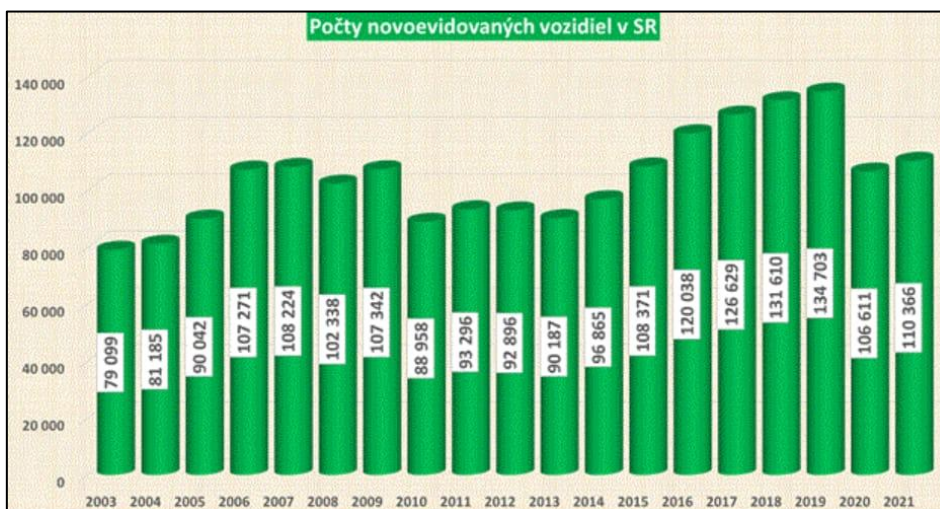


Technické kontroly a STK v Slovenskej republike v roku 2024

Základné štatistické ukazovatele

(3.3.2025)

V niektorých odvetviach možno pocítiť dopad kríz aj po rokoch. Typickým príkladom by mali byť práve kontroly vozidiel. Takmer 90 % kontrol na STK tvoria kontroly osobných automobilov a ľahkých nákladných automobilov. Tie prichádzajú na prvú kontrolu spravidla až po štyroch rokoch od prvého prihlásenia do evidencie. Presne štyri roky pred rokom 2024, v prvom pandemickom roku 2020, sa predaj nových automobilov náhle prepadol o 21 %. Týchto približne 28 000 vozidiel, ktoré, nebyť krízy, by sa v roku 2020 dostali ku svojim prvým majiteľom a v roku 2024 by väčšina z nich prišla na STK po prvý raz, by malo v počtoch zarátaných do minuloročných štatistických ukazovateľov chýbať. Odpovede na otázku, či a akým spôsobom sa oneskorené dopady krízy na štatistikách STK za rok 2024 prejavili, dávajú nasledujúce riadky.



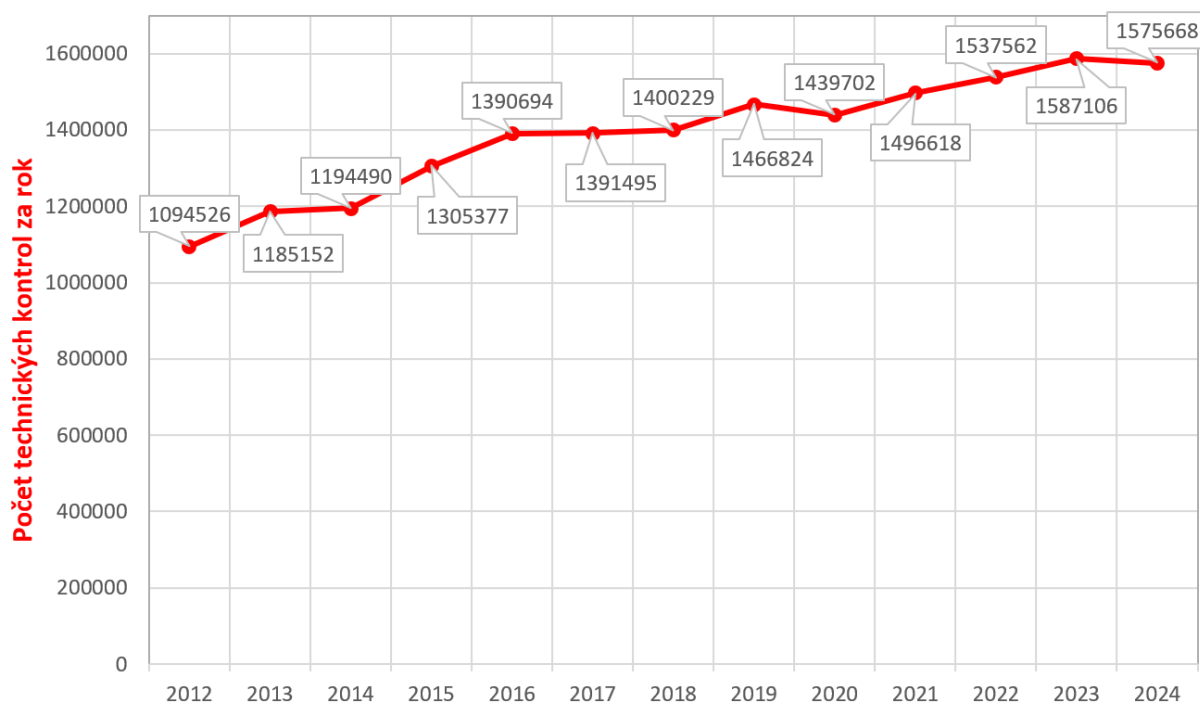
Zdroj obrázka: štatistiky PZ SR na <https://www.minv.sk/?pocet-novoevidovanych-vozidiel>

I. Počet vykonaných technických kontrol

V roku 2024 bolo vo všetkých staniách technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike vykonaných celkovo 1 575 668 technických kontrol vozidiel, z toho bolo 1 371 024 technických kontrol pravidelných. Podrobné počty jednotlivých druhov technickej kontroly sú uvedené v tabuľke:

<i>Druh technickej kontroly</i>	<i>Počet vykonaných kontrol v roku 2024</i>
Pravidelná	1 371 024
Opakovaná k pravidelnej	142 928
Na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1 500
Opakovaná – k ADR	180
Na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1 408
Opakovaná – k CEMT/ECMT	118
Administratívna	53 913
Administratívna – k ADR	56
Administratívna – k CEMT/ECMT	15
Zvláštna	4 526
Celkom	1 575 668

Na obrázku je znázornený diagram vývoja celkového počtu vykonaných technických kontrol v Slovenskej republike v období rokov 2012 až 2024:



Po troch rokoch rastu v roku 2024 klesol celkový počet vykonaných kontrol, a to o 0,72 %. Avšak najpočetnejší druh technických kontrol – technické kontroly pravidelné – zaznamenal mierny nárast, o 0,47 %. Znamená to, že pokles sa týkal predovšetkým iných druhov kontrol, a to v najväčšej miere opakovaných k pravidelným, ktorých počet bol medziročne menší až o 10,91 %.



Na porovnaní počtov vykonaných kontrol v rokoch 2023 a 2024 po jednotlivých kalendárnych týždňoch vidno, že počty technických kontrol boli až do polovice roka napriek sľubným prvým týždňom nižšie. Možno to pripísať práve v úvode zmienenej pandemickému poklesu predaja nových osobných automobilov v roku 2020, keďže tie prichádzajú na prvú technickú kontrolu práve po štyroch rokoch. Tie nepredané tak v roku 2024 na STK chýbali. V druhej polovici roka sa však deficit kontrol postupne znižoval a konečným výsledkom sú počty kontrol približne porovnateľné s rokom 2023. To značí, že pandemický výpadok predaja nových automobilov mal na výkonnosť STK v roku 2024 len minimálny dopad.

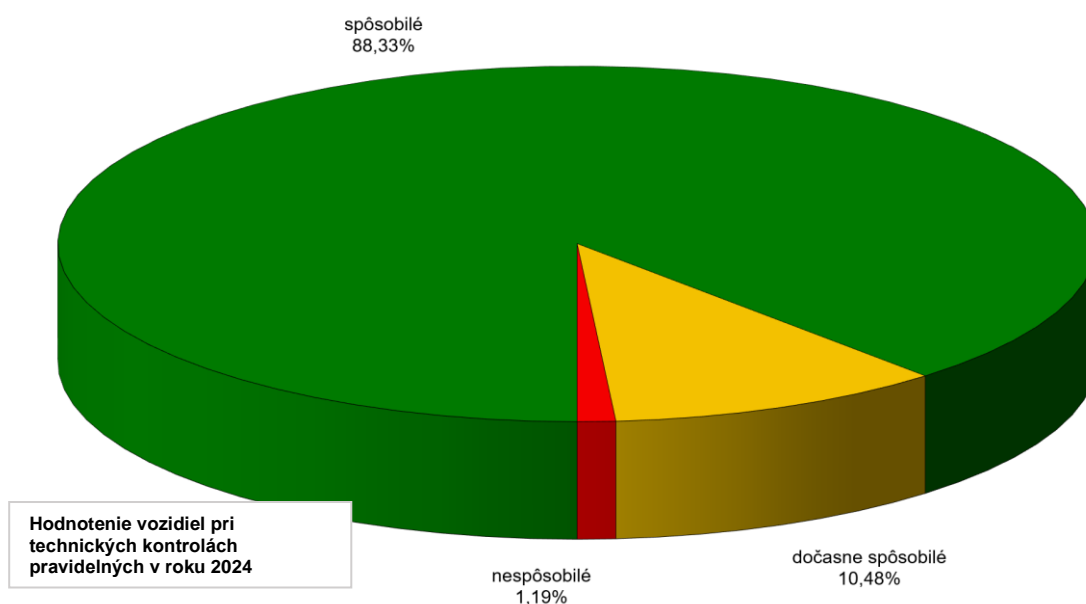
Technické kontroly na vydanie prepravného povolenia (CEMT) pokračovali v poklese, ktorému sme sa podrobnejšie venovali v minuloročnom štatistickom prehľade. Medziročný pokles ich počtu oproti roku 2023 predstavoval 10,89 %, oproti maximálnemu počtu v najúspešnejšom roku 2007 však ide o prepád až o 91,99 %. Technické kontroly na prepravu nebezpečných vecí (ADR) zaznamenali medziročný pokles tiež, a to o 2,60 %.

Z celkového počtu 1 371 024 technických kontrol pravidelných bola veľká väčšina (približne 87 %) vykonaná na osobných automobiloch (patrí do kategórie M1) a ľahkých nákladných automobiloch (N1), ktoré vďaka svojim počtom tvoria aj väčšinu prevádzkovaných vozidiel na cestách. Kontroly ťažkých nákladných automobilov (N2 a N3) a autobusov (M2 a M3) predstavovali len necelých 6 % technických kontrol pravidelných, hoci vozidlá z tejto skupiny musia podstupovať technickú kontrolu oproti ľahkým vozidlám častejšie. Podrobnejšie rozdelenie vykonaných technických kontrol pravidelných podľa kategórií vozidiel je predmetom pripojenej tabuľky:

<i>Kategória vozidla</i>		<i>Počet vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2024</i>	<i>Podiel v percentách</i>
L	motocykel, trojkolka a štvorkolka	54 803	4,00 %
M1	automobil na prepravu osôb do 8 miest na sedenie okrem miesta vodiča	1 078 523	78,67 %
M2 a M3	autobus	11 621	0,85 %
N1	automobil na prepravu nákladov do celkovej hmotnosti 3,5 t vrátane	120 749	8,81 %
N2 a N3	automobil na prepravu nákladov s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	63 894	4,66 %
O2	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou od 750 kg do 3,5 t vrátane	9 002	0,66 %
O3 a O4	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	27 364	2,00 %
R	prípojné vozidlo za traktor	1 309	0,10 %
T	kolesový traktor	3 708	0,27 %
Iné (kategória nepodliehajúca technickej kontrole pravidelnej alebo chybne zapísaná kategória)		51	0,00 %
Celkom		1 371 024	100,00 %

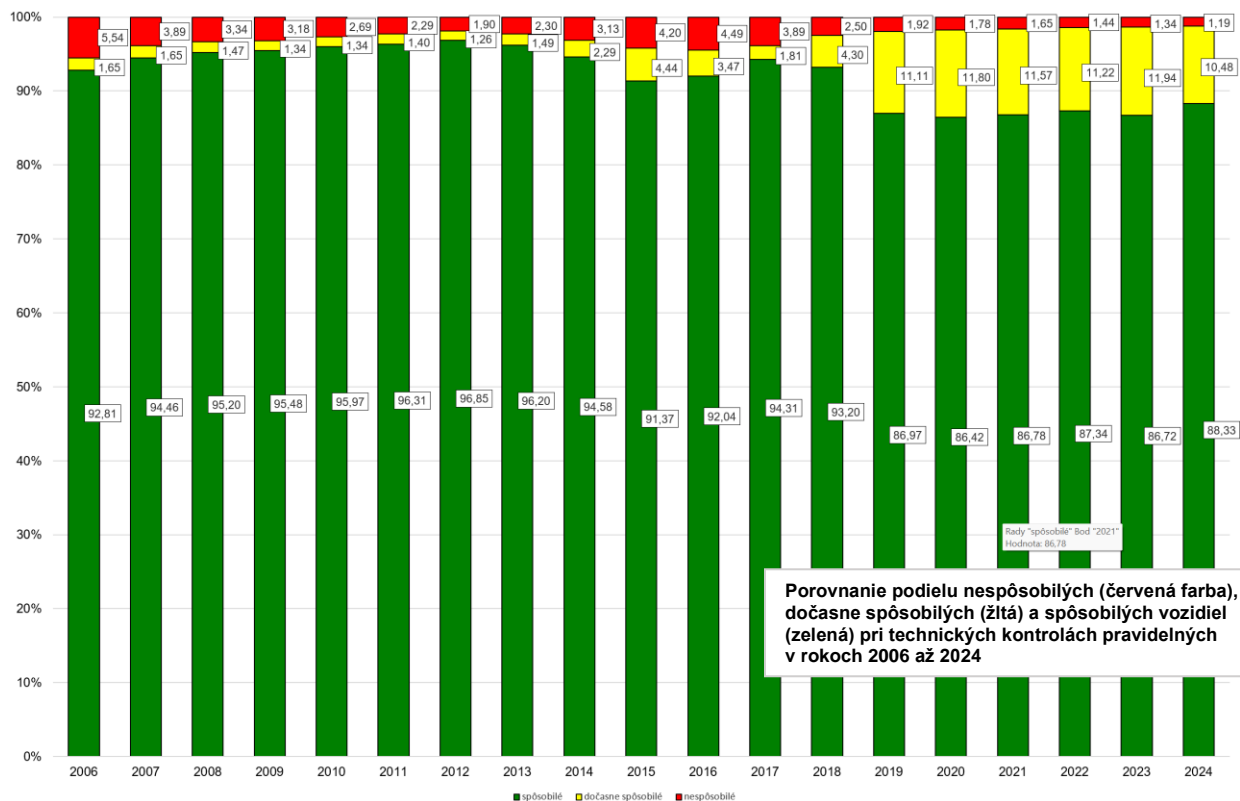
II. Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách

Výsledkom vykonaných 1 371 024 technických kontrol pravidelných bolo v 1 210 971 prípadoch, čiže pri 88,33 % vozidiel, hodnotenie spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách. V 143 746 prípadoch (10,48 %) boli vozidlá z dôvodu zistenej vážnej chyby vyhodnotené ako dočasne spôsobilé a v 16 307 prípadoch (1,19 %) kvôli zistenej nebezpečnej chybe alebo kvôli iným z predpisov vyplývajúcim dôvodom ako nespôsobilé na premávku.



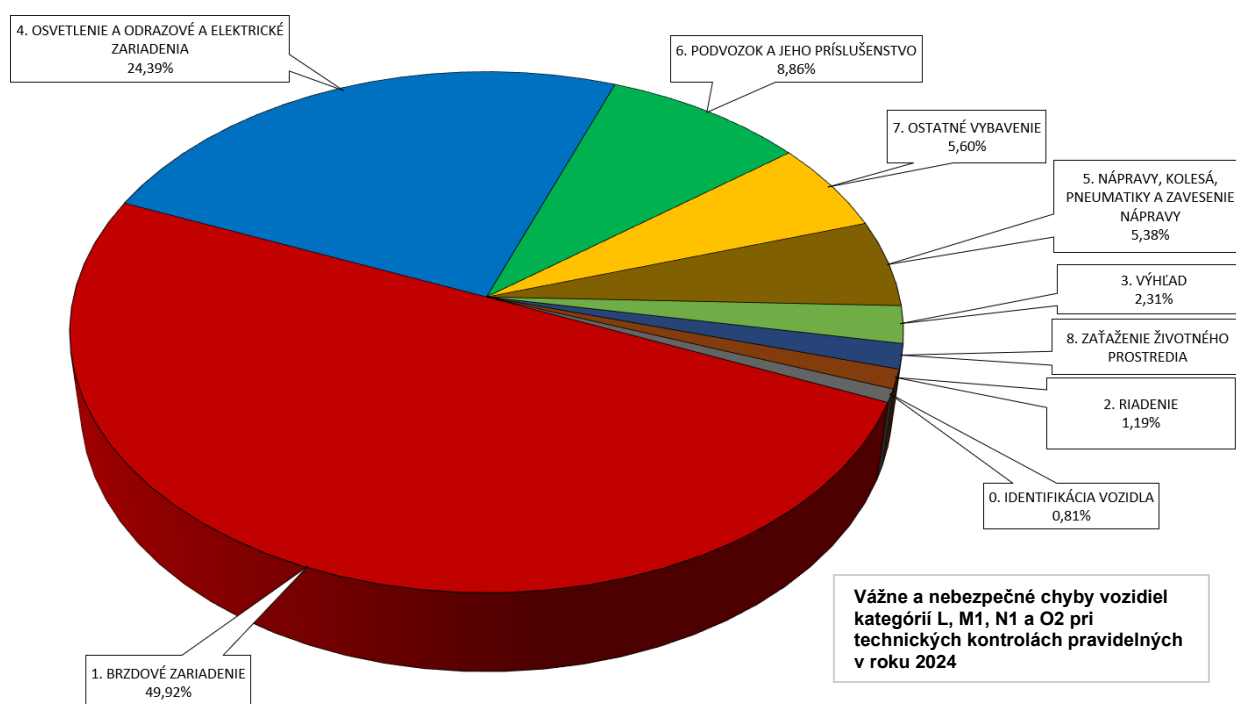
Po piatich predchádzajúcich rokoch (2019 až 2023) s takmer rovnakým rozdelením vozidiel podľa hodnotenia pri technickej kontrole pravidelnej prišlo v roku 2024 k výraznejšej zmene. Podiel neúspešných vozidiel (zahŕňajúcich vozidlá hodnotené ako dočasne spôsobilé a nespôsobilé), ktorý je dôležitým kritériom pri porovnávaní kvality vykonávanej kontroly medzi jednotlivými STK alebo aj medzi jednotlivými štátmi EÚ navzájom, medziročne klesol o 1,61 percentuálneho bodu. Časť poklesu na úrovni niekoľkých desiatin percentuálneho bodu spôsobila zmena hodnotenia absencie výrobného štítku vozidla. Kým do 15.2.2024 išlo o vážnu chybu, v súčasnosti je jej prvé zistenie klasifikované ako ľahká chyba, až pri následnej technickej kontrole sa stáva vážnou chybou. Ostatné príčiny poklesu a najmä to, či ide o príznak zníženia kvality, teda nedodržiavania predpisov pri technických kontrolách na Slovensku, budú predmetom ďalších analýz.

Hodnotenie vozidiel pri technických kontrol pravidelných v rokoch 2006 až 2024 vidno na ďalšom z diagramov:



III. Chyby vozidiel zisťované pri technických kontrolách

Rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel (kategórií L, M1, N1 a O2) pri technických kontrolách pravidelných v roku 2024 medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. Tak ako po minulé roky, aj v roku 2024 **najčastejšie prichádzalo k zisteniu závažnejších chýb predovšetkým na brzdových zariadeniach a na zariadeniach osvetlenia (vrátane elektrických zariadení)**. Jedinou výraznejšou zmenou oproti minulosti je zostup chýb týkajúcich sa identifikácie na koniec pomyselného rebríčka, dôvodom je už zmienené zmiernenie posudzovania absencie výrobného štítku vozidla.

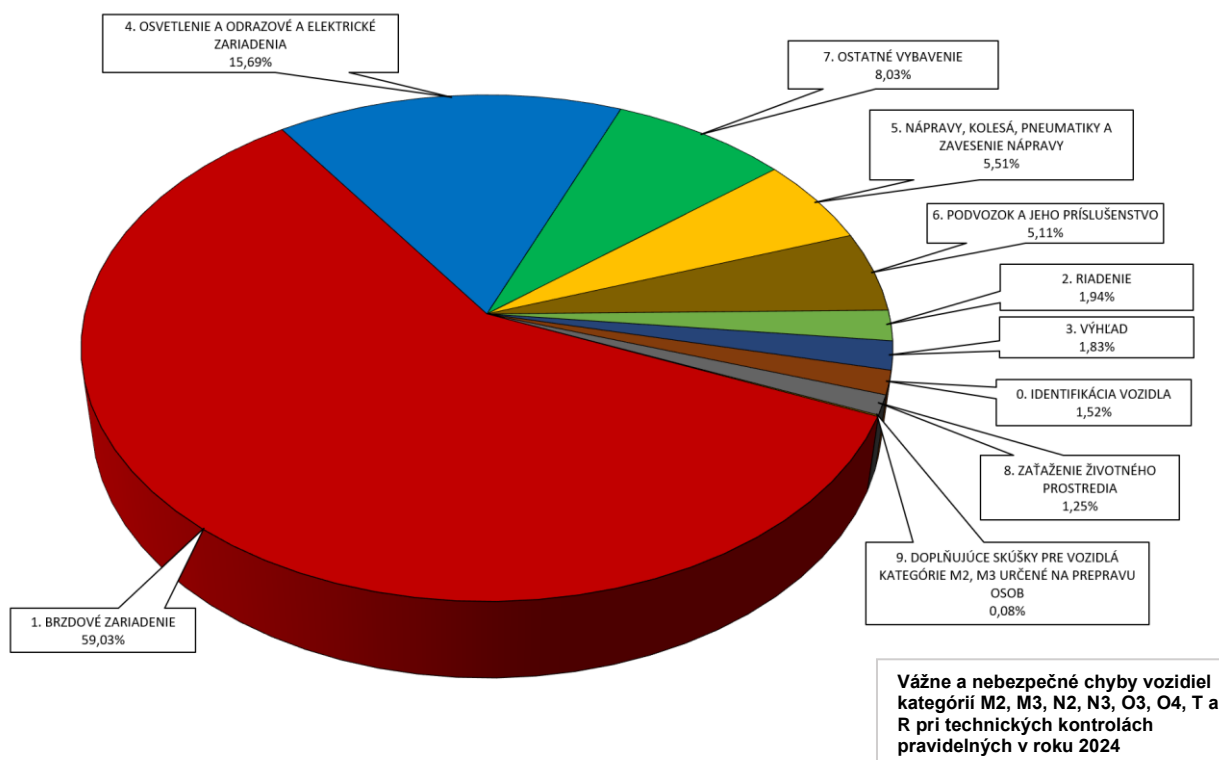


Prevalu chýb týkajúcich sa bŕzd a osvetlenia vidno i v rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných konkrétnych vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel. Oproti roku 2023 prišlo v tabuľke k výmene poradia na prvých dvoch priečkach. Nesúmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy sa po roku vrátila na prvé miesto pred nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy. Tretie miesto si udržal nedostatočný účinok parkovacej brzdy. Pri všetkých troch najčastejších chybách sme oproti roku 2023 zaznamenali mierne zníženie početnosti výskytu. Novými chybami v rebríčku desiatich najčastejších sú opotrebenie brzdových kotúčov alebo bubnov a nefungujúce smerové svetidlá.

10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel

Poradie	Chyba		Výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel
1.	1.2.1.b.1	Brzdná sila prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek z kolies je v niektorom okamihu merania menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.	3,27%
2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa, alebo kolísanie narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy.	3,16%
3.	1.4.2.1	Brzdny účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	1,97%
4.	4.3.1.a.2	Svietidlo/svetelný zdroj v prípade brzdových svetidiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,80%
5.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	0,73%
6.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla s jediným svetelným zdrojom (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných resp. je vážne narušená viditeľnosť).	0,67%
7.	4.5.1.a.2	Svetelný zdroj predných svetlometov do hmly alebo zadných hmlových svetidiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,62%
8.	4.1.2.a	Nastavenie stretávacieho svetla nie je v rozmedzí stanovenom v predpísaných podmienkach.	0,56%
9.	1.1.14.a.1	Brzdový bubon alebo kotúč je opotrebený alebo nadmerne skorodovaný (na činnej ploche je vytvorený pórovitý povrch).	0,52%
10.	4.4.1.a.2	Svietidlo/svetelný zdroj v prípade smerového alebo výstražného svetidla s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,46%

Podobné je rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel (kategórie vozidiel M2, M3, N2, N3, O3, O4, T a R). Ako vidno na nasledujúcom diagrame, tiež prichádza najčastejšie k ich zisteniu na **brzdových zariadeniach a zariadeniach osvetlenia**. Oproti predchádzajúcemu roku prišlo aj pri ťažkých vozidlách k poklesu početnosti závažnejších chýb z identifikácie vozidla, dôvodom je opäť už zmienené zmiernenie posudzovania absencie výrobného štítku vozidla. O niekoľko desiatín percentuálneho bodu sa navýšili podiely chýb náprav a podvozku, čo možno hodnotiť pozitívne, keďže ide o časti vozidiel významne ovplyvňujúce bezpečnosť používania vozidla a dosiaľ boli kvôli obmedzeným možnostiam zberu dokumentujúcich dát z kontroly zanedbávané.



V rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných konkrétnych vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel podľa očakávania dominujú chyby bŕzd, s odstupom ich nasledujú chyby osvetlenia. V porovnaní s predchádzajúcimi rokmi sa poradie nezmenilo, technici naďalej najčastejšie zisťujú nesúmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy, nadmerné kolísanie jej brzdného účinku alebo nedostatočný účinok parkovacej brzdy. Znížila sa však početnosť výskytu týchto chýb, na prvých priečkach rebríčka o niekoľko desiatin percentuálneho bodu. Naopak, k nárastu početnosti zistených prípadov o štyri desatiny percentuálneho bodu prišlo pri parkovacej brzde úplne neúčinnnej na jednej strane nápravy, ktorá sa umiestnila na šiestom mieste.

10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel

Poradie	Chyba	Výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel
1.	1.2.1.b.1 Brzdná sila prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek z kolies je v niektorom okamihu merania menšia než 70 % najväčšej zaznamenatej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.	8,38%
2.	1.2.1.e Nadmerné kolísanie brzdného účinku prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa, alebo kolísanie narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy.	4,00%

3.	1.4.2.1	Brzdny účinnok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	3,08%
4.	1.2.2.1	Účinnok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný, ale je väčší než 50 % minimálneho predpísaného zbrzdzenia.	2,26%
5.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svetidla s jediným svetelným zdrojom (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných resp. je vážne narušená viditeľnosť).	2,07%
6.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,97%
7.	1.2.2.SK.2	Pri meraní brzdnych síl na použitie v extrapoláčnom výpočte nebolo dosiahnutých aspoň 30% konštrukčného tlaku brzdneho aktuátora na vozidle so vzduchotlakovou brzdovou sústavou (vozidlo nebolo pristavené na kontrolu v predpísanom stave zaťaženia a nebolo možné použiť inú alternatívnu metódu vyhodnotenia účinku prevádzkovej brzdy).	1,18%
8.	7.9.SK.1	Záznamové zariadenie vozidla, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia, nemá platnú periodickú prehliadku, alebo periodická prehliadka nebola vykonaná v Slovenskej republike.	0,92%
9.	1.2.1.d	Náběh brzdneho účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený.	0,90%
10.	4.5.1.a.2	Svetelný zdroj predných svetlometov do hmly alebo zadných hmlových svetiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,83%

Aj keď pri ľahkých aj ťažkých vozidlách chyby brzd dominujú v rebríčkoch najčastejšie zisťovaných, reálny stav vozidiel v cestnej premávke je pravdepodobne ešte horší. V súvislosti s našim projektom automatizácie vyhodnotenia fyzikálnych veličín nameraných pri kontrole brzd sme z dát za rok 2024 identifikovali až 17 903 prípadov, kedy technik chybu brzd nevyznačil napriek tomu, že tak podľa nameraných hodnôt urobiť mal.

Podľa platných predpisov má dnes technik z nameraných údajov vyrátať parametre charakterizujúce účinnok brzd a porovnať ich s predpísanými hodnotami. Na prvotný, orientačný prehľad bezprostredne pri meraní mnohí používajú aj zobrazenie vyhodnotenia softvérom skúšobne na jej displeji, žiaľ často v každodennom strese a časovej tiesni ostávajú len pri ňom. Napríklad pri výpočte účinku prevádzkovej alebo parkovacej brzdy, ak ho vôbec skúšobňa zobrazuje, môže ísť o vyslovene zavádzajúci údaj, lebo skúšobňa nemá k dispozícii údaj o najväčšej celkovej prípustnej hmotnosti vozidla, ktorý do výpočtu vstupuje. A skúšobňa už vôbec nie je schopná vyrátať účinnok komplexnejšími extrapoláčnymi metódami, čo je pri veľkej časti kontrolovaných vozidiel nevyhnutnosťou. Vyhodnocovanie na úrovni softvéru skúšobní navyše nie je medzi rôznymi výrobcami skúšobní štandardizované.

Zo zistených 17 903 prípadov nevyznačenia chyby brzd sa až 74 % týkalo práve účinku prevádzkovej alebo parkovacej brzdy. Teda nie komplikovanejších výpočtov, ako je súmernosť pôsobenia alebo kolísanie brzdnej sily, ale výpočtu, ktorý softvér skúšobne ani neponúka, keďže samotná skúšobňa naň nemá vstupné údaje.

Pri automatickom vyhodnotení sa výpočet a vyhodnotenie vykoná z prenesených nameraných dát v centrálnom informačnom systéme, rovnakými algoritmami bez ohľadu na značku alebo typ skúšobne a zo štandardizovaného rozsahu dát, opäť bez ohľadu na značku alebo typ skúšobne. Subjektívne ovplyvnenie hodnotenia technikom tak bude možné vylúčiť.

IV. STK a ich technici technickej kontroly

Zriaďovanie nových STK je v Slovenskej republike regulované štátom na základe počtu vozidiel evidovaných v jednotlivých okresoch. Celkový počet STK v Slovenskej republike v minulosti kvôli regulácii dlhodobo stagnoval alebo rástol len mierne. K 20.5.2018 prišlo s nadobudnutím účinnosti zákona č. 106/2018 Z. z. ku zmene pravidiel regulácie, čoho dôsledkom bol vznik niekoľkých desiatok nových voľných miest na zriadenie STK.

Kým na konci roka 2018 bolo na Slovensku 147 STK, na konci roku 2023 ich bolo 198 a o rok neskôr, k 31.12.2024 celkovo 205. To predstavuje medziročný nárast počtu STK oproti roku 2023 o 3,53 % a oproti roku 2018, teda stavu pred zmenou pravidiel regulácie, až o 39,46 %. Na konci roka 2024 ostávalo 24 právoplatných, ale zatiaľ nerealizovaných povolení na zriadenie STK. Celkové počty kontrolných liniek jednotlivých typov na všetkých STK v Slovenskej republike boli k 31.12.2024 nasledovné:

<i>Typ linky</i>	<i>Kategórie vozidiel</i>	<i>Počet</i>
A	len ľahké (L, M1 do 3,5 t, N1, O1, O2)	165
B	len ťažké (M1 nad 3,5 t, M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R, C, Ps, Ls)	8
C	všetky (L, M, N, O, T, R, C, Ps, Ls)	179

Príloha č. 1 k zákonu č. 106/2018 Z. z. v znení účinnom od 1.1.2022 definuje ako základ pre určovanie a reguláciu siete STK v Slovenskej republike interval posunu vozidiel na kontrolnej linke, zvlášť pre ľahké vozidlá - 10 minút (z nich podliehajú technickým kontrolám pravidelným vozidlá kategórií L3, L4, L5, L6, L7, M1, N1 a O2), a zvlášť pre ťažké vozidlá - 14 minút (kategórie M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R2, R3 a R4). Ďalej sa v nej uvádza, že pre kontrolnú linku typu C možno predpokladať rozdelenie kapacity medzi skupinu ľahkých vozidiel a skupinu ťažkých vozidiel v pomere 5 : 1. Podľa prílohy č. 1 sa tiež predpokladá priemerné vyťaženie linky 8 hodín denne, nad rámec požiadaviek uvedených v zákone je možné zohľadniť priemerný počet pracovných dní v roku 250. Z týchto parametrov sa dá vypočítať teoretická ročná výkonnosť kontrolných liniek jednotlivých typov, a to pre typ A 12 000 tzv. jednotkových technických kontrol s dĺžkou trvania 20 minút (JTK), pre typ B 8 571 JTK ročne a pre typ C 9 326 JTK pre ľahké vozidlá ročne a 1 910 JTK pre ťažké vozidlá ročne. Treba zdôrazniť, že *JTK nie je reálnou technickou kontrolou, ale ide o zákonom definovanú jednotku na meranie kapacity siete*, ktorá musela byť zavedená kvôli rozdielom v rozsahu a dĺžke trvania kontrol rôznych kategórií vozidiel. Po vynásobení počtom kontrolných liniek z vyššie uvedenej tabuľky sa dá vyrátať teoretická ročná výkonnosť celej siete STK ako 3 649 354 JTK pre ľahké vozidlá a 410 458 JTK pre ťažké vozidlá.

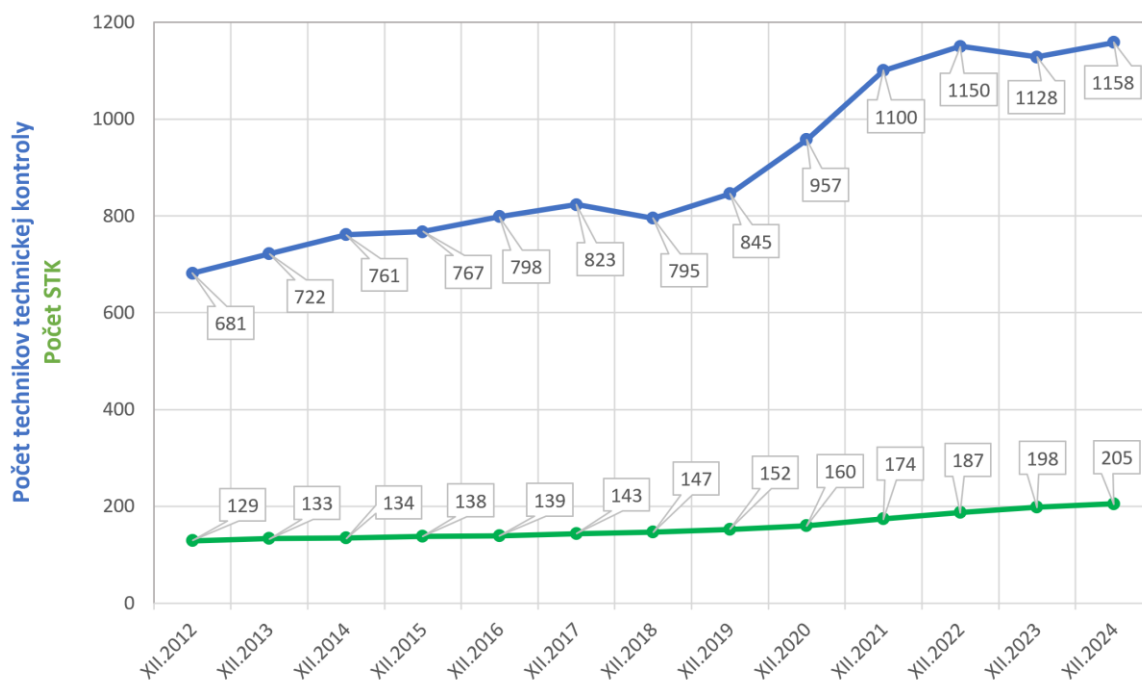
Časová náročnosť kontroly je pre väčšinu kontrolovaných vozidiel dlhšia než JTK, reálna výkonnosť siete vyjadrená počtom skutočne skontrolovaných vozidiel je preto prirodzene menšia. Príloha č. 1 zákona definuje tento rozdiel skutočnej dĺžky kontroly oproti JTK na základe štatisticky zisteného priemerného času vykonávania technickej kontroly pravidelnej na kontrolnej linke ako rôzne veľké násobky JTK pre jednotlivé kategórie vozidiel. Pre vozidlá kategórie L je priemerný čas trvania kontroly rovný 0,70-násobku JTK, pre vozidlá kategórie O2 rovný JTK, pre vozidlá kategórií M1 a N1 1,25-násobku JTK, pre vozidlá kategórií T, R2, R3 a R4 1,60-násobku JTK, pre vozidlá kategórií M2 a M3 1,80-násobku JTK a pre vozidlá kategórií N2, N3, O3 a O4 dvojnásobku JTK. Na základe týchto parametrov možno prerátať skutočné počty vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2024 na zodpovedajúce JTK takto:

<i>Kategórie vozidiel</i>	<i>Počet technických kontrol pravidelných v roku 2024</i>	<i>Časová náročnosť reálnej kontroly ako násobok JTK</i>	<i>Počet JTK zodpovedajúci reálnym technickým kontrolám pravidelným vykonaným v roku 2024 (zaokrúhlené na celé JTK)</i>
L3, L4, L5, L6 a L7	54 803	0,70	38 362
O2	9 002	1,00	9 002
M1 a N1	1 199 272	1,25	1 499 090
T, R2, R3 a R4	5 017	1,60	8 027
M2 a M3	11 621	1,80	20 918
N2, N3, O3 a O4	91 258	2,00	182 516

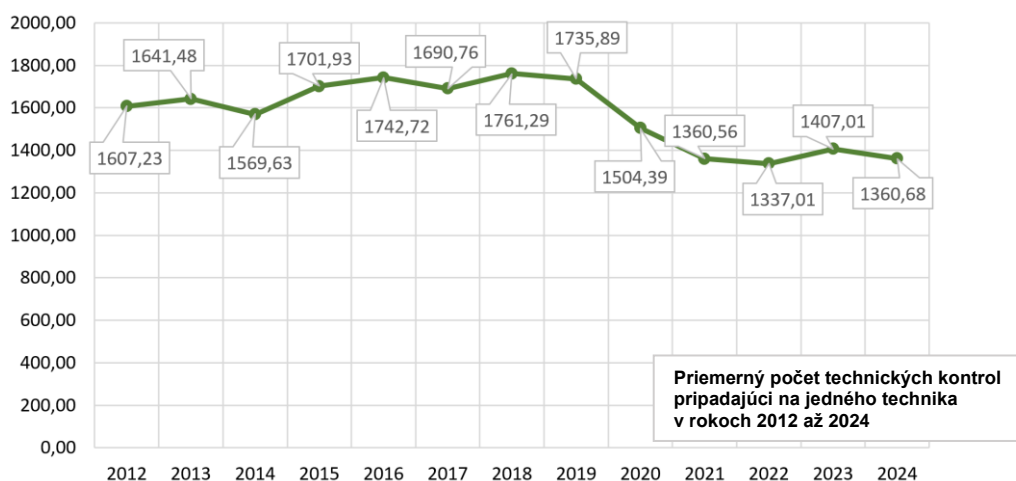
Ako vyplýva z tabuľky, pre ľahké vozidlá bol v roku 2024 vykonaný počet technických kontrol pravidelných zodpovedajúci po zaokrúhlení na celé čísla 1 546 454 JTK pre ľahké vozidlá a 211 461 JTK pre ťažké vozidlá. Tieto počty JTK prislúchajú len technickým kontrolám pravidelným a nezahŕňajú ostatné druhy technických kontrol uvedené v tabuľke na prvej strane, keďže pre ne nie je zákonom definovaná časová náročnosť ako násobok JTK.

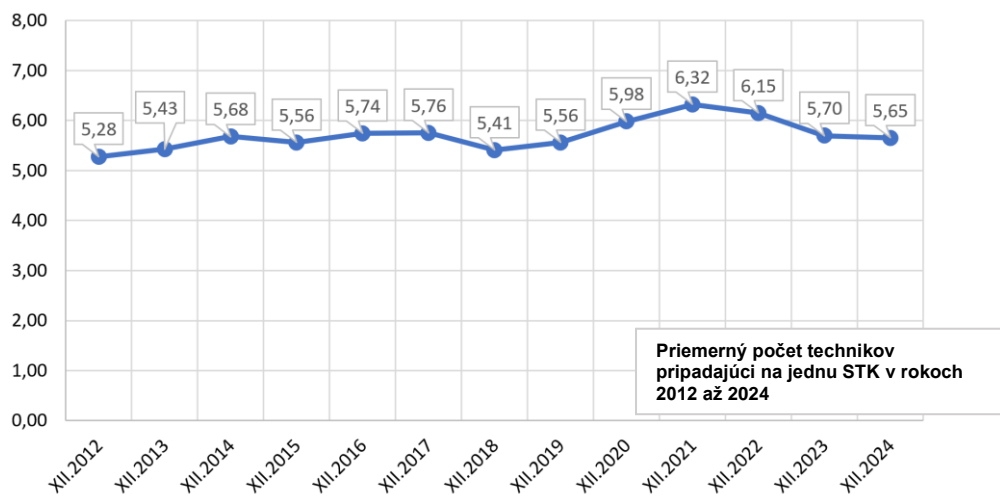
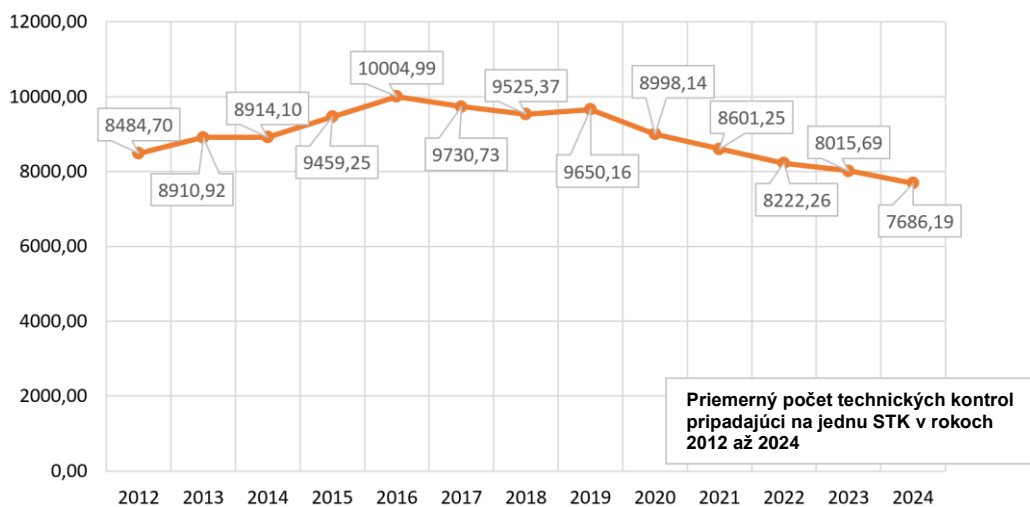
Po roku 2023, v ktorom po dlhodobom raste počet technikov technickej kontroly klesol, sme v roku 2024 opäť zaznamenali nárast. Ku koncu roka 2024 bolo na Slovensku spolu 1 158 technikov technickej kontroly, čo je o 30 technikov alebo o 2,66 % viac ako rok predtým.

V diagrame je znázornený vývoj počtu STK a technikov technickej kontroly v období od roku 2012 do roku 2024:



Napriek pesimistickým prognózam zo začiatku roka neprišlo k výraznejšiemu poklesu výkonnosti siete STK v Slovenskej republike ako celku. Počet vykonaných kontrol ostal na približne rovnakej úrovni ako v roku 2023. Opäť však narástol celkový počet STK, preto priemerný ročný počet vykonaných kontrol pripadajúci na jednu STK medziročne zrýchlil tempo poklesu z 2,5 % na 4,1 % a dosiahol rekordne nízku úroveň približne 7 686. Počet technikov naopak narástol, v kombinácii so stagnujúcim počtom technických kontrol preto produktivita práce technikov klesla – priemerný technik vykonal v roku 2024 o 46 kontrol menej (pokles o 3,3 %) oproti predchádzajúcemu roku. Oproti rekordnému roku 2018 však technik v súčasnosti vykonáva v priemere až o 400 kontrol ročne menej. Priemerný počet technikov na STK sa udržal na približne rovnakej úrovni ako v roku 2023 - 5,65 technika pripadajúceho na jednu STK. Viac v pripojených diagramoch.





TESTEK, a.s.

technická služba technickej kontroly