

ŠTATISTIKY TECHNICKÝCH KONTROL ZA ROK 2012

Marián Rybianský¹⁾, Michal Poslušný²⁾

TESTEK, s.r.o., Bratislava, poverená technická služba technickej kontroly vozidiel

Extrakt

Príspevok prináša komentovaný prehľad základných štatistík technických kontrol vozidiel v roku 2012. Štatistiky boli spracované z dát zozbieraných poverenou technickou službou technickej kontroly vozidiel v celej sieti staníc technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike prostredníctvom automatizovaného informačného systému technickej kontroly vozidiel.

1. Úvod

Od roku 2007, kedy bol v Slovenskej republike celoplošne zavedený automatizovaný informačný systém technickej kontroly vozidiel, sú jeho prostredníctvom zbierané a uchovávané údaje o všetkých vykonaných technických kontrolách. Deje sa tak v reálnom čase, súčasne s ich vykonávaním na staniciach technickej kontroly (STK). Údaje uložené v databáze systému možno využiť okrem iného aj na prípravu štatistických prehľadov. Predmetom príspevku sú základné štatistické výstupy z technických kontrol za rok 2012, ako aj porovnanie niektorých z nich s predchádzajúcimi rokmi.

2. Rozdelenie technických kontrol na druhy a odstupňovanie hodnotenia vozidiel pri technických kontrolách

Na porozumenie ďalej uvedeným štatistickým prehľadom je potrebné poznať niektoré podrobnosti právnej úpravy vykonávania technických kontrol v Slovenskej republike, a to predovšetkým rozdelenie technických kontrol na jednotlivé druhy a stupne hodnotenia vozidiel pri technických kontrolách.

Podľa § 49 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z. [3] (ďalej len „zákon“) existuje viacero druhov technickej kontroly:

- a) *technická kontrola pravidelná* – Je základným druhom technickej kontroly a slúži predovšetkým na splnenie povinnosti určenej prevádzkovateľom vozidiel v § 21 zákona, podľa ktorého musí byť vozidlo v premávke na pozemných komunikáciách podrobované technickej kontrole v pravidelných intervaloch. Okrem toho sa jej vykonanie vyžaduje aj v súvislosti s niektorými správnymi konaniami, napr. pri schválení alebo uznaní schválenia jednotlivého dovezeného vozidla zo zahraničia.
- b) *technická kontrola pred schválením vozidla jednotlivého vyrobeného, jednotlivého dovezeného alebo jednotlivého prestavaného na premávku na pozemných komunikáciách* – Od 1.9.2009 sa v praxi nevykonáva. V prípadoch jednotlivého dovezených vozidiel, kedy bolo jej vykonanie v minulosti zákonom vyžadované, ju nahradila technická

¹⁾ Ing. Marián Rybianský, TESTEK, s.r.o., www.testek.sk, marian.rybiansky@testek.sk, tel.: 02/63530259, 0904555890

²⁾ Michal Poslušný, TESTEK, s.r.o., www.testek.sk, michal.poslusny@testek.sk, tel.: 02/54651311, 0911986246

kontrola pravidelná. V ostatných prípadoch (jednotlivo vyrobené alebo prestavané vozidlá) sa vykonanie technickej kontroly prestalo vyžadovať.

- c) *technická kontrola zvláštna* – Vykonáva sa na želanie prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla, v rozsahu, ktorý si sám určí. Má tak možnosť nechať si objektívne posúdiť technický stav vozidla. Nenahrádza technickú kontrolu pravidelnú – nemožno pri nej vydať kontrolnú nálepku, ani osvedčenie o technickej kontrole. Okrem toho sa takáto kontrola vyžaduje napr. pri výmene motora alebo karosérie, pri zápise zvláštnych výstražných svetidiel do osvedčenia o evidencii a pod.
- d) *technická kontrola administratívna* - Ak príde k poškodeniu alebo strate niektorého dokladu (kontrolná nálepka alebo osvedčenie o technickej kontrole), dá sa pri tomto druhu kontroly vydať náhradný doklad. Vykonáť sa dá aj na vozidle, ktorému ešte neuplynula lehota na prvú technickú kontrolu pravidelnú, v takom prípade sa vydajú doklady s vyznačenou lehotou platnosti až do prvej povinnej technickej kontroly pravidelnej.
- e) *technická kontrola na prepravu nebezpečných vecí (ADR)* – Vykonáva sa na vozidlách určených na prepravu nebezpečných vecí, zahŕňa aj technickú kontrolu pravidelnú.
- f) *technická kontrola na vydanie prepravného povolenia (CEMT)* – Vykonáva sa na nákladných vozidlách nad 3,5 t najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti zvýhodnených na základe svojich lepších ekologických a bezpečnostných vlastností v rámci multilaterálnej kvóty CEMT, zahŕňa aj technickú kontrolu pravidelnú.
- g) *opakovaná technická kontrola* - Ak sa zistia pri technickej kontrole chyby, dá sa do 30 dní vykonať opakovaná kontrola, pri ktorej sa posúdi len odstránenie zistených chýb. Obmedzenému rozsahu spravidla zodpovedá nižšia cena za takúto kontrolu. Po tridsaťdňovej lehote sa dá vykonať už len kontrola v plnom rozsahu.

Vozidlo môže byť podľa § 51 ods. 2 zákona pri technickej kontrole hodnotené ako *spôsobilé*, *dočasne spôsobilé* alebo *nespôsobilé* na premávku na pozemných komunikáciách:

- a) Ak je vozidlo vyhodnotené ako *spôsobilé*, znamená to, že na ňom nebola nájdená žiadna chyba, alebo len ľahké chyby. Tie nemajú vplyv na bezpečnosť prevádzky vozidla a vozidlo môže byť bez obmedzení používané v premávke až do uplynutia lehoty na absolvovanie ďalšej technickej kontroly pravidelnej.
- b) Na vozidle vyhodnotenom ako *dočasne spôsobilé* bola pri technickej kontrole nájdená jedna alebo viacero vážnych chýb. Tie síce nepredstavujú bezprostredné ohrozenie, ale majú vplyv na bezpečnosť prevádzky vozidla. Lehota, v ktorej je takéto vozidlo považované za spôsobilé a môže byť v premávke používané, je obmedzená na 30 dní odo dňa kontroly. Táto lehota je ale predovšetkým určená na odstránenie zistených chýb. Po uplynutí tridsaťdňovej lehoty, ak nebola vykonaná úspešná opakovaná kontrola, sa vozidlo stáva nespôsobilým.
- c) *Nespôsobilé* je také vozidlo, na ktorom bola pri technickej kontrole nájdená jedna alebo viacero nebezpečných chýb. Tie bezprostredne ohrozujú prevádzku vozidla, bezpečnosť osôb, majetku a životné prostredie, alebo poškodzujú pozemné komunikácie. Vozidlo sa nesmie v premávke používať a zákon vo svojom paragrafe 53 dokonca ukladá prevádzkovateľovi alebo vodičovi vozidla povinnosť nechať ho z STK odtiahnuť.

3. Sieť STK v roku 2012

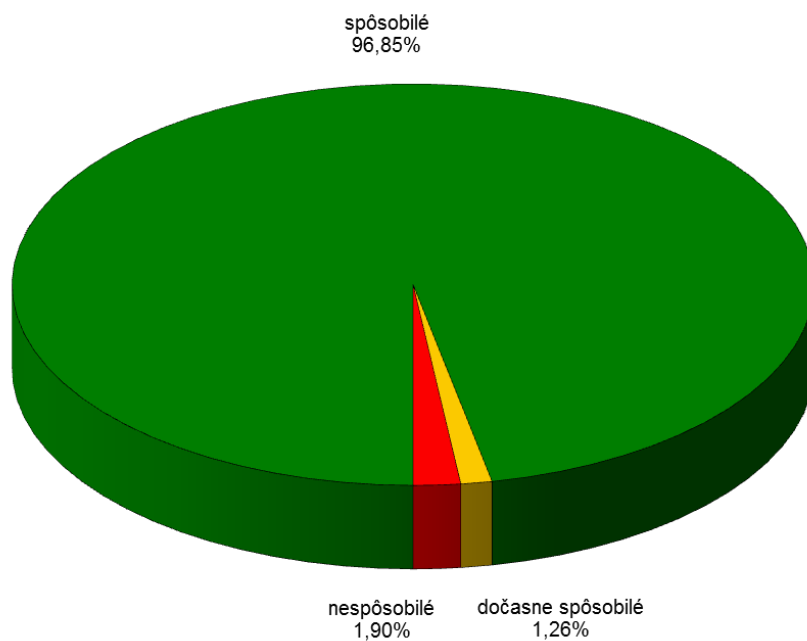
| | k 1.1.2012 | k 31.12.2012 |
|---|------------|--------------|
| počet STK v SR | 125 | 128 |
| počet kontrolných liniek v SR | 178 | 181 |
| počet kontrolných technikov v SR | 654 | 680 |

4. Technické kontroly v roku 2012

4.1 Počet technických kontrol jednotlivých druhov a hodnotenie vozidiel pri nich

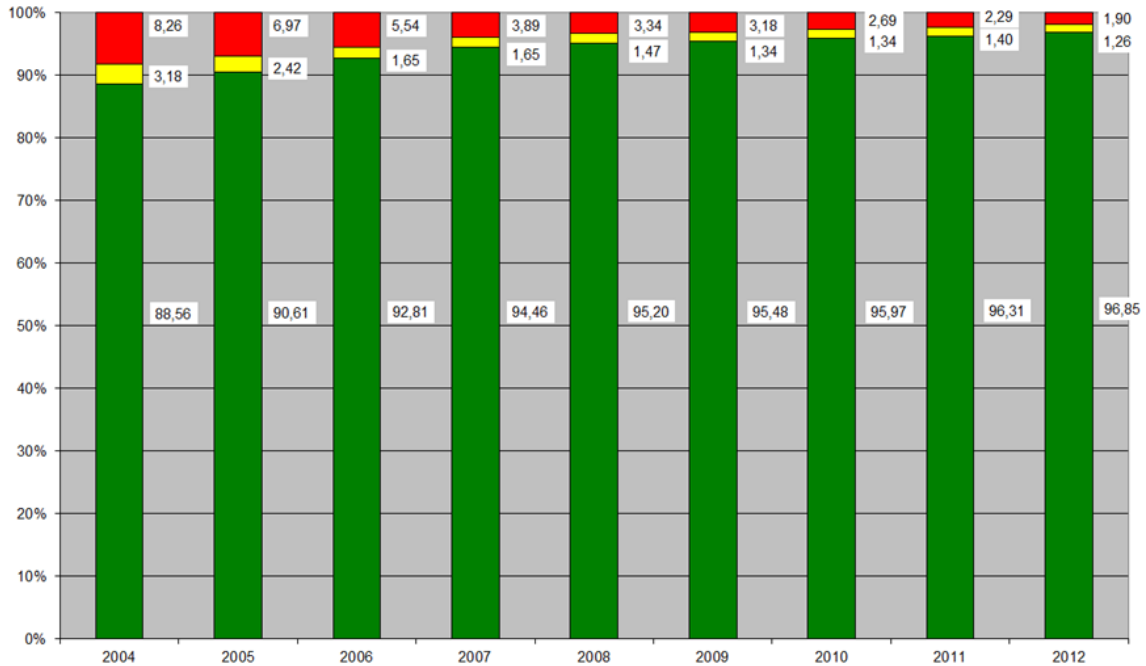
| Druh technickej kontroly | Spôsobilé | Dočasne spôsobilé | Nespôsobilé | Spolu |
|------------------------------|-----------|-------------------|-------------|------------------|
| pravidelné | 944.259 | 12.247 | 18.510 | 975.016 |
| administratívne | 80.349 | 6 | 31 | 80.386 |
| ADR | 1.231 | 12 | 63 | 1.306 |
| CEMT | 4.487 | 18 | 69 | 4.574 |
| zvláštne | 5.092 | 162 | 528 | 5.782 |
| opakované k pravidelným | 25.832 | 336 | 1.057 | 27.225 |
| opakované k administratívnym | 8 | 0 | 0 | 8 |
| opakované k ADR | 78 | 0 | 8 | 86 |
| opakované k CEMT | 81 | 1 | 10 | 92 |
| opakované ku zvláštnym | 33 | 0 | 11 | 44 |
| chybne zadaný druh kontroly | 7 | 0 | 0 | 7 |
| Celkom | | | | 1.094.526 |

4.2 Percentuálne zastúpenie jednotlivých stupňov hodnotenia vozidiel pri technických kontrolách pravidelných



4.3 Historický vývoj hodnotenia vozidiel pri technických kontrolách pravidelných

V diagrame je zelenou farbou vyznačený podiel spôsobilých vozidiel, žltou podiel dočasne spôsobilých vozidiel a červenou podiel vozidiel hodnotených ako nespôsobilé.



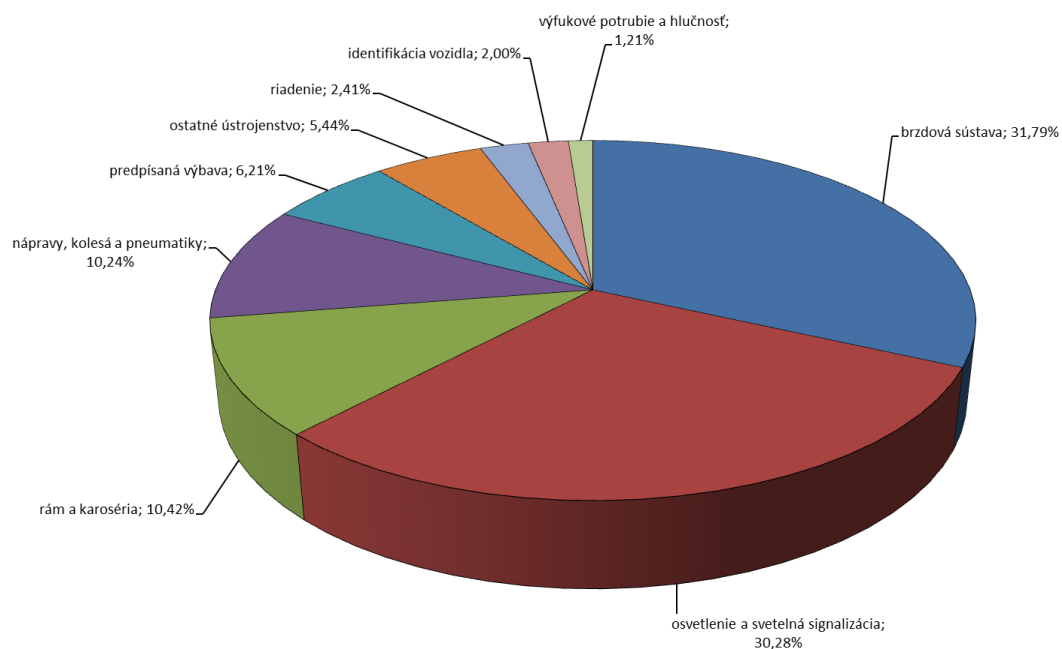
4.4 Podiel jednotlivých skupín kontrolných chýb na celkovom počte zistených vážnych alebo nebezpečných chýb

Vozidlá sú v tomto prehľade rozdelené na „ľahké“, medzi ktoré boli zaradené vozidlá kategórií L, M₁, N₁, O₁ a O₂, a na „ťažké“, teda vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄. Pre „ľahké“ aj „ťažké“ vozidlá osobitne bolo zistené, ako sú jednotlivé skupiny kontrolných úkonov zastúpené medzi zistenými vážnymi a nebezpečnými chybami pri technických kontrolách pravidelných.

Zastúpenie jednotlivých skupín kontrolných úkonov medzi vážnymi a nebezpečnými chybami pri technických kontrolách pravidelných vozidiel kategórií L, M₁, N₁, O₁ a O₂:

| poradie | skupina kontrolných úkonov | | podiel na celkovom počte vážnych a nebezpečných chýb |
|---------|----------------------------|------------------------------------|--|
| 1. | 200 | Brzdová sústava | 31,79% |
| 2. | 600 | Osvetlenie a svetelná signalizácia | 30,28% |
| 3. | 500 | Rám a karoséria | 10,42% |
| 4. | 400 | Nápravy, kolesá a pneumatiky | 10,24% |
| 5. | 900 | Predpísaná výbava | 6,21% |
| 6. | 700 | Ostatné ústrojenstvo | 5,44% |
| 7. | 300 | Riadenie | 2,41% |
| 8. | 100 | Identifikácia vozidla | 2,00% |
| 9. | 800 | Výfukové potrubie a hlučnosť | 1,21% |

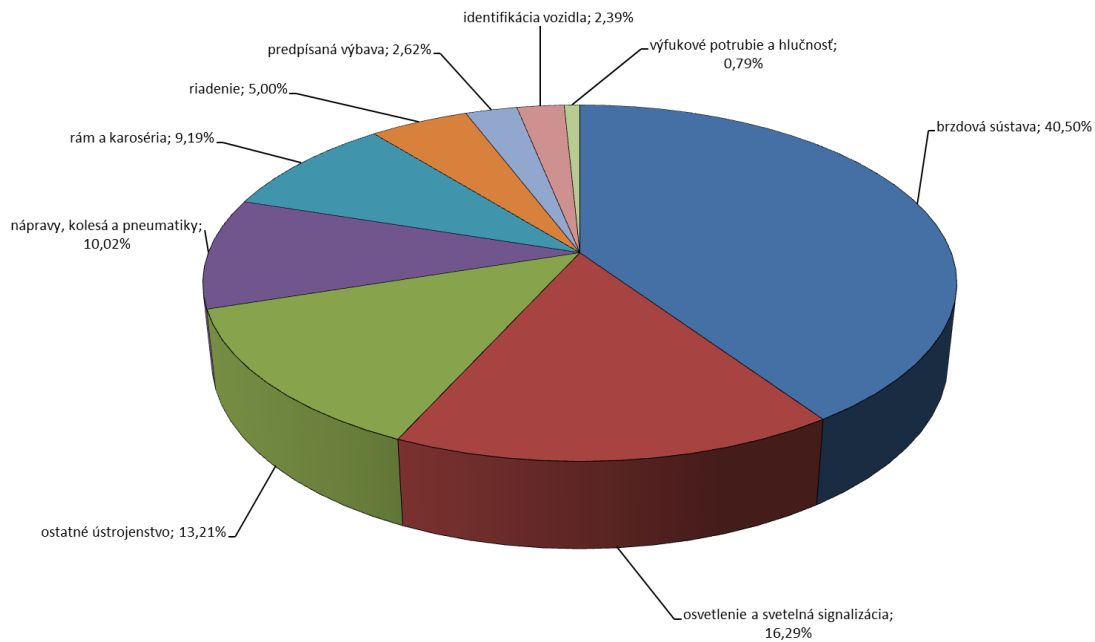
Grafické zobrazenie zastúpenia jednotlivých skupín kontrolných úkonov medzi vážnymi a nebezpečnými chybami pri technických kontrolách pravidelných vozidiel kategórií L, M₁, N₁, O₁ a O₂:



Zastúpenie jednotlivých skupín kontrolných úkonov medzi vážnymi a nebezpečnými chybami pri technických kontrolách pravidelných vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄:

| poradie | skupina kontrolných úkonov | | podiel na celkovom počte vážnych a nebezpečných chýb |
|---------|----------------------------|------------------------------------|--|
| 1. | 200 | Brzdová sústava | 40,50% |
| 2. | 600 | Osvetlenie a svetelná signalizácia | 16,29% |
| 3. | 700 | Ostatné ústrojenstvo | 13,21% |
| 4. | 400 | Nápravy, kolesá a pneumatiky | 10,02% |
| 5. | 500 | Rám a karoséria | 9,19% |
| 6. | 300 | Riadenie | 5,00% |
| 7. | 900 | Predpísaná výbava | 2,62% |
| 8. | 100 | Identifikácia vozidla | 2,39% |
| 9. | 800 | Výfukové potrubie a hlučnosť | 0,79% |

Grafické zobrazenie zastúpenia jednotlivých skupín kontrolných úkonov medzi vážnymi a nebezpečnými chybami pri technických kontrolách pravidelných vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄:



4.5 Najčastejšie vážne alebo nebezpečné chyby vozidiel zisťované pri technických kontrolách pravidelných

Podobne, ako v predchádzajúcom prehľade, sú vozidlá aj v tomto prehľade rozdelené na „ľahké“, medzi ktoré boli zaradené vozidlá kategórií L, M₁, N₁, O₁ a O₂, a na „ťažké“, teda vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄. Pre „ľahké“ aj „ťažké“ vozidlá osobitne boli zistené kontrolné úkony, v ktorých prichádza najčastejšie k odhaleniu vážnej alebo nebezpečnej chyby.

Kontrolné úkony s najčastejším výskytom vážnej alebo nebezpečnej chyby pri technických kontrolách pravidelných vozidiel kategórií L, M₁, N₁, O₁ a O₂:

| poradie | kontrolný úkon | | podiel vozidiel s vážnou alebo nebezpečnou chybou |
|---------|----------------|---|---|
| 1. | 208 | Parkovacia brzda - účinok | 0,75% |
| 2. | 202 | Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia | 0,67% |
| 3. | 605 | Stretávacie svetlá - nastavenie | 0,64% |
| 4. | 622 | Osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom | 0,39% |
| 5. | 901 | Zdravotnícke potreby (lekárnička) | 0,35% |
| 6. | 621 | Brzdové svetidlá - činnosť | 0,34% |
| 7. | 209 | Parkovacia brzda - zdvih páky | 0,25% |
| 8. | 707 | Motor a prevodovka - tesnosť | 0,23% |
| 9.-11. | 214 | Prevod parkovacej brzdy | 0,22% |
| 9.-11. | 223 | Brzdová kvapalina - stav | 0,22% |
| 9.-11. | 608 | Predné obrysové svetidlá motorového vozidla | 0,22% |

Kontrolné úkony s najčastejším výskytom vážnej alebo nebezpečnej chyby pri technických kontrolách vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄:

| poradie | kontrolný úkon | | podiel vozidiel s vážnou alebo nebezpečnou chybou |
|---------|----------------|--|---|
| 1. | 202 | Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia | 2,17% |
| 2. | 208 | Parkovacia brzda - účinok | 1,44% |
| 3. | 201 | Prevádzková brzda - účinok | 1,13% |
| 4. | 707 | Motor a prevodovka - tesnosť | 0,67% |
| 5. | 715 | Značenie niektorých údajov na vozidle | 0,63% |
| 6. | 307 | Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach | 0,53% |
| 7. | 605 | Stretávacie svetlá - nastavenie | 0,38% |
| 8. | 624 | Odrazové sklá a zadné označovacie tabuľky | 0,36% |
| 9. | 103 | VIN, výrobný štítok, výrobné číslo karosérie (nadstavby) | 0,32% |
| 10.-12. | 610 | Doplňkové a bočné obrysové svetidlá | 0,31% |
| 10.-12. | 402 | Kolesá - vôľa v zavesení | 0,31% |
| 10.-12. | 702 | Rýchloemer, tachograf | 0,31% |

5. Záver

Pri medziročnom porovnaní zastúpenia jednotlivých hodnotení spôsobilosti na premávku na pozemných komunikáciách pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2004 až 2012 kontinuálne rástol percentuálny podiel vozidiel hodnotených ako spôsobilé. Podiel vozidiel hodnotených ako nespôsobilé naopak klesal a podiel vozidiel hodnotených ako dočasne spôsobilé mierne klesal. Jednou z príčin tohto trendu môže byť postupná obnova vozového parku v Slovenskej republike a z toho vyplývajúci čoraz lepší technický stav vozidiel zisťovaný pri technických kontrolách. Nemožno však vylúčiť ani to, že STK pôsobiace v konkurenčnom prostredí v snahe udržať si zákazníka postupne zľavujú z kritérií daných predpismi.

Najčastejšie zisťovanými chybami vozidiel boli v roku 2012 tie, ktoré sa týkali brzdovej sústavy alebo osvetlenia a svetelnej signalizácie vozidiel. Problémom sa zdá byť predovšetkým nesúmerné pôsobenie prevádzkovej brzdy na kolesách jednej nápravy a nedostatočný účinok parkovacej brzdy. V prípade ľahkých vozidiel ďalej patrilo medzi častejšie zisťované chyby nesprávne nastavenie stretávacích svetlometov, respektíve nesvietiace osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom. Na ťažkých vozidlách patrilo medzi častejšie zisťované chyby tiež nedostatočný účinok prevádzkovej brzdy a únik oleja z motora alebo prevodovky.

6. Literatúra

- [1] Najčastejšie otázky o technických kontrolách vozidiel a zo súvisiacich oblastí, TESTEK, s.r.o., február 2012 (http://www.testek.sk/files/faq_02_2012.pdf)
- [2] Rybiarský, M. – Poslušný, M. – Varšava, M.: Vybrané štatistiky technických a emisných kontrol v Slovenskej republike, In.: Zborník príspevkov z 24. konferencie so zahraničnou účasťou Bezpečnosť a plynulosť v cestnej premávke konanej 25. a 26.10.2012 v Novom Smokovci
- [3] 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