pre energiu a dopravu (DG TREN), 27.5.2009,
- [4] Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- [5] Poslušný, M. – Rybianský, M. – Dedinský, E.: Možnosti štátneho odborného dozoru prostredníctvom automatizovaného informačného systému technických kontrol vozidiel, In.: Zborník prednášok z 9. medzinárodnej konferencie Homologizácia, skúšanie a kontroly vozidiel, Nitra, 2009,
- [6] Recommendation no. 1 – Inspection of vehicles in categories M, N and O, revision 1, CITA aisbl, Brusel, 17.10.2006,
- [7] Rybianský, M. – Poslušný, M.: Možnosti štátneho odborného dozoru prostredníctvom automatizovaného informačného systému technických kontrol vozidiel, In.: Zborník prednášok z odborného seminára Kontroly technického stavu vozidiel, Nitra, 2011,



- [8] Poslušný, M. – Lend'ák, P. – Kobrtek, M.: Koncept zavedenia monitorovacích záznamových zariadení na staniciach technickej kontroly a pracoviskách emisnej kontroly a ich prepojenie s jednotným informačným systémom technickej a emisnej kontroly, In.: Zborník prednášok z medzinárodnej konferencie Skúšanie a homologizácia vozidiel v medzinárodných súvislostiach, Nitra, 2011.

Príloha č. 1.: Niektoré porušenia predpisov, ktoré môžu byť zistené pri kontrole dát v automatizovanom informačnom systéme ISTK

	Porušenie	Ustanovenie predpisu	Spôsob zistenia, poznámky
1.	Bola vykonaná technická kontrola na vozidle takej kategórie, na kontrolu ktorej STK nie je oprávnená	porušenie podmienok určených v rozhodnutí o udelení oprávnenia na vykonávanie technických kontrol - § 42 ods. 3 písm. c) zákona č. 725/2004 Z. z.	<i>Zistiť sa dá prehliadnutím rubriky kategória vozidla v systéme ISTK a porovnaním s kategóriami vozidiel podľa oprávnenia STK.</i>
2.	Chýbajúce alebo nesprávne povinné záznamy v rubrike Ďalšie záznamy STK:		
a)	pri technickej kontrole administratívnej nie je uvedený predpísaný text	čl. 4 ods. 10 metodického pokynu č. 81/2011 (účinný od 1.2.2012, predtým platil iný predpis)	<i>Pri technickej kontrole administratívnej (druh kontroly "A") <u>musí byť</u> v každom prípade v rubrike Ďalšie záznamy STK uvedený text identifikujúci zdroj údajov, na základe ktorých bola vykonaná. Presné formulácie textov sú uvedené priamo v metodickom pokyne. Obdobne to platilo aj podľa starších metodických pokynov.</i>
b)	pri technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia nie je uvedený predpísaný text	čl. 5 metodického pokynu č. 6/2009 (účinný od 1.4.2009, predtým platil iný predpis)	<i>Pri technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia (druh kontroly "S") <u>musí byť</u> v každom prípade v rubrike Ďalšie záznamy STK uvedený niektorý z týchto textov informujúcich o plnení špecifických technických požiadaviek CEMT: "Vozidlo plní podmienky podľa CEMT-III", "Vozidlo plní podmienky podľa CEMT-IV", "Vozidlo plní podmienky podľa CEMT-V", "Vozidlo plní podmienky podľa CEMT-PV", "Vozidlo neplní podmienky podľa CEMT-III", "Vozidlo neplní podmienky podľa CEMT-IV", "Vozidlo neplní podmienky podľa CEMT-V" alebo "Vozidlo neplní podmienky podľa CEMT-PV". Pred 1.4.2009 sa vyznačovali mierne odlišne formulované texty.</i>
c)	v prípade chyby v kontrolných úkonoch č. 101 až 105 nie je uvedený predpísaný text	spôsob kontroly predmetných kontrolných úkonov podľa metodického pokynu č. 70/2011, , prípadne čl. 3 ods. 5 metodického pokynu č. 19/2009	<i>Pri všetkých druhoch technickej kontroly pri vyznačení akejkoľvek chyby v kontrolných úkonoch č. 101 až 105 <u>musí byť</u> text s číslom úkonu a bližším slovným opisom chyby, napr. "103 - výrobný štítok chýba". Ak ide o chybu v kontrolnom úkone č. 103 týkajúcu sa vyrazeného VINu, má mať záznam formu podľa metodického pokynu č. 19/2009, napr. „???????????????? – VIN nie je vyrazené na vozidle“.</i>
d)	pri technickej kontrole pravidelnej nie je uvedený predpísaný text, ak v rubrike „Brzdne sily“ nie sú vyznačené žiadne údaje	bod 3 písm. d) metodického pokynu č.j.: 11523 – 2100 / 06 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií L <sub>1e</sub> , L <sub>2e</sub> , L <sub>3e</sub> , L <sub>4e</sub> a L <sub>6e</sub> pri technických kontrolách, bod 3 písm. c) metodického pokynu č.j.: 11524 – 2100 / 06 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M <sub>1</sub> , N <sub>1</sub> , L <sub>5e</sub> a L <sub>7e</sub> pri technických kontrolách, a čl. IV metodického pokynu č. 33/2007 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií T a R pri technických kontrolách v staniaciach technickej kontroly	<i>Ak brzdne sily neboli odmerané na valcovej skúšobni brzd, musí sa opísať dôvod, pre ktorý tak nebolo vykonané, napr.: „200 - Kontrola brzd jazdnou skúškou“ alebo „Vozidlo nie je vybavené brzdovou sústavou“ a pod. Týka sa len uvedených kategórií vozidiel.</i>
3.	Lehota platnosti TK je zjavne nesprávna	lehota platnosti je definovaná v § 47 ods. 1 vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov	<i>Pri technickej kontrole pravidelnej (druh kontroly „N“), na prepravu nebezpečných vecí („R“) alebo na vydanie prepravného povolenia („S“), ak je vozidlo hodnotené ako spôsobilé, musí byť podľa kategórie vozidla lehota pol roka, jeden rok, dva roky, prípadne štyri roky odo dňa vykonania kontroly</i>

4.	Zapísaná teplota varu brzdovej kvapaliny nezodpovedá hodnoteniu v kontrolnom úkone č. 223	predpísané podmienky kontrolného úkonu č. 223 podľa metodického pokynu č. 70/2011	<i>Ak je teplota uvedená v rubrike teplota varu brzdovej kvapaliny nižšia ako 155° C, musí byť v kontrolnom úkone č. 223 vyznačená chyba stupňa B. Hodnoty 0 v tejto rubrike sa neberú do úvahy, zodpovedajú prípadom, kedy vozidlo nemá brzdovú kvapalinu, alebo ju nemožno bežným spôsobom skontrolovať.</i>
5.	Bola vykonaná technická kontrola pravidelná bez predloženia platného osvedčenia o emisnej kontrole	Doklady, ktoré musia byť pri technickej kontrole pravidelnej predložené, ustanovuje § 46 ods. 9 písm. a) vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov. Jedným z povinne predkladaných dokladov je platné osvedčenie o emisnej kontrole, ak vozidlo takejto kontrole podlieha. Podľa § 49 ods. 8 zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov nesmie kontrolný technik bez predloženia ustanovených dokladov vykonať technickú kontrolu.	<i>Ak kontrolný technik pri technickej kontrole pravidelnej (druh „N“) vyznačí v kontrolnom úkone č. 801 nebezpečnú chybu („C“), prizná tým, že vykonal kontrolu bez predloženia platného osvedčenia o emisnej kontrole. Nebezpečná chyba sa totiž v tomto úkone vyznačuje len vtedy, ak vozidlo, ktoré podlieha emisnej kontrole, má emisnú kontrolu neplatnú. Reálne môže preto prísť k takejto chybe len pri technickej kontrole zvláštnej, kedy sa pred kontrolou nepredkladá osvedčenie o emisnej kontrole.</i>
6.	Prenesené brzdne sily na rovnakej náprave nezodpovedajú hodnoteniu v kontrolnom úkone č. 202	Predpísaná podmienka kontrolného úkonu č. 202 podľa metodického pokynu č. 71/2011	<i>Ak je nesúmernosť brzdneho účinku prevádzkovej brzdy na niektorej z náprav po prepočte väčšia ako 30%, musí byť v kontrolnom úkone č. 202 vyznačená nebezpečná chyba („C“). Chyba stupňa „C“ môže byť vyznačená aj vtedy, keď z prenesených údajov brzdnych síl priamo nevyplýva prekročenie prípustnej hodnoty nesúmernosti – ide o prípad, kedy sa nadmerná nesúmernosť prejavila v priebehu brzdzenia, pred dosiahnutím prenesených síl.</i>
7.	Hodnotenie kontrolných prípojok vzduchotlakovej brzdovej sústavy v kontrolnom úkone č. 222 nezodpovedá skutočnosti	Predpísaná podmienka v kontrolnom úkone č. 222 metodického pokynu č. 71/2011	<i>Ak sú prenesené hodnoty tlaku vzduchu vo všetkých okruhoch prevádzkovej brzdy a hodnota najväčšieho konštrukčného tlaku vzduchotlakovej brzdovej sústavy vozidla, potom je zrejme, že vozidlo je vybavené všetkými kontrolnými prípojkami a chyba v kontrolnom úkone č. 222 stupňa „A“ nemá prečo byť vyznačená. Vyznačením chyby 222 „A“ sa zvykne obchádzať vyhodnotenie nedostatočného účinku brzd vozidla v kontrolnom úkone č. 201 chybou stupňa „B“ alebo „C“.</i>

Všetky podozrenia na porušenia predpisov zistené pomocou systému ISTK odporúčame konzultovať s poverenou technickou službou technickej kontroly vozidiel!