

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

Marián Rybianský<sup>1</sup>, Michal Poslušný<sup>2</sup>

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

## 1. Úvod

Súčasny *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 [3] a 2009 [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.

Jednotliví užívatelia systému ISTK doň pristupujú 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 dopĺňať 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 pristupovať k uloženým dátam v rozsahu definovanom nasledovne:

<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

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 prezerateľ, nie však dopĺňať 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 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 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 brzd, 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 údajov môžu byť vytvárané 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 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. 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.

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	

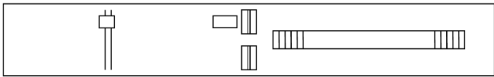

4. Rozdielna môže byť aj časová náročnosť kontroly dvojice vozidiel tej istej kategórie. Zle udržiavané vozidlo alebo staršie vozidlo s množstvom chýb je potrebné kontrolovať dlhšie, než vozidlo v dobrom technickom stave.
5. V prípade vozidiel kategórií M, N alebo T sa na kontrolnej linke STK často súčasne 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 súvisiacom s návrhom zmien prílohy II k smernici 2009/40/ES [5], ktorá členskými štátmi 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 [8]. Treba doplniť, že kontrolou sa v tejto citácii rozumie súčasné vykonanie technickej aj emisnej kontroly.

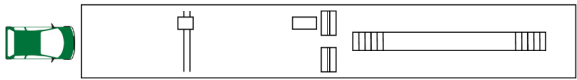

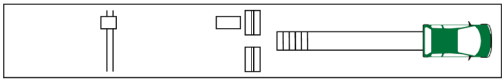
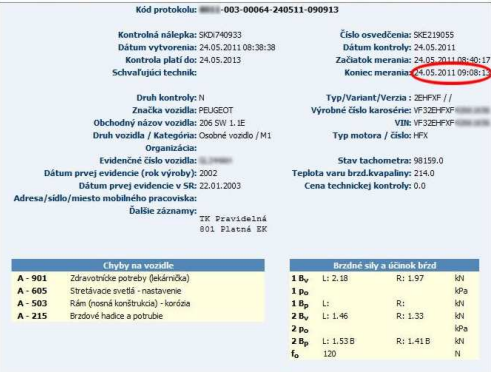
Pri uvážení týchto obmedzení možno hodnotu JTK použiť ako východisko pre výber napríklad „podozrivo krátkych“ kontrol. Vždy by však mali byť zvážené aj také podstatné okolnosti, ako je typ vozidla a jeho konštrukcia, alebo vek vozidla. Extrémne krátke kontroly navyše nie vždy musia byť dôsledkom nekorektného výkonu technickej kontroly. 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.

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 príjme 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 príjme na výzvu kontrolného technika.</p>	

<p>2.</p>	<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>																																	
<p>3.</p>	<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"> <thead> <tr> <th colspan="2">Chyby na vozidle</th> <th colspan="2">Brzdové sily a účinnok brzd</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A - 901</td> <td>Zdravotnícke potreby (lekárňočka)</td> <td>1 B<sub>p</sub></td> <td>L: 2,18 R: 1,97 kN</td> </tr> <tr> <td>A - 605</td> <td>Stretnúvacie zariadenie - nastavenie</td> <td>1 P<sub>o</sub></td> <td></td> </tr> <tr> <td>A - 503</td> <td>Rám (konštrukčianá) - horoba</td> <td>1 B<sub>p</sub></td> <td>L: R: kN</td> </tr> <tr> <td>A - 215</td> <td>Brzdové hadice a potrubie</td> <td>2 B<sub>p</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>p</sub></td> <td>L: 1,53B R: 1,41B kN</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>f<sub>0</sub></td> <td>120 N</td> </tr> </tbody> </table>	Chyby na vozidle		Brzdové sily a účinnok brzd		A - 901	Zdravotnícke potreby (lekárňočka)	1 B <sub>p</sub>	L: 2,18 R: 1,97 kN	A - 605	Stretnúvacie zariadenie - nastavenie	1 P <sub>o</sub>		A - 503	Rám (konštrukčianá) - horoba	1 B <sub>p</sub>	L: R: kN	A - 215	Brzdové hadice a potrubie	2 B <sub>p</sub>	L: 1,46 R: 1,33 kN			2 P <sub>o</sub>				2 B <sub>p</sub>	L: 1,53B R: 1,41B kN			f <sub>0</sub>	120 N
Chyby na vozidle		Brzdové sily a účinnok brzd																																
A - 901	Zdravotnícke potreby (lekárňočka)	1 B <sub>p</sub>	L: 2,18 R: 1,97 kN																															
A - 605	Stretnúvacie zariadenie - nastavenie	1 P <sub>o</sub>																																
A - 503	Rám (konštrukčianá) - horoba	1 B <sub>p</sub>	L: R: kN																															
A - 215	Brzdové hadice a potrubie	2 B <sub>p</sub>	L: 1,46 R: 1,33 kN																															
		2 P <sub>o</sub>																																
		2 B <sub>p</sub>	L: 1,53B R: 1,41B kN																															
		f <sub>0</sub>	120 N																															

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 prístavenia vozidla na STK. Kontrolní technici vyznačujú v týchto prípadoch údaje o kontrole do systému ISTK a vystavujú doklady o technickej kontrole bez toho, aby vozidlo skontrolovali. Zákonom 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.

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

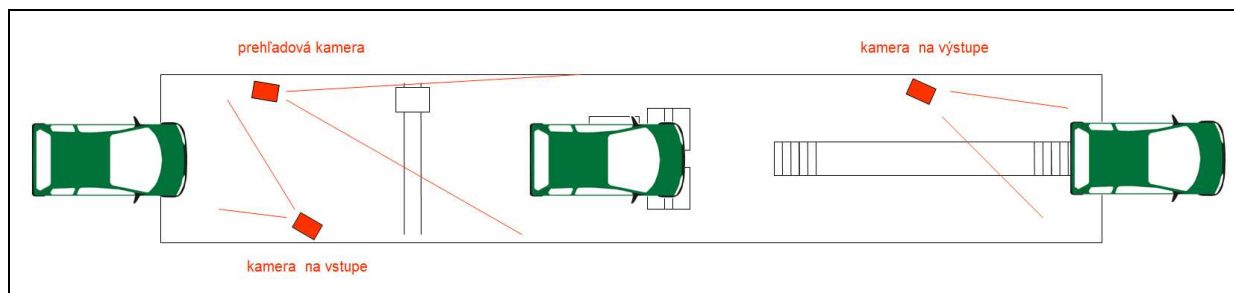
Od roku 2008 prebieha za účasti technickej služby technickej kontroly vozidiel príprava prepojenia informačných systémov ISTK a IS EVO (evidencia vozidiel) v správe PZ SR. Jedným z cieľov tohto projektu je zefektívnenie zisťovania vozidiel, ktoré neboli v ustanovených lehotách podrobené technickej, respektíve 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 previerky 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 zlepši možnosti ŠOD, súvisí s pripravovaným povinným zavedením monitorovacích záznamových zariadení na STK. Pôjde 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 siete 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. Na príprave konceptu riešenia 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 týchto 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.

Presné technické parametre zavádzaných monitorovacích záznamových zariadení, ani termín ich celoplošného nasadenia, zatiaľ nie sú definitívne určené, mali by byť predmetom pripravovanej novelizácie vyhlášky č. 578/2006 Z. z. Na základe doteraz vykonaných prác na projekte však možno aspoň približne opísať spôsob využitia týchto zariadení pri ŠOD.



Obr. č. 1. Predpokladaná konfigurácia kamier monitorovacieho záznamového zariadenia na kontrolnej linke STK.

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. Vyhotoví 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 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. Vyhotoví 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.
- Táto 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.  
Evidenčné číslo vozidla je zámerne rozostrené kvôli ochrane identity pri ich zverejnení.

## 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. – 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,
- [7] 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,
- [8] Recommendation no. 1 – Inspection of vehicles in categories M, N and O, revision 1, CITA aisbl, Brusel, 17.10.2006.



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.	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  b) pri technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia nie je uvedený predpísaný text  c) v prípade chyby v kontrolných úkonoch č. 101 až 105 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  čl. 5 metodického pokynu č. 6/2009 na vykonávanie technických kontrol na vydanie prepravného povolenia (platí počnúc 1.4.2009, predtým platil iný predpis)  spôsob kontroly predmetných kontrolných úkonov podľa metodického pokynu č. j. 11521 – 2100 / 06, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel, prípadne čl. 3 ods. 5 metodického pokynu č. 19/2009	<i>Pri technickej kontrole administratívnej (druh kontroly "A") musí byť v každom prípade v rubrike Ďalšie záznamy STK uvedený niektorý z týchto textov identifikujúcich zdroj údajov, na základe ktorých bola vykonaná:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Vozidlo po prvý raz prihlásené do evidencie" (dátum)</li> <li>• "Na základe záznamu v databáze AIS"</li> <li>• "Na základe rozhodnutia č." (číslo rozhodnutia) "Obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v" (mesto sídla)</li> <li>• "Na základe protokolu" (kód protokolu)</li> <li>• "Na základe osvedčenia" (séria a číslo) "zo dňa" (dátum)</li> <li>• "Na základe kontrolnej nálepky" (séria a číslo)</li> <li>• "Na základe potvrdenia CEMT" (séria a číslo) "zo dňa" (dátum)</li> <li>• "Na základe osvedčenia ADR" (séria a číslo) "zo dňa" (dátum)</li> </ul> <i>Ak ide o papierový doklad, môže byť pred označením dokladu ešte text "overenej kópie".</i>  <i>Pri technickej kontrole na vydanie prepravného povolenia (druh kontroly "S") musí byť v každom prípade v rubrike Ďalšie záznamy STK uvedený niektorý z týchto textov informujúcich o plnení špecifických technických požiadaviek CEMT:</i> <i>"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". Platí len pre technické kontroly vykonané počnúc 1.4.2009.</i>  <i>Pri všetkých druhoch technickej kontroly pri vyznačení akejkoľvek chyby v kontrolných úkonoch č. 101 až 105 musí byť 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>
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.j. 11521 – 2100 / 06, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel	<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. 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>