

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

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

## THE POSSIBILITIES FOR THE STATE PROFESSIONAL SUPERVISION BY MEANS OF THE AUTOMATED INFORMATION SYSTEM FOR TECHNICAL VEHICLE INSPECTIONS

### Summary

The automated information system for technical vehicle inspections ISTK can be simply described as an extensive database containing data of all technical inspections performed in the Slovak Republic. More technically explained it is a modern Oracle based client - server application, accessible through the World Wide Web. Since beginning of 2007 the ISTK system is used by all vehicle inspecting sites (STK) over the country. Especially state authorities performing the state professional supervision profit from the system's existence. It brought them new and better possibilities resulting from the unlimited access to the data in real-time. In the article some ISTK based supervision methods with enhancing comments and remarks are described.

### 1. Úvod

Súčasný automatizovaný informačný systém technickej kontroly vozidiel ISTK 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 doterajšími najmä omnoho širšie možnosti na vykonávanie štátneho odborného dozoru (ŠOD). Príspevok opisuje súčasný stav v nadväznosti na rovnomenný dokument publikovaný pred dvoma rokmi [3].

### 2. Prístup štátnej správy do ISTK

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

---

<sup>1</sup> Michal Poslušný, TESTEK, s.r.o.

<sup>2</sup> Ing. Marián Rybianský, TESTEK, s.r.o.

<sup>3</sup> Ing. Eduard Dedinský, TESTEK, s.r.o.

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. Informačný systém ISTK nakoniec urobil takéto hlásenia zbytočnými, keď všetky dáta sprístupnil štátnej správe okamžite.

Jednotliví užívatelia systému doň prístupujú prostredníctvom svojich užívateľských kont, zodpovedajúcich ich tzv. rolám. V auguste 2007, len pár mesiacov po zavedení systému na všetkých STK v SR, bola špeciálne pre užívateľov z radov štátnej správy vytvorená rola tzv. kontrolóra. Tá umožňuje dáta v systéme prezerat', nie však dopĺňať alebo upravovať. Rozsah prístupu k dátam v informačnom systéme 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 dátam uloženým v systéme ISTK v rozsahu definovanom nasledovne:

1. podľa STK v regionálnej pôsobnosti príslušného úradu štátnej správy – prístup k dátam, ktoré boli do systému 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 MDPT SR ako centrálného orgánu štátnej správy majú prístup neobmedzený, k dátam z celej SR a ku všetkým vozidlám bez ohľadu na okres evidencie. Dáta môžu opäť len prezerat', nie však dopĺňať alebo upravovať.

Vo všeobecnosti platí, že prístup do informačného systému môžu pracovníci štátnej správy oprávnení na vykonávanie ŠOD 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 informačného systému ISTK s informačným systémom IS EVO),

Okrem toho možno prístup do informačného systému využiť na plnenie mnohých ďalších čiastkových úloh v štátnej správe, ako je napríklad overovanie pravosti a pôvodnosti predložených „papierových“ dokladov o technickej kontrole, sledovanie vyťaženia 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 za vybrané obdobie, ako aj sledovať zapisovanie údajov z STK do systému v reálnom čase.

### 3. Využitie exportu údajov z 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 na STK manuálne, alebo aj automaticky prenášaných z valcových skúšobní bŕzd, bez možnosti dodatočne meniť ich obsah. Na vytvorenie exportu v úplnom rozsahu (tzv. rozšírený export) je pre veľké objemy dát potrebná asistencia technickej služby technickej kontroly vozidiel TESTEK, s.r.o. 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. 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.

Súčasťou exportovaných dát sú aj údaje o časoch zápisu vozidla v príjme STK a uzatvorenia protokolu (vyhodnotenia vozidla). Počnúc 1.9.2009 okrem toho pribudli údaje o okamihu začiatku vykonávania úkonov na kontrolnej linke (vstup na kontrolnú linku) a o ukončení vykonávania úkonov na nej (výstup z kontrolnej linky), tie sú zatiaľ prístupné len v rozšírenom exporte. V niektorých prípadoch sa pracovníci štátnej správy snažia odhaliť prípady nekorektného vykonania technickej kontroly porovnaním rozdielu medzi dvojicou časových údajov s dĺžkou tzv. jednotkovej technickej kontroly (JTK) podľa paragrafu 32 ods. 2 vyhlášky MDPT SR 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.
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 príviesu 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.
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.
6. V aktuálnom návrhu zmien prílohy II k smernici 2009/40/ES [5], 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“. Treba doplniť, že kontrolou sa v tejto citácii rozumie súčasné vykonanie technickej aj emisnej kontroly.

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. Môže ísť o rôzne prípady opráv alebo doplnení protokolov, príslušný vysvetľujúci text by vtedy mal byť uvedený v rubrike „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla.

Na základe exportu údajov môžu byť vytvárané aj rôzne štatistiky. Napríklad podľa jednotlivých technikov a jednotlivých kategórií vozidiel, podľa jednotlivých technikov a spôsobilosti vozidla na premávku, podľa jednotlivých technikov a jednotlivých druhov kontroly.

#### 4. Využitie prístupu do ISTK v reálnom čase

Prístup do systému dáva aj možnosť priamo sledovať a kontrolovať dáta vkladané na STK v reálnom čase. Pracovníci vykonávajúci ŠOD, ak majú priamo v teréne k dispozícii počítač s pripojením na internet, môžu preverovať, či vozidlo, ktoré je v systéme evidované ako kontrolované na kontrolnej linke, je na nej aj skutočne „fyzicky“ prítomné. Od 1.9.2009 bolo práve kvôli zefektívneniu ŠOD v systéme zavedené osobitné evidovanie vstupu na kontrolnú linku a výstupu z nej. Evidentným porušením predpisov je, ak sa vozidlo podľa údajov v systéme nachádza medzi týmito dvomi časovými bodmi, a v skutočnosti na kontrolnej linke nie je. Vyskytujú sa totiž obzvlášť závažné prípady nekorektného výkonu technických kontrol bez prístavenia vozidla na STK. Kontrolní technici vyznačujú v týchto prípadoch údaje o kontrole do informačného systému a vystavujú doklady o technickej kontrole bez toho, aby vozidlo skontrolovali. Zákom 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 z dôvodu napríklad odmietnutia súčinnosti nemajú prístup k protokolu o technickej kontrole, môžu tieto údaje opäť zistiť priamo z informačného systému.

#### 5. Prepojenie ISTK s IS EVO

V súčasnosti prebiehajú za účasti technickej služby technickej kontroly vozidiel práce na prepojení informačných systémov ISTK a IS EVO (evidencia vozidiel) PZ SR. Jedným z cieľov tohto projektu je zefektívnenie zisťovania vozidiel, ktoré neboli v ustanovených lehotách podrobené technickej, respektíve emisnej kontrole. V predprípravnej fáze projektu prebehlo 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.

#### 6. Literatúra

- [1] Dedinský, E. – Rybianský, M. – Mrva, E.: Projekt automatizovaného informačného systému technických kontrol vozidiel v Slovenskej republike, In.: Zborník prednášok z konferencie Bezpečnosť v cestnej doprave, Nitra, 2006
- [2] Mrva, E.: Automatizovaný informačný systém technických kontrol vozidiel ISTK – popis technického riešenia, verzia 1.00, DATALOCK a.s., Bratislava, 2006
- [3] 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

- [4] 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
- [5] 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
- [6] 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.

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

	<b>Porušenie</b>	<b>Ustanovenie predpisu</b>	<b>Spôsob zistenia, poznámky</b>
1.	Bol vykonaný druh TK, na ktorý STK nie je oprávnená	porušenie podmienok určených v rozhodnutí o udelení oprávnenia na vykonávanie TK - § 42 ods. 3 písm. c) zákona	<i>Zistiť sa dá prehliadnutím rubriky druh kontroly v ISTK a porovnaním s druhmi TK podľa oprávnenia STK. Pomerne často sa napríklad na niektorých STK do 1.9.2009 vyskytovalo použitie druhu "D" (TK pred schválením) namiesto "N" (pravidelná), pričom STK nie je oprávnená vykonávať TK pred schválením.</i>
2.	Bola vykonaná TK na vozidle takej kategórie, na kontrolu ktorej STK nie je oprávnená	porušenie podmienok určených v rozhodnutí o udelení oprávnenia na vykonávanie TK - § 42 ods. 3 písm. c) zákona	<i>Zistiť sa dá prehliadnutím rubriky kategória vozidla v ISTK a porovnaním s kategóriami vozidiel podľa oprávnenia STK.</i>
3.	Zámena druhov TK - zvláštna TK nesprávne použitá namiesto administratívnej TK	dôsledkom je vydanie dokladu o TK, ktorý nezodpovedá druhu vykonanej TK - § 52 zákona, a nedodržanie predpísaného rozsahu príslušného druhu TK - § 46 vyhlášky č. 578/2006 Z. z.	<i>Dá sa zistiť podľa toho, že i keď je ako druh TK uvedené "Z" (zvláštna), texty v rubrike Ďalšie záznamy STK zodpovedajú TK administratívnej (uvedené v bode 4 písm. a))</i>
4. a)	Chýbajúce alebo nesprávne povinné záznamy v rubrike Ďalšie záznamy STK: pri TK administratívnej nie je uvedený predpísaný text	bod 4.7 metodického pokynu č.j. 11526 – 2100 / 06 na vykonávanie technických kontrol pravidelných, zvláštnych, administratívnych a opakovaných technických kontrol	<p><i>Pri TK administratívnej (druh kontroly "A") <u>musí byť</u> v každom prípade v rubrike Ďalšie záznamy STK uvedený niektorý z týchto textov identifikujúcich zdroj údajov, na základe ktorých bola vykonaná:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>"Vozidlo po prvý raz prihlásené do evidencie" (dátum)</i></li> <li>• <i>"Na základe protokolu" (kód protokolu)</i></li> <li>• <i>"Na základe osvedčenia" (séria a číslo) "zo dňa" (dátum)</i></li> <li>• <i>"Na základe kontrolnej nálepky" (séria a číslo)</i></li> <li>• <i>"Na základe potvrdenia CEMT" (séria a číslo) "zo dňa" (dátum)</i></li> <li>• <i>"Na základe osvedčenia ADR" (séria a číslo) "zo dňa" (dátum)</i></li> <li>• <i>"Na základe záznamu v databáze AIS"</i></li> <li>• <i>"Na základe rozhodnutia č." (číslo rozhodnutia) "Obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v" (mesto sídla)</i></li> </ul> <p><i>Ak ide o papierový doklad, môže byť pred označením dokladu ešte text "overenej kópie".</i></p>

<p>b)</p>	<p>pri TK na vydanie prepravného povolenia nie je uvedený predpísaný text</p>	<p>počnúc 1.4.2009: čl. 5 metodického pokynu č. 6/2009 na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia</p> <p>pred 1.4.2009: bod 2.4 metodického pokynu č.j. 11531 – 2100 / 06 na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia</p>	<p><i>Pri TK na vydanie prepravného povolenia (druh kontroly "S") <u>musí byť</u> v každom prípade v rubrike <i>Dalšie záznamy STK</i> uvedený niektorý z týchto textov informujúcich o plnení špecifických technických požiadaviek CEMT:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Pri kontrole vykonanej počnúc 1.4.2009: "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"</i></li> <li>• <i>Pri kontrole vykonanej pred 1.4.2009: "Vozidlo plní všetky podmienky podľa CEMT-S", "Vozidlo plní technické podmienky podľa CEMT-3", "Vozidlo plní technické podmienky podľa CEMT-4", "Vozidlo plní technické podmienky podľa CEMT-V", "Vozidlo plní technické podmienky podľa CEMT-PV", "Vozidlo neplní technické podmienky podľa CEMT-S", "Vozidlo neplní technické podmienky podľa CEMT-3", "Vozidlo neplní technické podmienky podľa CEMT-4", "Vozidlo neplní technické podmienky podľa CEMT-V" alebo "Vozidlo neplní technické podmienky podľa CEMT-PV"</i></li> </ul>
<p>c)</p>	<p>v prípade chyby v kontrolných úkonoch č. 101 až 105 nie je uvedený predpísaný text</p>	<p>spôsob kontroly predmetných kontrolných úkonov podľa metodického pokynu č.j. 11521 – 2100 / 06, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel</p>	<p><i>Pri všetkých druhoch TK 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"</i></p>
<p>5.</p>	<p>Lehota platnosti TK je zjavne nesprávna</p>	<p>lehota platnosti je definovaná v § 47 ods. 1 vyhlášky č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov</p>	<p><i>Pri TK pravidelnej (druh kontroly „N“), na prepravu nebezpečných vecí („R“) alebo na vydanie prepravného povolenia („S“) <u>musí byť</u> podľa kategórie vozidla lehota pol roka, jeden rok, dva roky, prípadne štyri roky odo dňa vykonania kontroly</i></p>
<p>6.</p>	<p>Zapísaná teplota varu brzdovej kvapaliny nezodpovedá hodnoteniu v kontrolnom úkone č. 223</p>	<p>predpísané podmienky kontrolného úkonu č. 223 podľa metodického pokynu č.j. 11521 – 2100 / 06, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel</p>	<p><i>Ak je teplota uvedená v rubrike teplota varu brzdovej kvapaliny nižšia ako 155° C, <u>musí byť</u> 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></p>