

# VYBRANÉ ŠTATISTIKY TECHNICKÝCH A EMISNÝCH KONTROL V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

Marián Rybianský<sup>1)</sup>, Michal Poslušný<sup>2)</sup>, Michal Varšava<sup>3)</sup>

TESTEK, s.r.o., Bratislava, poverená technická služba technickej kontroly vozidiel  
S-EKA s.r.o. Nitra, poverená technická služba emisnej kontroly vozidiel

## SELECTED STATISTICS OF THE VEHICLE TECHNICAL INSPECTIONS AND EMISSIONS CHECKS IN THE SLOVAK REPUBLIC

### Summary

Since the year 2007 when there was introduced the state-wide unified automated information system of technical vehicle inspections and emission checks, were by means of it collected data about several million vehicle inspections. Data stored in its database create thus a sufficiently extensive set of data for statistical analysis. The paper deals with selected statistical output of periodical technical inspections and emission checks of some vehicle categories registered in the Slovak Republic.

### 1. Úvod / Extrakt

Od roku 2007, kedy bol v Slovenskej republike celoplošne zavedený jednotný automatizovaný informačný systém technickej a emisnej kontroly vozidiel, boli jeho prostredníctvom zozbierané údaje o niekoľkých miliónoch kontrol vozidiel. Údaje uložené v databáze systému tak tvoria dostatočne rozsiahly súbor dát na štatistickú analýzu. Predmetom príspevku sú vybrané štatistické výstupy z pravidelných technických a emisných kontrol niektorých kategórií vozidiel evidovaných v Slovenskej republike.

### 2. Štatistické ukazovatele vybraných kategórií vozidiel pri technických kontrolách v Slovenskej republike

#### 2.1 Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách

Vozidlo môže byť pri technickej kontrole hodnotené ako *spôsobilé*, *dočasne spôsobilé* alebo *nespôsobilé* na premávku na pozemných komunikáciách.

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.

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.

*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

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

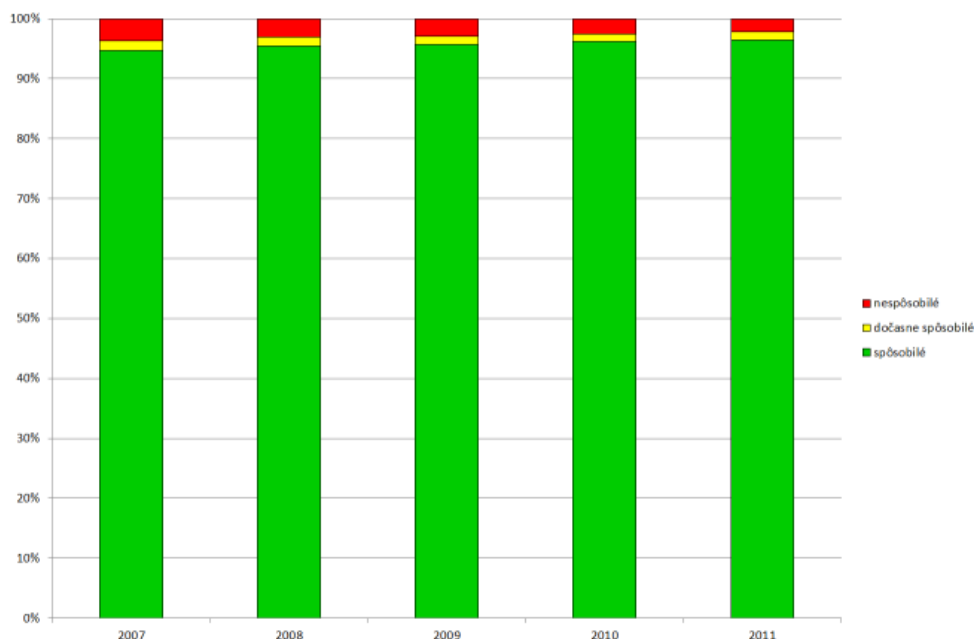
<sup>2)</sup> Michal Poslušný, TESTEK, s.r.o., [michal.poslusny@testek.sk](mailto:michal.poslusny@testek.sk), tel.: 02/54651311, 0911986246

<sup>3)</sup> Ing. Michal Varšava, S-EKA s.r.o., [varsava@seka.sk](mailto:varsava@seka.sk), tel.: 037/6517 301, 0915114556

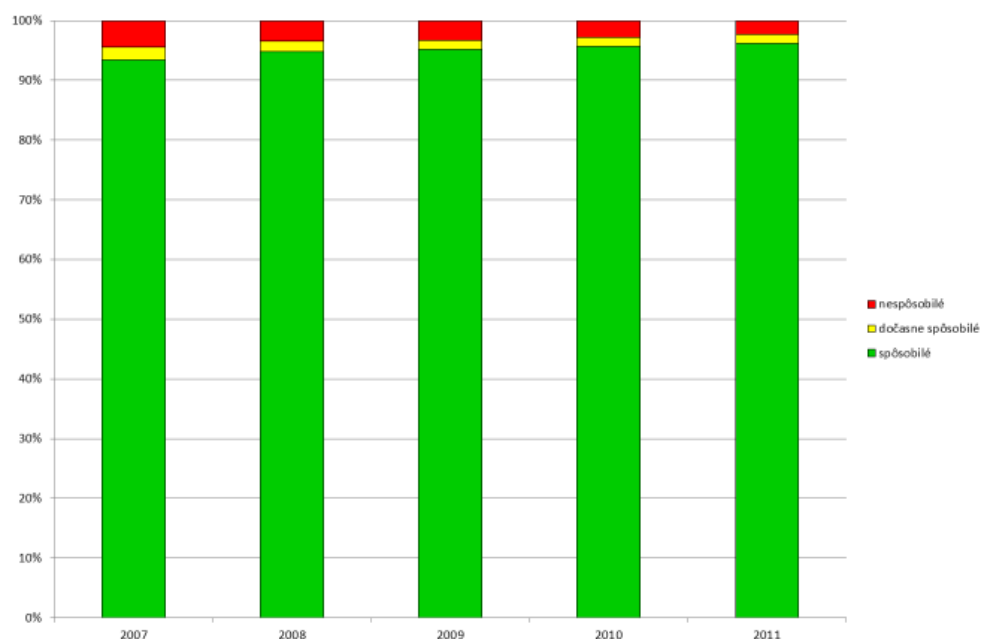
komunikácie. Vozidlo sa nesmie v premávke používať a zákon č. 725/2004 Z. z. vo svojom paragrafe 53 dokonca ukladá prevádzkovateľovi alebo vodičovi vozidla povinnosť nechať ho zo stanice technickej kontroly (STK) odtiahnuť.

## 2.2 Historický vývoj hodnotenia vozidiel pri technických kontrolách

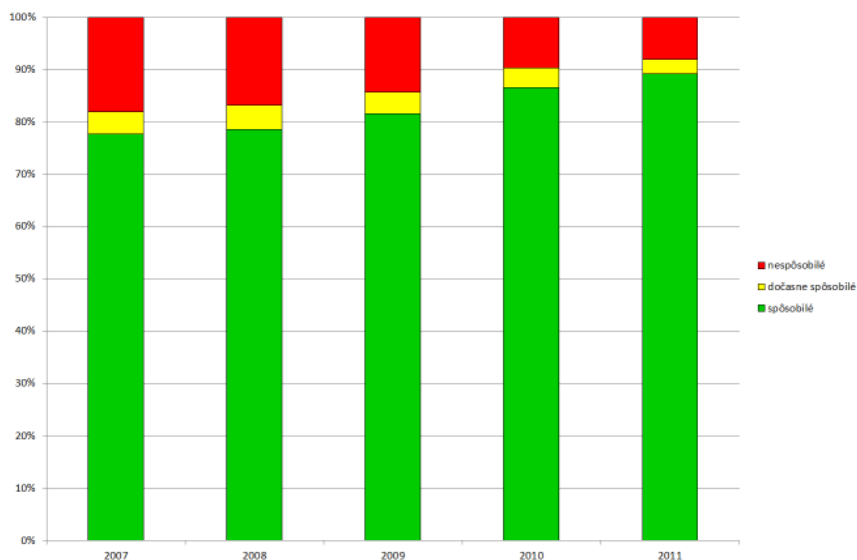
Spracovávaný súbor dát predstavovali výsledky z technických kontrol pravidelných za obdobie rokov 2007 až 2011 za celú sieť STK v Slovenskej republike. Skúmané boli hodnotenia vozidiel kategórií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>3</sub> a N<sub>3</sub>, osobitne pre jednotlivé kalendárne roky vykonania technickej kontroly.



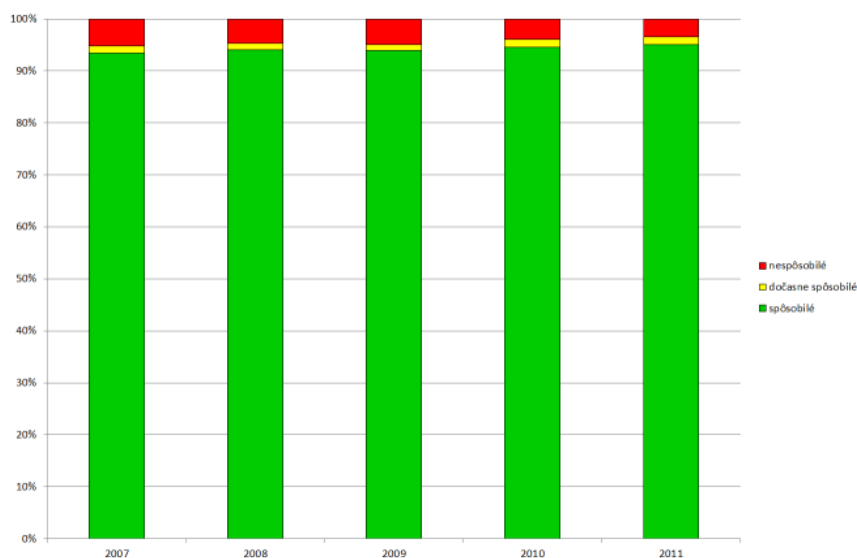
Obr. č. 1.: Hodnotenie vozidiel kategórie M<sub>1</sub> pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2007 až 2011. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.



Obr. č. 2.: Hodnotenie vozidiel kategórie N<sub>1</sub> pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2007 až 2011. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.



Obr. č. 3.: Hodnotenie vozidiel kategórie M<sub>3</sub> pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2007 až 2011. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.



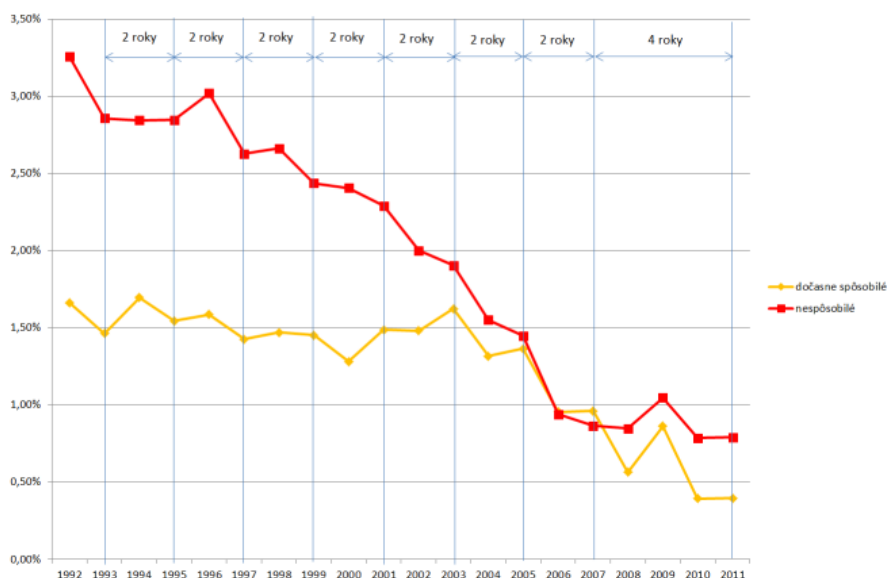
Obr. č. 4.: Hodnotenie vozidiel kategórie N<sub>3</sub> pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2007 až 2011. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.

Pri všetkých skúmaných kategóriách vozidiel (obr. č. 1 až 4) badať, že v rokoch 2007 až 2011 kontinuálne rástol percentuálny podiel vozidiel hodnotených ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách. Podiel vozidiel hodnotených ako nespôsobilé naopak klesal a podiel vozidiel hodnotených ako dočasne spôsobilé ostával približne rovnaký. Výnimkou bol len nepatrný dočasný pokles podielu spôsobilých a nárast podielu nespôsobilých vozidiel kategórie N<sub>3</sub> v roku 2009. Rozdelenia hodnotení vozidiel na spôsobilé, dočasne spôsobilé a nespôsobilé sú pre jednotlivé kategórie vozidiel odlišné. Predovšetkým je zjavné, že sa podiel spôsobilých vozidiel kategórie M<sub>3</sub> dlhodobo udržiaval nižší oproti ostatným skúmaným kategóriám vozidiel (o 15,79 až 16,99 percentuálnych bodov v roku 2007). Postupne sa však tento rozdiel znižuje, v roku 2011 predstavoval už len 5,90 až 7,30 percentuálneho bodu.

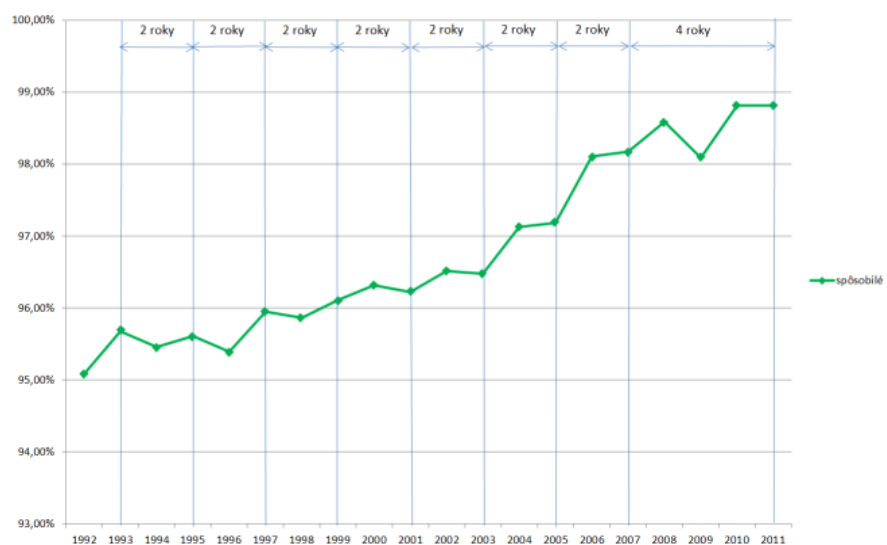
### 2.3 Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách v závislosti od roku prvého prihlásenia do evidencie

Spracovaný súbor dát predstavovali výsledky z technických kontrol pravidelných z roku 2011 za celú sieť STK v Slovenskej republike. Skúmané boli hodnotenia vozidiel kategórie M<sub>1</sub> v závislosti od ich roku prvého prihlásenia do evidencie.

V diagramoch na obr. č. 5 a 6 sú okrem dát vyznačené aj lehoty na absolvovanie technických kontrol pravidelných vozidiel kategórie M<sub>1</sub> – 4 roky po prvom prihlásení do evidencie a následne každé dva roky. Skúmaný súbor dát obsahoval aj štatisticky významný počet údajov z technických kontrol pravidelných vozidiel do štyroch rokov od prvého prihlásenia do evidencie, hoci technickej kontrole pravidelnej za bežných okolností ešte nepodliehajú. Pravdepodobne išlo o vozidlá, ktoré ich prevádzkovatelia pristavili na technickú kontrolu dobrovoľne ešte pred uplynutím lehoty na prvú povinnú technickú kontrolu pravidelnú, vozidlá, ktoré majú skrátenú lehotu kontroly (vozidlá taxislužby, výcvikové vozidlá autoškôl, vozidlá zdravotnickej záchranej služby atď.) alebo vozidlá, ku ktorým bolo potrebné predložiť protokol z technickej kontroly v správnom konaní (napr. vykonaná hromadná prestavba typu, pridelené náhradné VIN a pod.).



Obr. č. 5.: Podiel hodnotenia vozidiel kategórie M<sub>1</sub> ako „nespôsobilých“ a „dočasne spôsobilých“ pri technických kontrolách pravidelných v roku 2011 v závislosti od roku prvého prihlásenia do evidencie. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.



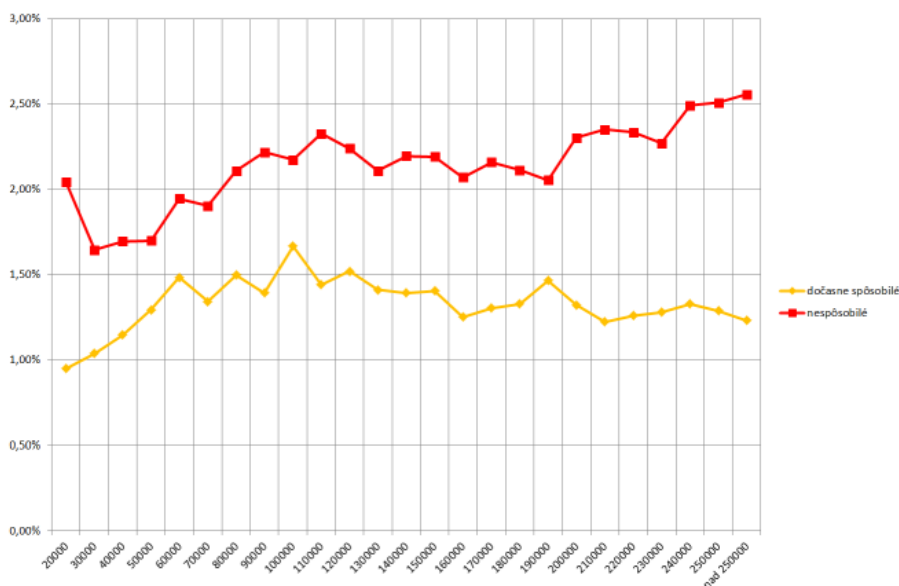
Obr. č. 6.: Podiel hodnotenia vozidiel kategórie M<sub>1</sub> ako „spôsobilých“ pri technických kontrolách pravidelných v roku 2011 v závislosti od roku prvého prihlásenia do evidencie. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.

V diagramoch je zjavný trend nárastu podielu nespôsobilých a poklesu podielu spôsobilých vozidiel, teda zhoršovania hodnotenia, s rastúcim vekom vozidla (s rastúcim časovým odstupom od dátumu prvého prihlásenia do evidencie). Najvýraznejší pokles podielu spôsobilých vozidiel (0,92 percentuálneho bodu) bol zaznamenaný medzi rokmi prvého

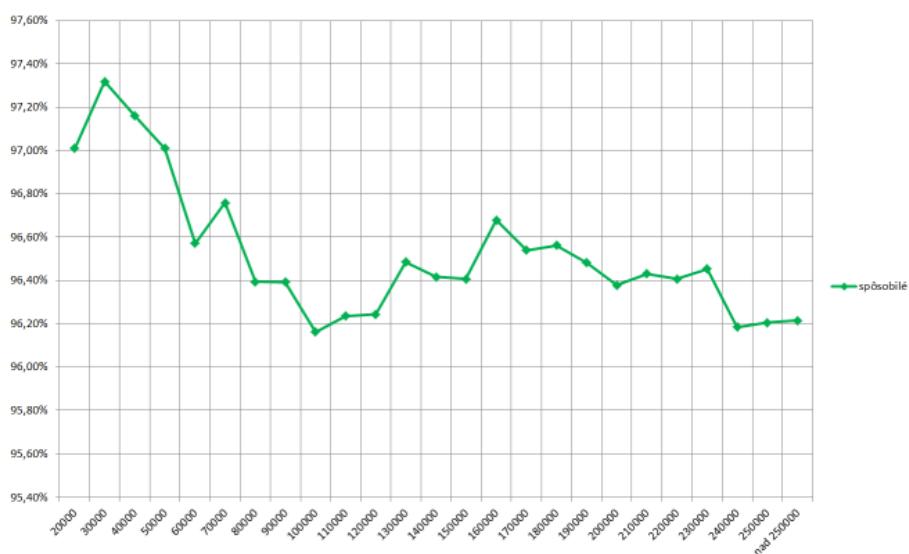
prihlásenia do evidencie 2006 a 2005, teda v rozmedzí 5 až 6 rokov pred rokom vykonania kontroly (2011). Výrazný pokles (0,66 percentuálneho bodu) bol zistený aj medzi rokmi prvého prihlásenia do evidencie 2004 a 2003, teda v rozmedzí 7 až 8 rokov pred vykonaním kontroly.

2.4 Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách v závislosti od stavu počtu počítadla najazdených kilometrov

Súbor dát predstavovali výsledky z technických kontrol pravidelných z roku 2011 za celú sieť STK v Slovenskej republike. Skúmané boli hodnotenia vozidiel kategórie M<sub>1</sub> v závislosti od stavu počtu počítadla najazdených kilometrov odčítaného kontrolným technikom. Do úvahy neboli brané zjavne nesprávne údaje o počte najazdených kilometrov (napr. 0 km alebo údaje v miliónoch km).



Obr. č. 7.: Podiel hodnotenia vozidiel kategórie M<sub>1</sub> ako „nespôsobilých“ a „dočasne spôsobilých“ pri technických kontrolách pravidelných v roku 2011 v závislosti od stavu počtu počítadla najazdených kilometrov. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.



Obr. č. 8.: Podiel hodnotenia vozidiel kategórie M<sub>1</sub> ako „spôsobilých“ pri technických kontrolách pravidelných v roku 2011 v závislosti od stavu počtu počítadla najazdených kilometrov. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike. Prislúchajúce číselné hodnoty sú uvedené v tabuľke v prílohe č. 1.

V diagramoch je zjavný trend nárastu podielu nespôsobilých a poklesu podielu spôsobilých vozidiel, teda zhoršovania hodnotenia, s rastúcim počtom najjazdených kilometrov. Najvýraznejší pokles podielu spôsobilých vozidiel (0,44 percentuálneho bodu) bol zaznamenaný medzi skupinami vozidiel s počtom kilometrov od 40.000 do 50.000 a od 50.000 do 60.000.

## 2.5 Najčastejšie vážne alebo nebezpečné chyby vozidiel zisťované pri technických kontrolách

Súbor dát predstavovali výsledky z technických kontrol pravidelných z roku 2011 za celú sieť STK v Slovenskej republike. Vozidlá boli na základe príslušnosti ku kategórii rozdelené do dvoch skupín. Do skupiny „ľahkých vozidiel“ boli zaradené vozidlá kategórií L, M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub> a do skupiny „ťažkých“ vozidlá 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. Pre každú skupinu osobitne boli zistené kontrolné úkony, v ktorých prichádza najčastejšie k zisteniu vážnej alebo nebezpečnej chyby. Výsledky sú uvedené v tabuľkách č. 1 a č. 2.

Tab. č. 1.: Kontrolné úkony s najčastejším výskytom vážnej alebo nebezpečnej chyby pri technických kontrolách vozidiel kategórií L, M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub> v celej sieti STK v Slovenskej republike v roku 2011:

číslo kontrolného úkonu	názov kontrolného úkonu	podiel vozidiel s vážnou alebo nebezpečnou chybou
202	Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia	0,85 %
208	Parkovacia brzda - účinok	0,85 %
605	Stretávacie svetlá - nastavenie	0,79 %
622	Osvetlenie zadnej tabuľky s evidenčným číslom	0,45 %
621	Brzdové svetidlá - činnosť	0,36 %
223	Brzdová kvapalina - stav	0,35 %
209	Parkovacia brzda - zdvih páky	0,30 %
214	Prevod parkovacej brzdy	0,28 %
608	Predne obrysové svetidlá motorového vozidla	0,27 %
901	Zdravotnícke potreby (lekárnička)	0,27 %

Tab. č. 2.: Kontrolné úkony s najčastejším výskytom vážnej alebo nebezpečnej chyby pri technických kontrolách vozidiel 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 v celej sieti STK v Slovenskej republike v roku 2011:

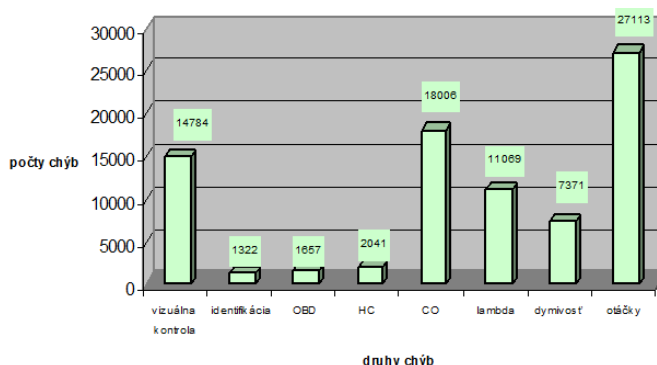
číslo kontrolného úkonu	názov kontrolného úkonu	podiel vozidiel s vážnou alebo nebezpečnou chybou
202	Prevádzková brzda - súmernosť pôsobenia	2,32 %
208	Parkovacia brzda - účinok	1,40 %
201	Prevádzková brzda - účinok	0,73 %
715	Značenie niektorých údajov na vozidle	0,64 %
624	Odrasové sklá a zadné označovacie tabuľky	0,48 %
307	Vôľa v kĺboch, riadiacich pákach a tyčiach	0,43 %
605	Stretávacie svetlá - nastavenie	0,39 %
707	Motor a prevodovka - tesnosť	0,36 %
702	Rýchlomer, tachograf	0,34 %
701	Zvukové výstražné zariadenie	0,32 %

Ako vyplýva z tabuliek č. 1 a 2, v oboch skupinách vozidiel boli najčastejšie zisťovanými chybami tie, ktoré sa týkajú brzdovej sústavy vozidla. 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 patril medzi častejšie zisťované chyby tiež nedostatočný účinok prevádzkovej brzdy a absencia niektorého z povinných označení vozidla (napr. predpísaný tlak hustenia pneumatík). Oproti minulosti prišlo k nárastu podielu vozidiel s chybami v reflexnom označení, pravdepodobne v súvislosti so zavedením povinného vyznačenia obrysov reflexnými pásmi podľa predpisu EHK č. 104.

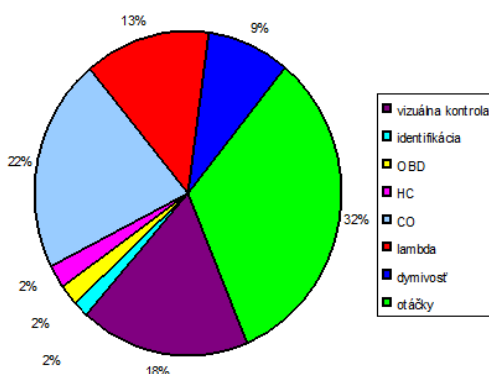
### 3. Štatistické ukazovatele pri emisných kontrolách v Slovenskej republike

Z pohľadu emisných kontrol je situácie mierne odlišná od štatistických výstupov pri technických kontrolách. Aj keď celkový počet nespôsobilých vozidiel má podobne klesajúci charakter ako pri technických kontrolách, je dôležité si uvedomiť, že celkové podmienky vyhodnocovania a štruktúra emisných kontrol majú oproti technickým kontrolám odlišný charakter. Vozidlá sú pri emisnej kontrole hodnotené len dvojstupňovo, a to buď spôsobilé, alebo nespôsobilé, neexistuje dočasná spôsobilosť. To znamená, že na základe akejkoľvek chyby resp. nedostatku zisteného pri emisnej kontrole je vozidlo hodnotené ako nespôsobilé. Z tohto hľadiska je dôležité poznanie, ktoré chyby sa pri emisných kontrolách vyskytujú najčastejšie a majú tak najväčší podiel na nespôsobilosti vozidiel. Na grafe zobrazenom na obrázkoch č. 9 a 10 je zaznamenaný výskyt jednotlivých nedostatkov pri emisných kontrolách v období rokov 2007 až 2011.



Obr. č. 9.: Počet jednotlivých druhov nedostatkov zistených pri emisnej kontrole v období rokov 2007 – 2011.

Z uvedeného vyplýva, že najčastejším nedostatkom zisteným pri emisnej kontrole bola neschopnosť vozidla dosiahnuť, resp. udržať po stanovený čas požadované otáčky motora. V položke otáčky sú zahrnuté voľnobežné a zvýšené otáčky zážihových motorov, ale aj voľnobežné a maximálne otáčky vznetrových motorov, takže táto štatistika sa dotýka celého spektra kontrolovaných vozidiel. Oproti tomu druhým najčastejším nedostatkom je vysoký podiel oxidu uhľoňatého vo výfukových plynch, a to aj napriek tomu, že táto položka sa dotýka len vozidiel so zážihovým motorom (nie je to súčasť kontrolovaného spektra všetkých vozidiel) a pri vozidlách so zážihovým motorom je to jeden z najdôležitejších ukazovateľov technického stavu motora. Položka OBD má v súčasnosti dosť nízky podiel, no do budúcnosti sa počíta s nárastom počtu týchto nedostatkov, nakoľko v súčasnosti je veľký podiel nespôsobilých vozidiel z obdobia, keď OBD nebolo povinnou výbavou vozidiel.



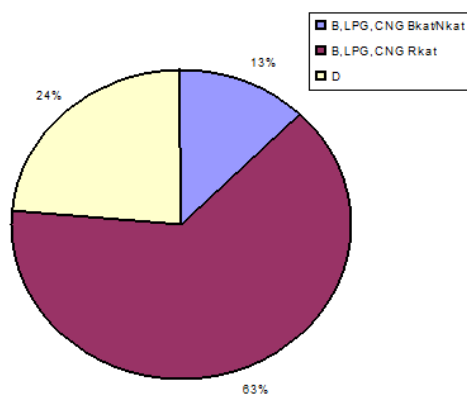
Obr. č. 10.: Zobrazenie percentuálneho podielu výskytu jednotlivých nedostatkov zistených pri emisných kontrolách v období rokov 2007-2011.

Ďalším dôležitým faktorom odlišujúcim emisné kontroly od technických kontrol je najmä to, že pri emisnej kontrole sa rozlišujú tri samostatné skupiny vozidiel rozdelené podľa druhu paliva a emisného systému.

Zaradíme sem:

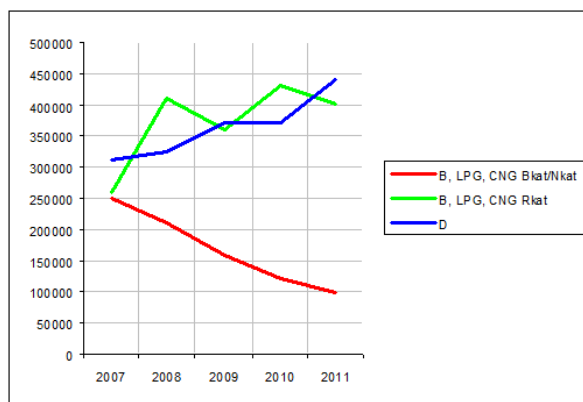
- vozidlá so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom na palivá benzín alebo plyn (LPG/CNG),
- vozidlá so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so zdokonaleným emisným systémom vybavené palubným diagnostickým systémom OBD na palivá benzín alebo plyn (LPG/CNG),
- vozidlá so vznetovým motorom a so vznetovým motorom vybavené palubným diagnostickým systémom OBD.

Tieto tri skupiny majú nielen rozdielne metodické postupy výkonu, vyhodnocované parametre a podmienky merania, ale aj rozdielne zloženie z hľadiska kategórií a veku vozidiel. Obrázok č. 11 znázorňuje aj ich rozdielny percentuálny podiel na celkovej nespôsobilosti vozidiel v roku 2011.



Obr. č. 11.: Percentuálny podiel nespôsobilosti vozidiel pri emisnej kontrole v roku 2011 v závislosti od druhu paliva a emisného systému.

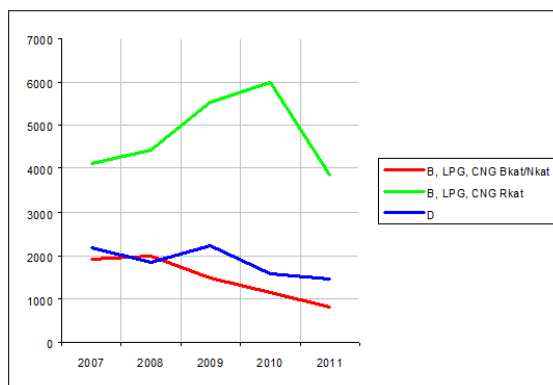
Tieto tri skupiny sa aj v rozdielnej miere podieľajú na celkovom počte emisných kontrol a pokiaľ v poslednom období klesá počet nespôsobilých vozidiel so zážihovým motorom a nezdokonaleným emisným systémom, tak to nie je zapríčinené ich zlepšeným technickým stavom, ale súvisí to s celkovým výrazným znižovaním počtu týchto vozidiel, ako to zobrazujú aj grafy na obrázkoch č. 12 a 13. Na týchto obrázkoch je zrejмый nielen pokles nespôsobilých vozidiel so zážihovým motorom a nezdokonaleným emisným systémom, ale aj pokles spôsobilých vozidiel tohto typu.



Obr. č. 12.: Zobrazenie priebehu spôsobilosti vozidiel v období rokov 2007 – 2011 v závislosti od druhu paliva a emisného systému.

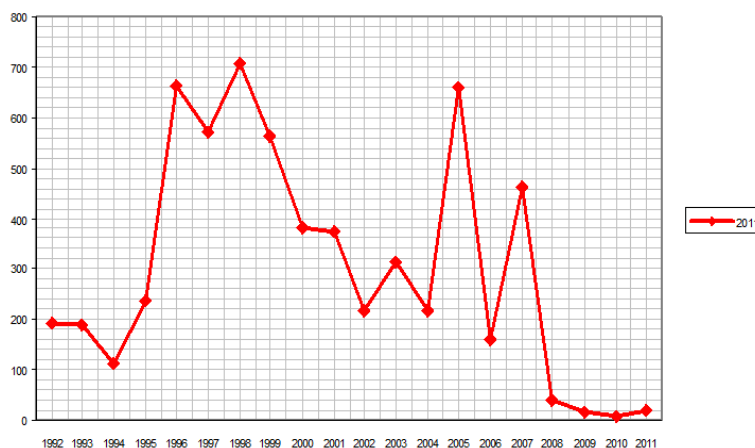
Naopak pri vozidlách so zážihovým motorom a zdokonaleným emisným systémom a vozidlách so vznetovým motorom je najmä v posledných rokoch zaznamenaný nárast počtu spôsobilých vozidiel a pokles vozidiel nespôsobilých, čo môže súvisieť nielen so zvyšovaním počtu nových vozidiel, ale najmä so zlepšovaním technického stavu týchto vozidiel. Zároveň z grafov vyplýva jemný nárast zvyšovania celkového počtu kontrol vozidiel so vznetovým motorom.





Obr. č. 13.: Zobrazenie priebiehu nespôsobilosti vozidiel v období rokov 2007 – 2011 v závislosti od druhu paliva a emisného systému.

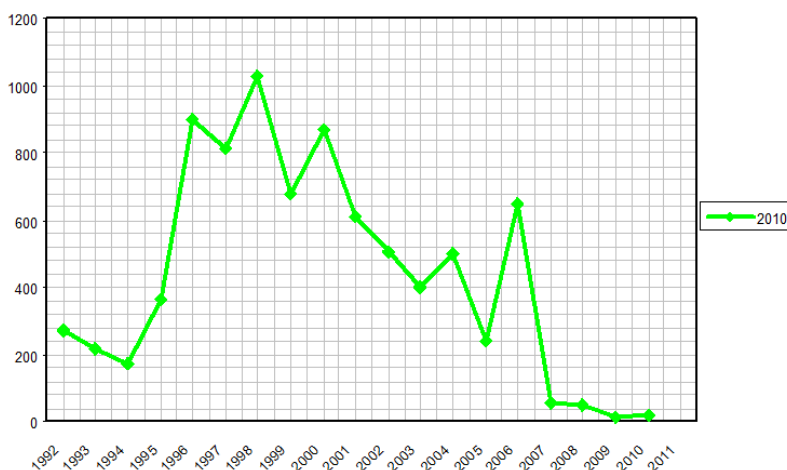
Dôležitý faktor ovplyvňujúci nespôsobilosť vozidiel pri emisnej kontrole je aj vek vozidla. Z grafov na obrázkoch č. 14 a 15 vyplýva zrejmy pokles nespôsobilých vozidiel so znižujúcim sa vekom vozidiel. Je však dôležité brať do úvahy aj celkový počet emisných kontrol vykonaných na vozidlách daného roku prvého prihlásenia vozidla do evidencie. Z toho dôvodu sú tak extrémne nízke hodnoty pri vozidlách prihlásených prvýkrát do evidencie v rokoch 2008-2011 na obr. č. 14 a v rokoch 2007 – 2010 na obr. č. 15, nakoľko sa jedná o vozidlá, ktoré ešte nemajú zákonnú povinnosť podrobenia sa emisnej kontrole a na emisnej kontrole boli na vlastnú žiadosť, resp. z dôvodu dovozu alebo prestavby.



Obr. č. 14.: Zobrazenie podielu nespôsobilých vozidiel pri emisných kontrolách v roku 2011 v závislosti od roku prvého prihlásenia do evidencie

Extrémne vrcholy pri dátumoch prvého prihlásenia 2005 a 2007 na obrázku č. 14 a pri dátume 2006 zas poukazujú na dvojročný cyklus podrobovania vozidiel emisnej kontrole a teda vozidlá prvýkrát prihlásené do evidencie v nepárnych rokoch majú v roku 2011 väčšiu mieru nespôsobilosti ako vozidlá prihlásené do evidencie v párnych rokoch.

Naopak, pri pohľade na obrázok č. 15 je zrejmé, že v roku 2010 bol väčší výskyt vozidiel s párnym rokom prvého prihlásenia do evidencie. Tieto extrémne prejavy sa obmedzujú až na vozidlá prihlásené prvýkrát do evidencie v roku 2004 a neskôr, nakoľko staršie ročníky sú ovplyvnené spoločným nábehom spúšťania emisných kontrol na vozidlách so vznetrovým motorom v rokoch 2002 – 2003 a na vozidlách so zážihovým motorom a zdokonaleným emisným systémom v rokoch 2007 – 2008.



Obr. č. 15.: Zobrazenie podielu nespôsobilých vozidiel pri emisných kontrolách v roku 2010 v závislosti od roku prvého prihlásenia do evidencie.

## 4. Záver

### 4.1 Technické kontroly

Pre všetky skúmané kategórie vozidiel platí, že pri medzročnom porovnaní zastúpenia jednotlivých hodnotení spôsobilosti na premávku na pozemných komunikáciách pri technických kontrolách v rokoch 2007 až 2011 kontinuálne rástol percentuálny podiel vozidiel hodnotených ako spôsobilé. Podiel vozidiel hodnotených ako nespôsobilé naopak klesal a podiel vozidiel hodnotených ako dočasne spôsobilé ostával približne rovnaký. 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. Štatistiky v Slovenskej republike žiaľ nemožno priamo porovnať so štatistikami z iných členských štátov Európskej únie. Dôvodom je, že Európska únia zatiaľ nedosiahla úplnú harmonizáciu predpisov v tejto oblasti. Rôznorodosť národných predpisov a predovšetkým nejednotnosť klasifikácie zisťovaných chýb sa prejavuje aj v štatistických výstupoch z kontrol v jednotlivých krajinách. Kým napríklad v Taliansku v roku 2005 predstavoval podiel spôsobilých vozidiel až 99,68 %, v inom členskom štáte, v Írsku, iba 52 % (štatistické údaje podľa [3]).

K harmonizácii predpisov členských štátov v tejto oblasti má prispieť aj nová iniciatíva Európskej komisie, tzv. balík opatrení o technickom stave vozidiel („roadworthiness package“) zverejnený 13.7.2012 [2]. Jedným z opatrení má byť úprava lehôt technických kontrol pravidelných vozidiel kategórií  $M_1$  a  $N_1$ . Zo súčasného stavu, kedy je prvá technická kontrola povinná 4 roky po prvom prihlásení vozidla do evidencie a následne každé 2 roky (vzorec 4-2-2), má prísť ku zmene na termín prvej kontroly 4 roky po prvom prihlásení, druhej kontroly 2 roky po nej a následne každoročne až do konca používania vozidla (4-2-1). Okrem toho je navrhované, aby vozidlo, ktoré má pri prvej kontrole po štyroch rokoch od prvého prihlásenia najazdených 160.000 km alebo viac, muselo prísť na ďalšiu kontrolu už o rok (4-1-1).

Štatistické ukazovatele výsledkov technických kontrol vozidiel v Slovenskej republike potvrdzujú predpoklad Európskej komisie, že s rastúcim vekom vozidiel klesá podiel tých, ktoré sú technicky spôsobilé na premávku. V prípade vozidiel kategórie  $M_1$  nastáva v Slovenskej republike najvýraznejší pokles už po piatich rokoch od prvého prihlásenia do evidencie a k výraznému poklesu prichádza tiež po siedmich rokoch od prvého prihlásenia do evidencie. Celkovo sa však v skúmanej vzorke dát podiel spôsobilých vozidiel tejto kategórie udržiava nad 95 %, a to dokonca aj v skupine vozidiel prvý raz prihlásených do evidencie pred devätnástimi rokmi.

Rovnako aj predpoklad zhoršovania technického stavu s počtom najazdených kilometrov sa zdá byť štatistickými ukazovateľmi v Slovenskej republike potvrdený. K výraznejšiemu poklesu podielu spôsobilých vozidiel kategórie  $M_1$  pri technických kontrolách však prichádza najmä do 100.000 km, a to predovšetkým pri vozidlách s počtom najazdených

kilometrov od 40.000 do 60.000 km. Opäť však platí, že celkovo sa podiel spôsobilých vozidiel tejto kategórie udržiava nad 96 %, a to aj pre vozidlá s rádovo státisícami najazdených kilometrov.

#### 4.2 Emisné kontroly

Na základe vybraných štatistických ukazovateľov môžeme konštatovať, že miera nespôsobilosti vozidiel pri emisnej kontrole je výrazne ovplyvnená vekom a štruktúrou vozového parku. Vo všeobecnosti môžeme skonštatovať, že staršie vozidlá sa podieľajú na nespôsobilosti vo väčšej miere ako novšie vozidlá, a to nielen z dôvodu veku, ale aj z dôvodu využívania zastaranejších technológií. Podrobný rozbor príčin nespôsobilosti vozidiel preukázal, že jednou z najčastejších príčin nespôsobilosti vozidiel so zážihovým motorom pri emisnej kontrole, a to bez ohľadu na vek vozidla, je vysoký obsah oxidu uhoľnatého vo výfukových plynch. Táto skutočnosť je najčastejšie spôsobená najmä nesprávnou a nedostatočnou starostlivosťou o prevádzkované vozidlo. Novšie vozidlá sú pri emisnej kontrole hodnotené ako nespôsobilé vo výrazne menšej miere, avšak za podmienky, že vozidlo je prevádzkovateľom udržiavané v riadnom technickom stave podľa pokynov na obsluhu a údržbu vydaných výrobcom. Na základe týchto poznatkov môžeme teda konštatovať, že nespôsobilosť vozidiel pri emisnej kontrole je výrazne ovplyvnená spôsobom prevádzky a predovšetkým kvalitou starostlivosti o motorové vozidlá.

### 5. 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](http://www.testek.sk/files/faq_02_2012.pdf))
- [2] Bezpečnosť cestnej premávky: balík opatrení o technickom stave vozidiel - prísnejšie technické kontroly v záujme záchranu života, Európska komisia, Brusel, 13.7.2012  
(<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/12/555&format=HTML&aged=0&language=sk&guiLanguage=sk>)
- [3] CITA General Questionnaire 2006, CITA aisbl, Brusel, 2006

## Tabuľky s číselnými údajmi

*Tab. č. I.: Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2007 až 2011. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike.*

<b>kategória vozidla</b>	<b>hodnotenie vozidla</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
M <sub>1</sub>	spôsobilé	94,67%	95,43%	95,67%	96,18%	96,44%
	dočasne spôsobilé	1,65%	1,50%	1,39%	1,29%	1,38%
	nespôsobilé	3,68%	3,07%	2,94%	2,53%	2,18%
	spolu	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
N <sub>1</sub>	spôsobilé	93,49%	94,85%	95,24%	95,72%	96,15%
	dočasne spôsobilé	2,09%	1,72%	1,43%	1,42%	1,57%
	nespôsobilé	4,43%	3,43%	3,33%	2,86%	2,28%
	spolu	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
M <sub>3</sub>	spôsobilé	77,68%	78,50%	81,53%	86,59%	89,14%
	dočasne spôsobilé	4,27%	4,72%	4,16%	3,69%	2,77%
	nespôsobilé	18,04%	16,78%	14,31%	9,72%	8,09%
	spolu	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
N <sub>3</sub>	spôsobilé	93,47%	94,09%	93,92%	94,56%	95,04%
	dočasne spôsobilé	1,39%	1,20%	1,19%	1,48%	1,59%
	nespôsobilé	5,13%	4,71%	4,90%	3,95%	3,37%
	spolu	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tab. č. II.: Hodnotenie vozidiel kategórie M<sub>1</sub> v závislosti od roku prvého prihlásenia vozidla do evidencie pri technických kontrolách pravidelných v roku 2011. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike.

rok prvého prihlásenia do evidencie	počet vozidiel	spôsobilé	dočasne spôsobilé	nespôsobilé
1992	10284	95,08%	1,66%	3,26%
1993	9906	95,68%	1,46%	2,86%
1994	7488	95,46%	1,70%	2,84%
1995	16378	95,61%	1,54%	2,85%
1996	47119	95,39%	1,59%	3,02%
1997	46079	95,95%	1,43%	2,63%
1998	53411	95,87%	1,47%	2,66%
1999	56523	96,11%	1,45%	2,44%
2000	40984	96,31%	1,28%	2,41%
2001	54829	96,22%	1,49%	2,29%
2002	34905	96,52%	1,48%	2,00%
2003	52445	96,47%	1,62%	1,90%
2004	31124	97,13%	1,32%	1,55%
2005	63560	97,19%	1,37%	1,45%
2006	18417	98,11%	0,96%	0,94%
2007	75202	98,17%	0,96%	0,87%
2008	2834	98,59%	0,56%	0,85%
2009	1624	98,09%	0,86%	1,05%
2010	508	98,82%	0,39%	0,79%
2011	1012	98,81%	0,40%	0,79%

Tab. č. III.: Hodnotenie vozidiel kategórie M<sub>1</sub> v závislosti od počtu najjazdených kilometrov pri technických kontrolách pravidelných v roku 2011. Dáta sú za celú sieť STK v Slovenskej republike.

počet najjazdených kilometrov		počet vozidiel	spôsobilé	dočasne spôsobilé	nespôsobilé
od	do				
10000	20000	8862	97,01%	0,95%	2,04%
20000	30000	13984	97,32%	1,04%	1,64%
30000	40000	18587	97,16%	1,15%	1,69%
40000	50000	22208	97,01%	1,29%	1,70%
50000	60000	24676	96,57%	1,48%	1,95%
60000	70000	26772	96,76%	1,34%	1,90%
70000	80000	28454	96,39%	1,50%	2,11%
80000	90000	31351	96,39%	1,39%	2,22%
90000	100000	31759	96,16%	1,67%	2,17%
100000	110000	29667	96,23%	1,44%	2,33%
110000	120000	31350	96,24%	1,52%	2,24%
120000	130000	35071	96,48%	1,41%	2,11%
130000	140000	36095	96,42%	1,39%	2,19%
140000	150000	38123	96,41%	1,40%	2,19%
150000	160000	36373	96,68%	1,25%	2,07%
160000	170000	37074	96,54%	1,30%	2,16%
170000	180000	33321	96,56%	1,33%	2,11%
180000	190000	31010	96,48%	1,46%	2,05%
190000	200000	25804	96,38%	1,32%	2,30%
200000	210000	21455	96,43%	1,22%	2,35%
210000	220000	18675	96,41%	1,26%	2,33%
220000	230000	15333	96,45%	1,28%	2,27%
230000	240000	12890	96,18%	1,33%	2,49%
240000	250000	10725	96,21%	1,29%	2,51%
250000	...	46655	96,21%	1,23%	2,55%